



**Этнокультурные  
и социально-экономические  
проблемы освоения  
смежных территорий  
Северо-Восточной Азии:  
российский Дальний Восток,  
Северо-Восточный Китай,  
о. Хоккайдо (Япония)**

**(XVII – первая половина XX в.)**

**Владивосток  
2013**

Российская академия наук  
Дальневосточное отделение  
Федеральное государственное бюджетное учреждение науки  
Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока

Этнокультурные и социально-экономические проблемы  
освоения смежных территорий Северо-Восточной Азии:  
российский Дальний Восток, Северо-Восточный Китай,  
о. Хоккайдо (Япония) (XVII – первая половина XX в.)



Владивосток  
Дальнаука  
2013

ББК

УДК 332.122+316.7(571.6+511+524)

**Этнокультурные и социально-экономические проблемы освоения смежных территорий Северо-Восточной Азии: российский Дальний Восток, Северо-Восточный Китай, о. Хоккайдо (Япония) (XVII – первая половина XX в.).** – Владивосток: Изд-во «Рей», 2013. – 256 с.

ISBN 978-5-91849-044-0

В работе исследуются проблемы социоэкономических и этнокультурных взаимоотношений России, Китая и Японии в зоне межцивилизационных контактов, освещается процесс заселения и освоения трансграничных территорий Дальнего Востока как отражение общих закономерностей исследуемых явлений и специфических особенностей, присущих России, Китаю и Японии. Процесс вхождения в состав России дальневосточных земель и их обустройства протекал параллельно с колонизацией соседними государствами своих северных регионов и углублением приграничных связей сопредельных стран. Восточноазиатские соседи России – прежде всего Китай и Япония – играли в этих процессах двойственную роль, поэтому отношение к ним россиян (как политической элиты, так и большей части населения) было и остается противоречивым. Исследование истоков этого фактора – важнейшая задача отечественной исторической науки. Представленные научные материалы разбиты на разделы, объединенные общей тематической направленностью.

**Ключевые слова:** Россия, Китай, Япония, политические, экономические и культурные взаимоотношения, процесс освоения, приграничные территории Дальнего Востока.

Главный редактор д-р ист. наук, проф. В.Л. Ларин

Ответственные редакторы  
канд. ист. наук Г.П. Белоглазов,  
канд. ист. наук О.И. Сергеев

Рецензенты  
д-р ист. наук Б.И. Мухачёв,  
канд. ист. наук В.В. Кожевников

Утверждено к печати Ученым советом Института истории,  
археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН

Публикуется при поддержке гранта РФФИ – ДВО, проект № 11-06-98501- р\_восток\_a «Этнокультурные и социально-экономические проблемы освоения смежных территорий Северо-Восточной Азии: Дальний Восток России, Северо-Восток Китая, о. Хоккайдо (Япония) (середина XIX – первая половина XX в.)».

ISBN 978-5-91849-044-0

© ИИАЭ ДВО РАН, 2013

Russian Academy of Sciences  
Far Eastern Branch  
Federal state budgetary institution of science «Institute of history,  
**archaeology and ethnography of the peoples of the Far East»**

Ethno-cultural and socio-economic problems  
of the adjacent territories of North-East Asia.  
The Russian Far East, Northeast China, Hokkaido island (Japan)  
in XVII – the first half of the XX century



Vladivostok  
Dalnauka  
2013

Ethno-cultural and socio-economic problems of the adjacent territories of North-East Asia, the Russian Far East, Northeast China, Hokkaido island (Japan) (XVII – the first half of the XX century). – Vladivostok: «Reya », 2013. – 256 p.

ISBN 978-5-91849-044-0

The problems of political, economic and cultural Russian-Chinese-Japanese intercivilizational relations and problems of interactions and mutual adaptation of peoples, who populated and settled down neighboring Northeast Asian territories (that is Russian Far East, Manchuria and Hokkaido Island) are analyzed in the monograph. The process of entering and settlement Far Eastern lands into Russia proceed in the same time with the colonization of frontier territories by neighboring states and with the deepening of cross-border ties of neighboring countries. The process of settlement and development of new territories revealed in the book, also both general regularities of the investigated phenomenon and specific characteristics of Russia, China and Japan in the forms and methods of internal colonization policy and international relations are shown in the book. The presented research materials distributed to the sections united by a common thematic focus.

Key words: Russia, China, Japan, political and economical and cultural relations, colonization process, Far East border territories.

Editor-in-chief prof. V.L. Larin (Doctor of Historical Sciences)

Executive Editors:

G.P. Beloglazov (Candidate of Historical Sciences),  
O.I. Sergeev (Candidate of Historical Sciences).

Reviewers:

B.I. Mukhachev (Doctor of Historical Sciences),  
V.V. Kozhevnikov (Candidate of Historical Sciences).

Approved for publication by the Academic Council of the institute of history,  
archaeology and ethnography of the peoples of the Far East FEB RAS.

Published with the support of the grant RFBR-FEB, project №11-06-98501- p\_восток\_а «Этнокультурные и социально-экономические проблемы освоения смежных территорий Северо-Восточной Азии: Дальний Восток России, Северо-Восток Китая, о. Хоккайдо (Япония) (середина XIX – первая половина XX в.)». (Ethno-cultural and socio-economic problems of the adjacent territories of North-East Asia, the Russian Far East, Northeast China, the island of Hokkaido (XVII – the first half of the twentieth century).

ISBN 978-5-91849-044-0

© IHAEFE FEB RAS, 2013

# Содержание

<b>Предисловие</b> .....	7
<b>Раздел 1. Особенности и проблемы освоения смежных территорий Северо-Восточной Азии во второй половине XIX – начале XX в.: исторический опыт для современной России</b> .....	11
<b>Раздел 2. Политико-административное обустройство сопредельных территорий России, Китая и Японии</b> .....	32
2.1. Административно-территориальное обустройство Дальнего Востока России во второй половине XIX – начале XX в. ....	32
2.1.1. Условия формирования органов местного самоуправления на восточной окраине России во второй половине XIX – начале XX в. ....	35
2.2. Опыт освоения дальневосточных окраин России и о. Хоккайдо .....	42
2.3. Административно-территориальное обустройство Северо-Восточного Китая.....	46
2.4. Использование российского опыта самоуправления при формировании общественного управления в полосе отчуждения КВЖД.....	56
<b>Раздел 3. Хозяйственное освоение сопредельных территорий России, Китая и Японии</b> .....	69
3.1. Хозяйственное освоение российского Дальнего Востока .....	69
3.1.1. Особенности промышленного освоения региона .....	69
3.1.2. Транспортное освоение .....	106
3.1.3. Освоение территории Дальнего Востока России в условиях советского времени .....	119
3.2. Хозяйственное освоение Северо-Восточного Китая .....	140
3.2.1. Начальный этап освоения региона .....	140
3.2.2. Экономическое развитие Северо-Восточного Китая в первой половине XX в. .	156
3.3. Освоение о. Хоккайдо Японией (XVII – первая половина XX в.).....	177
<b>Раздел 4. Миграция как фактор освоения приграничных территорий в регионе</b> .....	202
4.1. Миграция как фактор освоения российского Дальнего Востока .....	202
4.2. Специфика работы органов самоуправления дальневосточных городов с подданными сопредельных стран .....	210
4.3. Российская эмиграция в Северо-Восточном Китае и её роль в модернизации системы образования региона .....	218
Summary .....	253

# Contents

Preface.....	7
Part I. Features and problems of development of adjacent territories of North East Asia in the second half of XIX – the beginning of the XX century: the historical experience for modern Russia .....	11
Part II. Political-administrative building of the adjacent territories of Russia, China and Japan .....	32
2.1. Administrative-territorial arrangement of the Russian Far East in the second half of XIX – the beginning of XX century .....	32
2.1.1. Conditions of formation of local governments on east edge of Russia in the second half of XIX – the beginning of XX century .....	35
2.2. Comparative experience of development of Far East of Russia and Japan Hokkaido island	42
2.3. Administrative-territorial arrangement of the North-East China .....	46
2.4. Using the experience of the Russian government in the formation of public administration in the China East railway.....	56
Part III. Economic development of adjacent territories of Russia, China and Japan .....	69
3.1. Economic development of Russian Far East .....	69
3.1.1. Regional industrial development specialities.....	69
3.1.2. Transport development .....	106
3.1.3. Development of Russian Far East in Soviet period .....	119
3.2. Economic development of North-East China .....	140
3.2.1. First steps of regional development .....	140
3.2.2. North-East China economic development in fist half of XX century .....	156
3.3. Development of Hokkaido island by Japan .....	177
Part IV. Migration as the factor of development of border Far Eastern territories .....	202
4.1. Migration as a factor of Russian Far East development .....	202
4.2. Specifics of work of self-government institutions of the Far East cities with citizens of the adjacent countries.....	210
4.3. Role of the Russian emigration in education system modernization in North-East China.....	218
Summary .....	253

## Предисловие

В данной монографии исследуются проблемы политических, экономических и культурных взаимоотношений России, Китая и Японии в зоне межцивилизационных контактов китайской, маньчжурской и японской культур с европейской (прежде всего русской), взаимовлияния и взаимоадаптации народов, населявших и осваивавших смежные территории Северо-Восточной Азии (российский Дальний Восток, Маньчжурию и о. Хоккайдо). Для России (равно как и для Китая с Японией) освоение новых территорий было сопряжено с решением большого комплекса вопросов: территориальных, политических, административных, военных, демографических и др. Процесс вхождения в состав России дальневосточных земель и их обустройства протекал параллельно с колонизацией соседними государствами своих северных регионов и углублением приграничных связей сопредельных стран. Восточноазиатские соседи России – прежде всего Китай и Япония – играли в этих процессах двойственную роль, поэтому отношение к ним россиян (как политической элиты, так и большей части населения) было и остается противоречивым. В книге освещается сложный и неоднозначный процесс межцивилизационных контактов в узких территориальных рамках приграничных районах Дальнего Востока, уделено внимание процессу заселения и освоения новых территорий, показаны как общие закономерности исследуемых явлений, так и специфические особенности, присущие России, Китаю и Японии в формах и методах внутренней колонизационной политики и межгосударственных взаимоотношений. Авторы исследования обобщили и провели научный анализ опубликованных данных, а также осуществили значительный сбор не известного ранее материала. Реалии региональной и мировой политики, осознание (как в положительной, так и в негативной формах) практически каждым этносом своей самобытности потребовали от авторов нового анализа исторических процессов, определенных в книге. Работа над монографией является первой попыткой обобщения и анализа материала по сложной проблеме истории освоения сопредельных территорий тремя государствами: Россией как представителем европейской культуры, Китаем и Японией как носителей азиатской культуры. При разработке концепции коллективного труда авторы отразили процесс хозяйственного освоения смежных территорий Северо-Восточной Азии, общие закономерности и особенности начального и последующих этапов освоения. Выявлены схожесть ситуаций, заимствование внешнего опыта, синхронность событий, происходящих в России, Китае и Японии, несмотря на множество особенностей национального характера... Для России изучение традиций хозяйственного освоения окраинных территорий в странах АТР дает возможность разработать свою тактику

экономического развития освоения нашего дальневосточного края и включения этого региона в систему международного разделения труда.

Авторский коллектив благодарит своих коллег – востоковедов, предоставивших материалы и участвовавших в обсуждении рукописи.

Настоящая книга подготовлена сотрудниками Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН при поддержке гранта РФФИ – ДВО РАН, проект № 11-06-98501 – р\_восток\_a

Авторами разделов книги являются: Предисловие – д-р ист. наук В.Л. Ларин и канд. ист. наук Г.П. Белоглазов; Раздел I – В.Л. Ларин; Раздел II – д-р ист. наук А.Т. Мандрик, Г.П. Белоглазов, канд. ист. наук С.И. Лазарева, канд. ист. наук О.И. Сергеев, В.А. Пасмурцев; Раздел III – д-р ист. наук Л.И. Галлямова, А.Т. Мандрик, канд. ист. наук Б.М. Афонин, Г.П. Белоглазов, канд. ист. наук Н.П. Рябченко, О.И. Сергеев; Раздел IV – Л.И. Галлямова, канд. ист. наук С.Б. Белоглазова, С.И. Лазарева, О.И. Сергеев; Summary – Г.В. Кондратенко.

## Preface

The problems of political, economic and cultural relationship of Russia, China and Japan in a zone of intercivilization contacts (Chinese, Manchurian and Japanese) and European (Russian the first) cultures, interference and mutually adaptation of the people occupying and mastering adjacent territories of North East Asia (the Russian Far East, Manchuria and the Hokkaido island) are studied in the monograph. For Russia, as for China and Japan the development of new territories was associated with the solution of a large complex of issues: territorial, political, administrative, military, demographic, etc. The process of joining the Russian Far Eastern lands and everything proceeded in parallel with the colonization of the neighboring states of their northern regions, and the deepening of cross-border ties of neighboring countries. East Asian neighbors, Russia – especially China and Japan – were playing the dual role of these processes, so attitude to them Russians, as the political elite and a large part of the population, initially and today remains ambiguous and contradictory. The book highlights the complex and ambiguous process of civilizational contacts in the limited framework of the territorial border areas of the Far East, disclose a process for settlement and development of these new areas as general laws of phenomena under study, and the specific features inherent to Russia, China and Japan in the forms and methods of internal colonization policies and inter-state relations. The authors have summarized and conducted in-depth scientific analysis of the published data, and made considerable collection of a new materials. The realities of regional and world politics, perception (both in the positive and in a negative way) by almost every ethnic group their identity demanded from the authors new analysis of historical processes identified in the book. The work on the monograph is the first attempt to summarize the material and its analysis on the complex issue of the history of development of adjacent areas in three countries – Russia, as a representative of European culture, China and Japan as the mediums of Asian culture. Building the concept of teamwork, authors reflected the process of economic development in adjacent areas of the North – East Asia, the general patterns and characteristics of the initial and subsequent stages of development. Spotted synchronicity of events in Russia, China and Japan, while in each country there is a lot of national character, the similarity of the situations of external borrowing experience. The studying of the traditions of Russian economic cultivation of outlying areas in the Asia-Pacific region makes it possible to develop tactics development of our Far Eastern region to new economic basis and the inclusion of the region into the international division of labor.

The group is grateful fellow orientalists who provided their materials and participating in the discussion of the manuscript.

The book is prepared by fellows of Institute of history, archaeology and ethnography of the peoples of Far East FEB RAS with the support of the grant RFBR-FEB, project №11-06-98501- p\_восток\_a.

Contributors: preface – doctor of historical sciences V. L. Larin and candidate of historical sciences G. P. Beloglazov; part I – V. L. Larin; part II – doctor of historical sciences A. T. Mandrik, G. P. Beloglazov, candidate of historical sciences S. I. Lazareva, , candidate of historical sciences O. I. Sergeev, V. A. Pasmurtsev; part III – doctor of historical sciences L. I. Gallyamova, A. T. Mandrik, candidate of historical sciences B. M. Afonin, G. P. Beloglazov, candidate of historical sciences N. P. Ryabchenko, O. I. Sergeev; part IV – L. I. Gallyamova, candidate of historical sciences S. B. Beloglazova, S. I. Lazareva, O. I. Sergeev; summary – G. V. Kondratenko.

## Раздел 1. Особенности и проблемы освоения смежных территорий Северо-Восточной Азии во второй половине XIX – начале XX в.: исторический опыт для современной России

Поворот на восток и интеграция России в Азиатско-Тихоокеанский регион, которые современная российская власть объявила одной из ключевых задач государства в первые десятилетия нового века, связаны с развитием восточных окраин Российского государства – Дальнего Востока и Забайкалья. Эта задача государством ставится далеко не впервые, и такая повторяемость говорит о степени эффективности её решения. Поэтому, прежде чем в очередной раз объявлять о твердом намерении Москвы прочно стать на берегах Тихого океана, не мешало бы обратиться к историческому опыту и понять, как объективные и субъективные препятствия мешали и продолжают мешать реализации этого, в общем-то, закономерного стремления России, уже четыре века пребывающей на берегах Тихого океана, стать подлинно Тихоокеанской державой.

Существует несколько ключевых вопросов, на которые затрудняются дать ответы экономисты и политологи, преимущественно призываемые для конструирования стратегий, сценариев и моделей интеграции России в Азиатско-Тихоокеанский регион. Наверное, именно поэтому их прогнозы и проекты кажутся в большинстве своем утопичными. Порочность подходов узких специалистов заключается в том, что они, как правило, игнорируют исторический подтекст, исторически сложившиеся стереотипы и модели восприятия Восточной Азии и всего Азиатско-Тихоокеанского региона в России, ее поведения в не столь давно (по историческим меркам) обретенных азиатских владениях и восприятия самой России в Азии. А вопросы эти следующие.

Готова ли интеллектуальная и политическая элита современной России в действительности (на уровне традиционного сознания, внутренней убежденности, а не на словах) признать азиатскую Россию родиной россиян? Легко отказавшись от Украины, четыре столетия входившей в состав российского государства, не продемонстрировала ли она готовность бездумно согласиться с теми, кто считает, что не только дальневосточное побережье, но и Сибирь для России – это «чужая земля», осколок российско/советской колониальной империи и тяжкое бремя для государства, чья интеллектуальная элита жаждет вернуться в европейское сообщество?

Что, помимо абстрактных экономических запросов, неоформленных политических амбиций и смутных национальных интересов, может служить для России стимулом в борьбе за её признание в Восточной Азии?

Исторически сложилось так, что Россия действовала на Тихом океане в пассивном режиме, реагируя лишь – иногда с большим запозданием – на внешние импульсы и угрозы её интересам, исходившие из Азии. Способна ли она переключиться на режим активного поиска своего места в регионе как евразийской и тихоокеанской державы?

Какова все же функция азиатских территорий России для мировой цивилизации? Мифический «мост» между Европой и Азией, о котором грезят экономисты и политики? Буфер между цивилизациями? Демпфер для смягчения очередной волны «желтой экспансии» на запад?

С нашей точки зрения, существует несколько порогов, которые необходимо преодолеть для того, чтобы Россия имела основания именоваться восточноазиатской и тихоокеанской державой. В значительной степени эти пороги не географического, политического или экономического, а культурно-цивилизационного и интеллектуально-психологического свойства. И корни их – в историческом опыте, традициях, мировосприятии, культурных ценностях и стереотипах славян, в том числе и в опыте и результатах освоения ими тихоокеанского побережья.

Политика России на Тихом океане всегда была предметом критики как в самой России, так и за ее пределами. Существует широко распространенное мнение, что, за исключением очень коротких отрезков истории, Россия в основном пренебрегала этим регионом, а в самом регионе ее обычно старались не замечать, а по возможности (при её чрезмерных амбициях) – и вытеснить из региона. Объяснений этому существует много, начиная с географической отдаленности и заканчивая традиционным европоцентризмом русских. Как, к примеру, констатировал крупнейший американский специалист по истории российского Дальнего Востока Дж. Стефан, «Азия традиционно занимала низкое место в иерархии российской внешней политики. Действительно, монголы привлекали главное внимание в средневековых Киеве и Москве, но с XVI в. азиатская угроза была погребена волнами успешной экспансии на восток и юг. Европа стала главным военным, политическим и экономическим приоритетом в российской политике, который в последние четыре столетия постоянно поддерживался вызовами со стороны Польши, Швеции, Франции и Германии»<sup>1</sup>.

На Тихом океане Россия вела себя исключительно как «великая держава» с глобальными, но не региональными интересами и сознательно не использовала преимущества своего географического положения. Иного быть не могло, поскольку дальневосточные владения воспринимались и эксплуатировались в режиме одного большого «полувоенного поселения» и источника сырьевых ресурсов. Использовать их иначе

означало ставить во главу угла своей политики регионализм, что неизбежно влекло бы за собой предоставление определенной степени самостоятельности (главным образом, экономической) дальневосточным областям. А это уже рассматривалось как смертельная угроза централизованной структуре управления, неважно, было это в XVIII, XIX или XX веках.

Петербург и Москва всегда видели Дальний Восток в качестве сырьевого придатка европейской России, и не удивительно, что при этом подчеркивалась его европейская, а не региональная принадлежность. «Дальний Восток – часть России, а Россия – часть Европы. Этот постулат как нельзя лучше соответствовал глобалистскому направлению в российской тихоокеанской политике»<sup>2</sup>. И сегодняшние размышления руководителей российского государства о необходимости создания «единого экономического и человеческого пространства» от Атлантики до Тихого океана, «создания гармоничного сообщества экономик от Лиссабона до Владивостока» – общности, называемой российскими экспертами «Союзом Европы», которая, как предполагается, «укрепит возможности и позиции России в ее экономическом повороте к «новой Азии»<sup>3</sup> – производное того самого европоцентристского мышления, которое всегда определяло политику России в Азии.

Дальний Восток стал третьим (после Урала и Сибири) освоенным русскими в их долгой экспансии на восток поясом: самым дальним, труднодоступным, экзотическим в силу его культурно-иного населения, а поэтому чужим. Решение о необходимости овладения им было спровоцировано активностью европейских держав (Англии и Франции) на Тихом океане, и изначально имело военно-стратегическое значение. Поэтому колонизация и развитие этой территории рассматривались «исключительно как стратегическая операция» не только в царское время, как заметил в 1925 г. М. Целищев<sup>4</sup>, но и в советскую эпоху. Государство активизировалось только тогда, когда возникала опасность потери этой территории. Угроза трактовалась как открытая военная, либо как ползучая демографическая экспансия. В результате уже в середине XIX в. определились краеугольные камни, на которых основывалась политика России и СССР в отношении Восточной Азии и своих владений на побережье Тихого океана.

В силу доминирующей, во-первых, военно-стратегической, а во-вторых – ресурсной значимости региона для России в целом на первое место в организации жизни дальневосточных территорий выходили функции обеспечения интересов и потребностей российского государства. Дальний Восток не стал для России «фронтиром» в американском его толковании, не превратился в зону постепенного освоения и рас-

ширения государства. Это была прежде всего граница между государствами, политическими режимами, цивилизациями и культурами.

В результате сочетания этих факторов для дальневосточного рубежа России определяющими стали несколько его характеристик. На протяжении последних полутора столетий Дальний Восток был для России зоной permanently повышенной политической конфликтности, зоной культурно-цивилизационного взаимодействия и противостояния, ареной и полигоном идеологических войн и столкновений, исключительно уязвимой (с военно-политической и экономической точек зрения) территорией, а в силу этого – зоной одностороннего экономического развития, нестабильного и мигрирующего населения, никогда не окупающихся затрат и не иссякающих внешних угроз.

Соседство и периодическое обострение отношений с Китаем, Японией и США поставило на первое место для России, а потом и СССР задачи защиты его политических и экономических границ. В условиях превращения СССР в «осажденный военный лагерь» Дальний Восток фактически стал хорошо укрепленным оборонительным рубежом и территорией с повышенным уровнем милитаризации экономики и всей жизни, а его границы стали зоной permanently повышенной политической конфликтности. В советское время Дальний Восток стал ареной идеологических войн и конфликтов (против «японского милитаризма», «китайского ревизионизма», «американского империализма»). Каждый из этих шаблонов нес не только идеологическую, но и определенную этнокультурную нагрузку. Хотя в то же самое время статус морских ворот СССР придал территории функцию своеобразного информационного канала, впускного клапана, через который шла передача «западной идеологии», разрушавшей устои тоталитарного государства.

С окончанием «холодной войны» и открытием российских границ напряженность заметно спала, но стратегическая значимость тихоокеанских рубежей для России возросла по причине потери ею части южных и западных выходов к океану. Кроме того, на сегодняшний день окончательно не разрешена территориальная проблема с Японией (Курильские острова), возможна реанимация претензий на юг Приморья со стороны объединенной Кореи, много «подводных камней» таят в себе проблемы шельфа и морских экономических зон. Северный морской путь, о котором в условиях глобального потепления всё чаще говорят как об альтернативе традиционным морским путям из Европы в Азию, также в значительной степени связан с дальневосточными районами России.

Самый серьезный барьер для российского проникновения, который не был преодолен за все 300 лет присутствия России на берегах Тихого – её принадлежность к европейской культуре.

Несмотря на все долгие разговоры, «русское евразийство» – черта лишь географическая. Европейское начало в менталитете россиян явно превалирует. Свидетельство тому – провалы и неудачи ее восточноазиатской политики за последнее столетие, скорее отрицательный, чем положительный опыт взаимодействия с крупнейшими восточноазиатскими государствами, как и опыт управления небольшими по численности азиатскими народами, расселенными на ее территории. За более чем трехсотлетний период освоения Дальнего Востока колонизировавшие его территорию славяне не восприняли ни уклада жизни, ни способов хозяйствования, ни культуры этого региона. Самим же восточноазиатам было достаточно опыта «проникновения» сюда Англии (в XIX в.) и США (в XX в.), чтобы без восторга встречать здесь Россию в XXI веке!

Выступая на Европейско-восточноазиатском экономическом форуме в октябре 1992 г. в Гонконге, премьер-министр Малайзии Махатхир Мохамад заявил: «Восточная Азия – это не только географическая общность. Это также и культурная общность. Быть восточноазиатской нацией – это не означает располагаться в соответствующем месте чисто географически. Это значит также быть восточноазиатской нацией по культурной принадлежности. И все культуры восточноазиатов очень сильно отличаются от культур Запада»<sup>5</sup>.

Специфическое условие современного состояния Восточной Азии – это присутствие в ней как минимум двух, а скорее четырех цивилизаций: двух восточноазиатских (конфуцианской при всех ее вариациях и японской) и двух европейских (западноевропейской и славянской). Славянская, представленная территорией российского Дальнего Востока – самая «азиатская» из всех европейских не только по своему географическому положению, но и по наличию у нее определенных общностей с традициями общественного устройства, политической и духовной жизни государств Восточной Азии. И все же она по историческим корням и базовым ценностям менталитета носителей остается европейской.

Ранее историческое развитие восточноазиатских и европейских цивилизаций шло по принципиально разным путям. Это было осознано ими при первых достаточно тесных контактах Китая, Японии и Кореи с морскими державами Европы в своих прибрежных землях и Китая с Россией на севере в XVI–XVII вв. Следствием этих контактов стала самоизоляция конфуцианских стран, что можно считать их несо-

знанной реакцией на угрозу подрыва устоев собственных цивилизаций. Однако последние полтора столетия – с 40-х годов XIX до начала XXI в. – в Восточной Азии прошли под знаком не столько цивилизационного, сколько политического и идеологического противостояния, и лишь окончание «холодной войны», новые веяния в мировой политике вновь вывели на передний план старые (и извечные) ценностные ориентиры.

Беспрецедентным историческим феноменом во всем восточноазиатском регионе во второй половине XX в. стало смешение западной и восточной культур. Происходило оно на основе мощного экономического спурта, предпринятого странами Восточной Азии в 70–80-х годах этого столетия, сближения уровней технологического развития и усиления экономической взаимозависимости стран различных частей света. Его составляющими стали: влияние политической (идеи демократии) и отчасти духовной («массовой») культуры Запада, с одной стороны, и восприятие последним элементов духовных ценностей, личностных и общественных ориентиров стран Восточной Азии, с другой. Наибольший интерес Запада вызывает высокая степень социальной стабильности и организованности восточноазиатских обществ.

Однако взаимодействие цивилизаций идет очень трудно. По мнению С. Хантингтона, предрекающего не их слияние, а столкновение, «экономический регионализм может быть успешным лишь в том случае, если он проистекает из общей цивилизации». Поэтому, например, у Японии, представляющей уникальную (хотя и вторичную локальную) цивилизацию, и возникли определенные проблемы с созданием экономической общности в Восточной Азии<sup>6</sup>. Ее культурные отличия не только от Европы, США и России, но и от других восточноазиатских стран стали одним из препятствий к региональной экономической интеграции, подобной той, что сложилась в цивилизационно единой Европе. С не меньшими проблемами сталкивается сегодня Китай, уже откровенно претендующий на восстановление своих ведущих позиций во всей Восточной и Юго-Восточной Азии. Его имиджа как культурного лидера региона на протяжении двух тысячелетий уже недостаточно, чтобы компенсировать или хотя бы смягчить воздействие многочисленных военно-политических противоречий, религиозных и идеологических расхождений, исторических обид, национальных амбиций.

История тесного взаимодействия славянской и восточноазиатской культур охватывает всего лишь полтора столетия (с середины XIX в.). Первый период (до середины 30-х годов XX в.) был открыт для широких межэтнических и межцивилизационных контактов. Зоной наиболее тесного взаимодействия стали Северо-Восточный Китай и российский Дальний Восток. Именно тогда обнаружилась очень слабая адап-

тивность народов региона друг к другу. Во второй период «дистанционного» взаимодействия (40–80-е годы XX в.) контакты между двумя цивилизациями поддерживались преимущественно на уровне межгосударственных связей и регулировались политическими и идеологическими мотивами. С начала 1990-х гг. вновь возникли возможности для прямого межкультурного обмена, однако стереотипы предшествующего периода конфронтации, накладываясь на объективно существующие этнокультурные отличия между народами, оказывают сильное влияние на всех его участников.

Как бы то ни было, но за последние полтора столетия Дальний Восток проявил себя как исключительно важная для российского самосознания и мировой культуры в целом зона культурно-цивилизационного взаимодействия и противостояния, проходящего по линии «запад – восток». Овладев тихоокеанским побережьем, Россия стала единственным европейским государством, имеющим общую границу с восточноазиатскими цивилизациями, обширную естественно-географическую зону прямых контактов.

Культурно-цивилизационные отличия соседних народов особенно явственно проявились в процессе их взаимодействия на Дальнем Востоке России и вылились в постоянно присутствующий в умах его славянского населения и бюрократии синдром «желтой опасности», по сегодняшний день существенно влияющий на взаимоотношения с соседями как на региональном, так и на межгосударственном уровнях.

По мнению независимых экспертов, с культурно-цивилизационной точки зрения Россия мало что может предложить для того, чтобы быть принятой в Восточной Азии. Ортодоксальное христианство может сосуществовать и взаимодействовать с конфуцианством, буддизмом, даосизмом, синтоизмом, но не более того. России трудно вписаться в общество, где более всего ценятся рабочая этика и деловая квалификация, стабильность и социальная гармония, в пристрастиях к которым россияне никогда не были особо замечены. И хотя в России так же, как и на большей части территории Азии, существует глубокая традиция уважения сильного правительства и общественного порядка, а в психологическом (точнее, социо-психологическом) плане, как считают некоторые исследователи, рассматривающие проблему со стороны, японский фирменный коллективизм россиянам ближе, чем европейский тотальный индивидуализм<sup>7</sup>, тем не менее этих общих черт недостаточно, чтобы преодолеть барьеры, отделяющие Россию от Азии. Тем более что сама Азия не настроена на восприятие ценностей славянской цивилизации. Более 100 лет назад в Японии Россия была отнесена не к цивилизованным, как США или Голландия, а к просвещенным (наряду с Италией и Португалией) странам, которым не должно подражать. Сегодня говорят о перспекти-

вах создания новой Азиатско-тихоокеанской цивилизации на основе сочетания ценностей китайской и индо-китайской цивилизаций с японской и американской, о включение в эту парадигму славянской цивилизации речи не идет.

Все это является серьезным ограничителем на пути развития взаимоотношений. «Жители Дальнего Востока России имеют очень ограниченные знания об истории, культуре и современном положении Китая, – констатируют китайские ученые. – А ограниченные знания не могут создать отношения взаимного доверия, создают почву для возникновения подозрений и отчужденности. Это – неблагоприятное условие для дружбы соседей и мира по обеим сторонам границы»<sup>8</sup>. По их мнению, культурные традиции и общественные течения прямо влияют на возникновение «негармоничного фона российско-китайских отношений»<sup>9</sup>, экономическую позицию России в отношении Китая в целом и отношения между приграничными территориями в частности.

В культурно-цивилизационном взаимодействии культур и этносов региона обнаруживается несколько пересекающихся пластов. По-разному складывались взаимоотношения славян с коренным населением региона (нанайцами, нивхами, удэгейцами и другими), и с представителями населения соседних государств (китайцами, японцами, корейцами); китайцев и японцев с аборигенными народами.

Выявляются и три большие географические зоны взаимодействия славян с народами Восточной Азии, отличавшимися по уровню интенсивности, глубине и характеру контактов: Север (аборигены, Америка), Сахалин (аборигены, Япония, Корея), Приамурье (аборигены, Китай, Корея). Островки аборигенов подвергались одностороннему и разрушающему традиционный уклад их жизни влиянию со всех сторон, хотя и находились в относительной изоляции. При этом очевидным было несовпадение политических и культурных рубежей: по разные стороны границы оказались представители ряда малочисленных народов, известна высокая степень взаимовлияния русских и китайцев на юге Дальнего Востока и в Маньчжурии.

Эти преимущественно внешние и объективные факторы, наряду с географической отдаленностью Дальнего Востока (для европейской России он всегда был дальше зарубежных Германии или Италии), труднодоступностью целого ряда территорий региона, протяженностью его внешних границ, обусловили его внутренние характеристики. Дальний Восток вынужденно стал зоной однобокого экономического развития, ориентированного, с одной стороны, на военные нужды, с другой, – на эксплуатацию природных ресурсов региона колониальными средствами и методами как самой Россией, так и ее соседями. Особенно заметно это происходило в конце XIX – начале XX в. и на рубеже XX–XXI столетий. Строительство Транссиба (а потом примкнув-

шего к нему БАМа), создание системы морского транспорта, рыбодобывающего флота, организация золотодобычи, были в числе немногих невоенных экономических проектов общероссийской значимости, реализованных на Дальнем Востоке за полтора столетия, хотя и железнодорожное строительство обосновывалось прежде военно-стратегическими, а потом уже экономическими целями. Хищнические методы эксплуатации морских и лесных богатств Дальнего Востока типичны не только для других стран Тихого океана (и не только его), но и для самой России.

Уже с первых шагов по освоению Дальнего Востока определились такие его черты, как многонациональный состав и высокая степень миграции населения. Все полтора столетия вхождения дальневосточных территорий в состав России проблема его освоения славянским населением была одной из ключевых. Создавая свой форпост на берегах Тихого океана в окружении представителей другой расы и иной цивилизации, Россия могла рассчитывать на удержание региона только посредством заселения его русскими.

Демографический, этнический и культурный фон (как внешний в виде соседних России восточноазиатских государств, так и внутренний в лице мигрантов из этих государств на территории Дальнего Востока) практически всегда являлся неблагоприятным для России и ее попыток утвердиться как восточноазиатской и тихоокеанской державе. Несмотря на то, что Приамурский край осваивался русскими, китайцами и корейцами практически одновременно – с 60-х годов XIX в. – на первом этапе последние имели неоспоримые преимущества в силу естественной для них большей приспособленности к местным природным условиям, близости к своей исторической родине и специфики решаемых задач. В результате малочисленности славянского населения в сравнении с быстро растущим по соседству китайским, корейским и японским всегда была «ахиллесовой пятой» российского пребывания в крае. «В короткое время у берегов Амура сделано много; но более всего там ощущается недостаток в людях», – так оценивались успехи русской колонизации Приморья в 1867 г.<sup>10</sup> Спустя четыре десятилетия генерал-губернатор края П. Унтербергер опять же одним из двух ключевых условий надежного закрепления за Россией Приамурского края, его спокойного и мирного развития называл энергичное, планомерное заселение его русскими людьми<sup>11</sup>.

Присутствие здесь не подвластных ее юрисдикции иностранцев (китайцев и корейцев) изначально рассматривалось как определенная угроза российским не только нынешним, но и будущим интересам. «Наплыв китайского населения в Приамурский край, – докладывал императору в 1900 г. тогдашний военный министр России А.Н.

Куропаткин, – несомненно может поднять культуру этого края и обратить пустынные местности в цветущие. Но этим путем свободные земли были бы заняты нерусским элементом, между тем мы должны охранять каждую десятину в Сибири для русских, ибо в течение 20 столетия Сибирь неизбежно должна обратиться в страну с огромным населением»<sup>12</sup>.

Предположениям А. Куропаткина не суждено было сбыться. Заселение Дальнего Востока выходцами из центральной России шло медленно: сказывались отсутствие благоприятной экономической обстановки, конкуренция «желтой» рабочей силы. «Приамурье... с его разнообразными потребностями... не может жить без пришлых представителей труда, без рабочих, – писал в 1911 г. С.П. Шликевич. – Прийти же могут только желтые, как ближайшие соседи. Можно выбирать, конечно – использовать ли труд китайца или корейца, пришедших в Приамурье по собственной инициативе, или же привезти представителей труда европейской расы... – это вопрос материального расчета, иногда политических соображений, но без труда пришлого или привозного Приамурье существовать не может, так как собственных рук не хватает»<sup>13</sup>.

В советский период «представителей труда европейской расы» завозили на Дальний Восток десятками и сотнями тысяч. С 1926 по 1939 г. население региона, по официальным данным, возросло с 1,26 до 2,56 млн чел., при этом 2/3 прироста было достигнуто механическим путем. «Комсомольские призывы» и «оргнаборы» на «стройки коммунизма», многочисленные лагеря и колонии стали главным источником роста численности его населения. В 30-е годы Дальний Восток России был отгорожен от стран Восточной Азии «железным кордоном», избавлен от всё еще многочисленной корейской и китайской диаспоры и превращен в территорию, более чем на 90% населенную славянским этносом.

В последующий период вплоть до 1989 г. население Дальнего Востока росло стабильно, хотя и неравномерно. В значительной степени это зависело от политики центрального правительства. Стимулами же для правительства служили либо осложнение обстановки на российско-китайской границе в 1966–1969 гг., в свете которого резко обострялась проблема демографического дисбаланса между разряженным российским Дальним Востоком и Маньчжурией, либо реализация грандиозных экономических проектов, вроде строительства БАМа. В результате в 70-е годы XX в. миграционный прирост на Дальнем Востоке оказался самым высоким за всю послевоенную историю – 1,4 млн чел.<sup>14</sup> Но в любом случае на фоне стремительного роста и численности, и плотности населения сопредельных территорий (Северо-Восточного Китая,

Японии и Корейского полуострова) темпы демографического освоения региона оставались очень медленными.

С начала 90-х годов система льгот, удерживавших людей на Дальнем Востоке, особенно в его северной части, была в значительной степени разрушена. В результате его население за 10 лет сократилось почти на 1 млн чел. (на 15%), в том числе на Чукотке – 50%, в Магаданской области – на 38%, на Камчатке – на 17%.

Одновременно возобновился прервавшийся на семь десятилетий советского режима поток внешних миграций, прежде всего из Китая. Китайские рабочие и торговцы стали неотъемлемой чертой практически всех городов Дальнего Востока, реанимируя в сознании славянского населения страхи перед «желтой опасностью», характерные для конца XIX – начала XX в.

Традиционно главная черта дальневосточного побережья, ныне препятствующая его «игре на равных» с российским центром и восточноазиатскими соседями – его периферийность. Эти качества периферийного района регион несет в себе на всем протяжении его истории, являясь слабо освоенной и плохо пригодной для заселения (за исключением Приамурья и Приморья) частью ойкумены, зоной перманентной политической нестабильности, постоянных миграций населения, отсутствия прочных политических образований. И в царской России, и в Советском Союзе Дальний Восток всегда считался далекой окраиной. Поэтому даже малейшие намеки на большую политическую самостоятельность региона в прошлом и сегодня воспринимаются центром как проявления сепаратизма. Главной причиной оживления дальневосточной политики России в 40-е годы XIX в. стала целостность империи, угроза которой, как тогда посчитали в Петербурге, «исходила как извне, так и изнутри»<sup>15</sup>. Кроме английского и американского вторжения на Амур Петербург считал вполне реальной опасность сибирского сепаратизма по примеру европейских колоний в Северной Америке. Существовало опасение, что, попав под влияние «инородцев» и иностранцев, русские люди поддадутся чужому влиянию, утратят чувство верноподданности. А многих правительственных чиновников откровенно пугало психологическое и культурное своеобразие сибиряков и дальневосточников<sup>16</sup>. И сегодня у столицы присутствует страх автономизации этих территорий, опасение того, что «ускоренное развитие Дальнего Востока даже по сравнению с соседней Сибирью может привести к росту и без того серьезной автономии этой территории по отношению к европейской части России»<sup>17</sup>.

Исторически эти территории были окраинными и для конфуцианской Восточной Азии, однако окраиной близкой и к тому же выполнявшей важную функцию контактной зоны различных этносов и культур.

Периферии присуща особая демография. Для значительной части нынешнего населения Дальнего Востока эти территории не являются исторической родиной. Ей присуще разряженное информационное пространство, что выражается сегодня в уровне связи и обмена информацией и с внешним миром, со страной и в пределах самого региона. В нынешних условиях, когда скорость принятия решений на основе быстротечных сбора и обработки большого объема данных значительно возрастает, отставание столицы на 6-9 часов от Дальнего Востока обрекает последний на перманентное суточное «запаздывание». Не случайно «слабая привязанность к общероссийскому экономическому, информационному, транспортному пространству» также рассматривается сегодня как угроза национальной безопасности России<sup>18</sup>. Создание единого информационного поля на всем Дальнем Востоке может способствовать преодолению не только его коммуникационной, но и политической разобщенности, хотя последняя в большей степени продукт не огромных пространств, а вертикальной структуры власти административно-командной экономики.

Находясь в окружении не только политически враждебных, но и культурно чуждых государств, Дальний Восток постоянно жил и продолжает жить под дамокловым мечом внешней угрозы. На Дальнем Востоке, в отличие от Сибири, русские столкнулись не с разобщенными азиатскими этносами, стоявшими на более низкой ступени общественного развития, а с представителями развитых цивилизаций, обладавшими державным менталитетом и имевшими за спиной развитую государственность. Ощущение своей чужеродности в регионе и мощи соседних государств гипертрофировало чувство внешней опасности.

Современность постоянно переключается с прошлым. Сегодня каждая из территорий Дальнего Востока демонстрирует свое стремление к более тесным контактам с соседями по Восточной Азии и в то же время периодически проявляет страх перед ними. Опросы общественного мнения показывают, что США, Австралия, Франция, Канада дальневосточникам куда милее и ближе, чем рядом лежащие Китай и Япония<sup>19</sup>.

За полтора столетия владения тихоокеанским побережьем эта территория для России так и не стала полностью своей. Географическая отдаленность, чуждое культурное и политическое окружение, непосильная для царского и советского режимов стоимость экономического освоения, преимущественно военно-стратегические инте-

ресы России и СССР на Тихом океане предопределили характер ее политического, социально-экономического и культурного развития, ориентированного на превращение территории в военный форпост и ресурсную базу европейской России. Побережье Тихого океана было и на сегодняшний день остается для России не воротами в Азию, а естественной географической границей экспансии, рубежом, барьером, который еще предстоит преодолеть и в психологическом, и в политическом, и в экономическом отношениях.

«Россия всегда была военно-политической империей, приобретающей колонии для расширения своего периметра безопасности и увеличения своей политической и военной мощи в мире»<sup>20</sup>. Именно этим целям стал преимущественно служить Дальний Восток, окончательно вошедший в состав России в результате благоприятного для нее стечения обстоятельств в середине XIX в.

До этого территория ныне российского Дальнего Востока находилась в тени великих цивилизаций, была второстепенной сферой их интересов, предметом косвенного влияния, но практически не становилась – и действия России в этом стали исключением из правил – объектом экспансии и хозяйственного освоения. Дальний Восток был дальним не только для Европы, но и для всей цивилизованной Восточной Азии, слишком уж отличаясь от нее суровостью природно-климатических и сложностью географических условий. Тайга и тундра не лучшее место для жизни и хозяйственной деятельности, для возникновения самобытной производящей цивилизации. Все складывавшиеся здесь очаги культуры в той или иной степени подвергались прессингу со стороны более мощных и агрессивных цивилизационных центров, государств и империй. На протяжении тысячелетий они испытывали воздействие азиатских цивилизаций, а три последних столетия – также европейской и славянской.

Для конфуцианской Восточной Азии эти территории были землями дикими, малопригодными для жизни и хозяйственной деятельности, а потому малопривлекательными. Это была окраина, однако окраина близкая и к тому же выполнявшая важную функцию контактной зоны различных этносов и культур.

Одновременно это было «лицо» тихоокеанской России. Понятие «Тихоокеанская Россия» не следует ассоциировать с государством в целом, со страной, обращенной своим фасадом к Тихому океану. Тихоокеанская Россия – это российские территории, политически и экономически (даже в условиях «железного занавеса») развивавшиеся с ориентацией на ресурсный и транспортный потенциал Тихого океана и под мощным влиянием тихоокеанского вектора мировой политики. Внешнее окружение этих территорий (прежде всего Китай и Япония), исторические события по периметру россий-

ской границы на востоке ключевым образом воздействовали не только на экономику, социальную и этническую структуры, политическую и военную организации, но и на сознание населения Тихоокеанской России. Дух Азии, чувство приобщённости к ней играли и играют весьма существенную роль в этом сознании. И в настоящее время страх или симпатии к Азии, но никак не безразличие к ней – это важнейший фактор, влияющий на выбор приоритетов региональной политики, который вынуждены и имеют возможность делать региональные политические лидеры.

Именно поэтому тихоокеанская Россия никак географически и экономически не очерчена. Условно в нее можно включить не только российский Дальний Восток, но и сибирские территории вплоть до Байкала, в экономической политике которых отчетливо прослеживается тяга к Тихому океану.

С одной стороны, Тихоокеанская Россия, что было особенно заметно до конца 20-х годов XX столетия, развивалась (прежде всего, экономически) в немалой степени с ориентацией на экономические и человеческие ресурсы, на внутренний рынок Китая, Японии и Кореи. С другой стороны, роль и место Тихоокеанской России в самой России на протяжении XX в. формулировались прежде всего исходя из реальных или гипотетических угроз, исходивших от ее азиатских соседей. Объективная уязвимость и реальная угроза отторжения этих отдаленных территорий изначально и всегда дамокловым мечом висели над Россией, заставляя ее жертвовать их социальным развитием в угоду военному. Вторая половина XIX в. была отмечена трудным пограничным размежеванием с Китаем и Японией, политической «экспансией» цинских властей на отошедших к России территориях Приморья, демографическим давлением азиатов. В первой половине XX столетия реальной стала угроза агрессии со стороны Японии. В 60–80-е годы XX в. все российское население к востоку от Байкала жило под страхом агрессии со стороны Китая.

В значительной степени именно поэтому, а не по причине отдаленности от центра, тип экономики, который здесь создавался, особенно в советский период, носил ярко выраженные черты колониальной экономики, был отмечен преобладанием военной промышленности над гражданской, а также нещадной и даже хищнической эксплуатацией природных ресурсов региона. Россия фактически не занималась освоением этих территорий. Правильнее говорить не об освоении, а об эксплуатации территории и ресурсов Тихоокеанской России со стороны и в интересах ее европейской метрополии. Как верно заметил М.Л. Титаренко, часто вспоминаемые сегодня слова М.В. Ломоносова «о прирастании России Сибирью» при определении стратегии развития страны «...или забываются, или трактуются в сугубо квазиколониалистском

смысле – как право на бесконтрольное выкачивание ресурсов, ничего не оставляя взамен»<sup>21</sup>. О последнем свидетельствуют неэффективное сельское хозяйство, до сего дня игнорирующее азиатские технологии и очевидно неспособное прокормить мизерное по азиатским понятиям местное население, нерациональное природопользование, неразвитая инфраструктура, высокая степень миграции населения, наконец, психология временщиков, характерная для большей части этого населения.

В подсознании большинства российских политиков, планировавших и проводивших в жизнь дальневосточную политику России, всегда лежали и сегодня присутствуют опасение утраты этих территорий, готовность пожертвовать ими в интересах европейской метрополии. За полтора столетия обладания этим краем в менталитете россиян так и не сложилось восприятие его как части своего дома, который необходимо обустроить и сделать удобным для жизни.

В немалой степени на этом сказывается соседство с Японией и Китаем, которое создает у россиян стойкое ощущение своей чужеродности в регионе. И хотя Тихоокеанская Россия уже не только географически, но и исторически является частью Азии, россияне, даже живущие в Азии, остаются носителями европейской культуры и европейского видения мира. Не удивительно, что в восприятии ими своих соседей изначально и всегда проявляются двойственность и противоречивость. Безусловно, в этом восприятии присутствует сложная гамма чувств и ощущений, которая не может быть передана абсолютно. Но, обобщая, можно сказать, что в отношении к Китаю преобладает сочетание постоянно подогреваемого властью и средствами массовой информации страха со смешно выглядящим сегодня высокомерием, в отношении к Японии – традиционного недоверия с выросшим на чисто эмоциональной основе восхищением.

Эта двойственность в восприятии соседей подкрепляется неуверенностью в собственной способности освоить богатые природные ресурсы тихоокеанской России, в заинтересованности центральной России в реальном освоении этих территорий. В совокупности с непрофессионализмом власти и незнанием ею Востока, все это порождает нервозность противоречивость местной экономической и внешней политики. Политическая элита и большинство жителей Тихоокеанской России, осознавая объективную потребность в зарубежных капиталах, технологиях, рабочей силе, с одной стороны, демонстрируют желание привлечь наших соседей к участию в экономическом и социальном развитии региона, с другой – делают все, чтобы они не были здесь задействованы, чтобы не допустить их прочного утверждения на этих землях.

Очевидно, что российский центр сегодня не в состоянии обеспечить полноценное социально-экономическое развитие этих территорий финансовыми и экономиче-

скими средствами. Единственное, что он мог бы сделать – предоставить тихоокеанской периферии политические возможности для самостоятельного развития (льготы, преференции), воспользовавшись заинтересованностью и потребностями их географических соседей. Однако политическая воля центра скована традициями и предрассудками. Сегодня его более волнует не плачевное состояние местной экономики, социальной инфраструктуры, отток населения, а то, что «районы Сибири и Дальнего Востока «из источника блага... превращаются в зоны бедствия и потенциально в ахиллесову пяту российской безопасности, суверенитета и целостности»<sup>22</sup>.

У центра по-прежнему нет понимания того, что эти территории не богатая колония, призванная обеспечивать процветание европейской метрополии, а пусть и нелюбимая, хлопотная, но все же неотъемлемая часть России. Европейское видение мира, столетиями формировавшееся восприятие Азии как чего-то чуждого и опасного (в этом контексте между страхом перед набегами хазаров на Киевскую Русь и современной боязнью «китайской угрозы» нет принципиального различия) вкупе с бациллами имперских амбиций – все это препятствует превращению Тихоокеанской России в полноправную часть российского государства.

В традиционных китайских концепциях мирового порядка не только территория Маньчжурии, но и зона Приамурья и Приморья всегда рассматривалась как часть китайской территории. При этом в существующей традиции «северные территории» воспринимались в Китае как периферия «Срединного государства», населенная «варварами», подходящая для отходничества, временной деятельности, укрывательства беглых преступников и рабов, но непригодная для постоянного проживания самих ханьцев, а, соответственно, не входившая в сферу «жизненных интересов» китайских империй. Жить там могли только «варвары», в силу своей дикости и нецивилизованности должны были выражать покорность правителям «Поднебесной» выплатой им дани. В периоды правления в Китае неханьских династий Ляо, Цзинь, Юань, Цин царившие на китайском троне «варвары» (как-то кидани, монголы, чжурчжэни, маньчжуры) в той или иной степени развивали эти земли, хотя более ориентировались на плодородные и благодатные равнины центрального и южного Китая. Пришедшие же в запустение после монгольского нашествия Приамурье и Приморье, не начали их в XVII в. активно осваивать русские, еще долго бы оставались вне сферы внимания и реальной заботы правителей «Поднебесной».

Опыт освоения и использования китайцами земель, расположенных к северо-востоку от Великой стены и символической северной границы Китая – «ивового палисада» – в середине XIX – начале XX в., свидетельствует именно о таком их воспри-

ятии. Приграничные с Россией территории Маньчжурии вообще начали активно осваиваться только после окончательного установления российско-китайской границы в 1860 г., причем колонизация этих территорий осуществлялась преимущественно не в хозяйственных, а в военно-стратегических целях – для укрепления собственных границ и создания прочного тыла на северо-востоке страны<sup>23</sup>. Кроме того, до 80-х годов XIX в. продвижение китайцев на северо-восток было затруднено официальным запретом со стороны Цинского двора на их расселение в Маньчжурии.

Строительство Китайско-Восточной железной дороги и стимулированное им экономическое развитие Северо-Восточного Китая наряду с интенсивным освоением Россией Приамурья и Приморья существенно расширили масштабы экономического взаимодействия Маньчжурии с Дальним Востоком России. Имея слаборазвитую промышленную базу, Дальний Восток мало что мог поставлять в Китай. Лес, уголь, рыба, морепродукты, пушнина, дикоросы – этим кратким перечнем ограничивался его экспортный потенциал. Уже в начале века определилась зависимость региона от поставки продуктов питания и рабочей силы из Китая, возникла проблема широкомасштабной контрабанды дешевого китайского спирта, контрабандного вывоза в Китай золота, пушнины, женьшеня, пантов. Китайские торговцы доминировали в мелкой и розничной торговле Дальнего Востока. Особенно усилилась эта зависимость в период первой мировой войны, а затем гражданской войны в России. При том, что объемы импорта дальневосточных территорий из Китая значительно превышали масштабы их экспорта, беспрецедентный размах приобрела контрабандная торговля. Эта торговля способствовала быстрому развитию китайских поселений на реках Аргунь, Амур, Уссури, в других приграничных районах<sup>24</sup>. В какой-то степени уже в начале XX в. между приграничными территориями России и Китая сложились экономические отношения, которые сегодня кое-кем оцениваются как экономическая экспансия Китая.

Модель приграничных экономических отношений, сложившаяся на рубеже XIX–XX вв., стихийным образом реанимировалась в конце XX столетия. Она в немалой степени способствовала превращению прежде захолустных приграничных городков – Суйфэньхэ, Хэйхэ, Дуннина, Хуньчуня – в быстро развивающиеся торгово-промышленные центры. В третий раз в истории Россия стимулировала экономическое развитие Северо-Восточного Китая.

Не удивительно, что планы развития большинства приграничных территорий Китая сориентированы на Россию. Именно под эти планы и под создаваемые в Китае концепции и проекты подстраивается взаимодействие с российскими дальневосточными территориями. При этом китайская сторона не имеет никаких сомнений, что в

развитии этого экономического пояса самая большая роль и самые большие дивиденды должны принадлежать Китаю.

Что же касается России, той ей предлагается активно способствовать развитию этих тенденций, «отказаться от идей восстановления статуса великой державы, и сконцентрироваться на том, чтобы стать членом мировой рыночной экономики и конкретного экономического региона»<sup>25</sup>. Конкретно же основа для сотрудничества восточных территорий России и Северо-Восточного Китая видится китайским специалистам и, вероятно, политикам в том, что Маньчжурия имеет зерно, овощи, мясо и избыточную рабочую силу, в которых нуждается Дальний Восток; последний же обладает сырьевыми и энергетическими ресурсами, а также мощной промышленной базой, развитой наукой и техникой, способными найти применение в Китае<sup>26</sup>.

Сегодня у китайской стороны появился новый, ранее не присутствовавший мотив к развитию приграничного взаимодействия: стремление получить доступ к богатым природным ресурсам восточных районов России. Энергоемкая промышленность Северо-Востока крайне нуждается в новых источниках энергии. Регион испытывает нехватку водных ресурсов, а восполнить дефицит можно за счет северного соседа.

Одним из важных элементов различных концепций освоения и развития сопредельных территорий России, Китая и Японии является проблема их заселения. Действительно, дискуссионным остается вопрос о воздействии фактора огромных пустующих пространств Восточной России и демографического перенапряжения Японии, Северо-Восточного Китая и Корейского полуострова на внешнюю политику государств Северо-Восточной Азии. Сегодня это можно только прогнозировать, но есть свидетельства того, что демографический прессинг уже является серьезным средством и стимулом в появлении ряда инициатив наших соседей, нацеленных на российский Дальний Восток.

Борьба Японии за «Северные территории» – это борьба не только за политическое решение проблемы, оставшейся в наследство от Второй мировой войны, природные ресурсы шельфа и водного пространства Охотского моря, но и за будущее жизненное пространство. Кто сможет дать гарантию, что за Курильскими островами не последует Сахалин?

Правительство КНР сегодня открыто не высказывает территориальных претензий к России. Тем не менее в китайских школах по-прежнему учат по картам, где указаны территории, «незаконно отторгнутые» царской Россией у Китая, и большая часть населения страны пребывает в уверенности, что вся южная часть российского Дальнего Востока принадлежит Китаю. Уже состоявшееся превращение Китая в регио-

нальную сверхдержаву, его стремление играть более заметную роль в мировых делах, пропагандируемые идеи создания «культурной и экономической сферы Большого Китая» (в составе КНР, Гонконга, Тайваня и Сингапура), территориальные конфликты с южными соседями серьезно тревожат сегодня политиков всего региона. Не приведет ли это к повторному движению Китая на север?

Первые версии проекта «Туманган», предполагавшие создание города-мегаполиса с особым международным статусом на границе КНР, Северной Кореи и России, разрабатывались китайской стороной в расчете на привлечение туда миллионов рабочих рук, естественно, из Китая.

Если говорить о Корейском полуострове, то объективно его демографическая перенапряженность может быть ослаблена только путем движения на север, на земли, которые также считаются прародиной корейцев, по крайней мере во времена существования государства Бохай. Очевидно, есть и люди, которые вынашивают, хотя сегодня публично остерегаются провозглашать эти идеи.

Осознание китайскими реформаторами исключительной важности российского Дальнего Востока для социально-экономической и политической трансформации Северо-Востока Китая подвигло их на провозглашение принципа «открытости» в качестве основополагающего для стратегии и тактики их дальнейшего развития. Эта политика, уже проверенная в условиях юго-восточного и восточного побережья и давшая там ошеломляющие результаты, предполагает максимальное расширение связей северо-восточных территорий с внешним миром, применение внешних факторов для совершенствования экономической структуры и полного использования их экономического потенциала.

\* \* \*

Безусловно, данная монография не может дать ответы на все из поставленных выше вопросов и проблем. Она концентрируется на сопоставлении общего и особенного в политико-административном устройстве осваиваемых территорий, экономической политики государств в отношении своих периферийных районов, некоторых аспектах их хозяйственного освоения и роли трансграничных миграций в их развитии. Немало проблем осталось «за кадром» и ждет своих исследователей. Бурное развитие региона в последние два десятилетия и те перспективы, которые открываются перед

ним в связи с перемещением экономического и политического центра мира в АТР, те задачи, которые ему предстоит решать, требуют учета многих факторов, заложенных или проявившихся на прежних этапах его освоения. Но в любом случае, исторический опыт остается важным ориентиром, на который всегда необходимо оглядываться людям, строящим будущее.

---

<sup>1</sup> Stephan John J. *Asia in the Soviet Conception // Soviet Policy in East Asia*. Ed. By Donald S. Zagoria. Yale University Press. New Haven and London. 1982. P. 37.

<sup>2</sup> Рудницкий А.Ю. Восток дальний, но российский // *Международная жизнь*, 1993. № 11. С. 56.

<sup>3</sup> Путин В.В. Россия и меняющийся мир // URL: <http://premier.gov.ru/events/news/18252>.

<sup>4</sup> М. И. Целищев «Дальневосточная область среди тихоокеанских стран» // *Для пользы и процветания: из истории внешнеэкономических связей Российского Дальнего Востока со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. 1856–1925 гг.: Документы и материалы*. Владивосток: Дальнаука, 2012. С. 517.

<sup>5</sup> *The Japan Times*. October 26, 1992.

<sup>6</sup> Hantington Samuel P. *The Clash of Civilizations?* // *Foreign Affairs*. Vol.72. No.3. Summer 1993. P.27–28.

<sup>7</sup> Zigler Charles E. *Russia in the Assia-Pacific. A Major Power or Minor Participant?* // *Asian Survey*. Vol.XXXIV, No.6, June 1994. P. 543.

<sup>8</sup> *中俄经贸关系 (Китайско-российские торгово-экономические связи)*. Пекин, 1999. С. 242.

<sup>9</sup> 周永东. 对中俄战略协作伙伴关系中的不和谐因素的思考 (Чжоу Юндун. Анализ негармоничных факторов в развитии отношений китайско-российского стратегического партнерства – *История и современное состояние китайско-российских отношений*). Вып. 2 / Отв. ред. Гуань Гуйхай, Луань Цзинхэ. Пекин: Шэхуй кэсюэ вэньсянь чубаньшэ, 2009. С. 784.

<sup>10</sup> Мичи А. Путешествие по Амуру и Восточной Сибири А. Мичи. С прибавлением статей из путешествий Г. Радде, Р. Маака и др. Пер. с нем. СПб.–М. 1868. С.7.

<sup>11</sup> ЦГА РФ ДВ. Ф. 702. Оп.1. Д. 643. Л. .3.

<sup>12</sup> Куропаткин А.Н. Записки генерала Куропаткина о Русско-японской войне. Итоги войны. Изд. 2-е. Berlin, 1911. С. 76–77.

<sup>13</sup> Шликевич С.П. Колонизационное значение земледелия в Приамурье. Труды амурской экспедиции. Вып.V. СПб., 1911. С.25–26.

<sup>14</sup> *Миграции населения Азиатской России: конец XIX – начало XXI в.* Новосибирск: Параллель, 2011. С. 232–236.

<sup>15</sup> Ремнёв А. В. Дальневосточный реванш Муравьёва-Амурского // *Русские первопроходцы на Дальнем Востоке в XVII–XIX вв. Историко-археологические исследования*. Владивосток: Дальнаука, 2007. Т. 5. Ч. 2. С. 219.

<sup>16</sup> Тураев В.А. Дальний Восток России в оценке современников (конец XIX – начало XX в.) // *Россия на Тихом океане: роль личности в становлении Российской государственности и проблемы безопасности (Шестые Крушановские чтения, 2009)*. Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 32–33.

<sup>17</sup> Эксперт Online // URL: [http://www.vneshmarket.ru/content/document\\_r\\_FBB6ABB6-51C9-4ACB-8D76-ED3E6EE01C18.html](http://www.vneshmarket.ru/content/document_r_FBB6ABB6-51C9-4ACB-8D76-ED3E6EE01C18.html).

- 
- <sup>18</sup> Путин В.В. Вступительное слово на заседании Совета Безопасности 20 декабря 2006 г. // URL: [http://archive.kremlin.ru/appears/2006/12/20/1548\\_type63374type63378type82634\\_115648.shtml](http://archive.kremlin.ru/appears/2006/12/20/1548_type63374type63378type82634_115648.shtml).
- <sup>19</sup> Ларин В.Л., Ларина Л.Л. Окружающий мир глазами дальневосточников: эволюция взглядов и представлений на рубеже XX–XXI веков. Владивосток: Дальнаука, 2011. С. 98–106.
- <sup>20</sup> Арбатов А.Г. Национальная идея и национальная безопасность // Внешняя политика и безопасность современной России. Хрестоматия. Т. 1. Книга 1. М., 1999. С. 203.
- <sup>21</sup> Титаренко М.Л. Геополитическое значение Дальнего Востока. Россия, Китай и другие страны Азии. М.: Памятники исторической мысли, 2008. С. 13.
- <sup>22</sup> Арбатов А.Г. Национальная идея и национальная безопасность... С. 245.
- <sup>23</sup> История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). Владивосток: Дальневосточное книжное изд-во, 1987. С. 263.
- <sup>24</sup> Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917–1974). М., 1977. С. 32–33.
- <sup>25</sup> Ма Шуфан. Чжун-э лянго данцянь цзяцян цзинци хэцзо вэньти фэньси (К вопросу об укреплении китайско-российского экономического сотрудничества на современном этапе) // Дунью чжунья яньцзю. 1997, № 3. С. 65.
- <sup>26</sup> Там же. С. 64.

## Раздел 2. Политико-административное обустройство сопредельных территорий России, Китая и Японии

### 2.1. Административно-территориальное обустройство Дальнего Востока России во второй половине XIX – начале XX в.

На протяжении второй половины XIX – начала XX в. административно-территориальное деление региона неоднократно менялось под влиянием различных факторов: переселенческой политики царского правительства, социально-экономического развития государства, внешнеполитического курса имперской власти.

Во второй половине XIX в. русский Дальний Восток включал все области восточнее оз. Байкал площадью 3894,5 тыс. кв. км. К началу 60-х гг. в наиболее заселенной Забайкальской области проживало приблизительно 352,5 тыс. чел., в Приморской – 35,1 тыс., в Амурской – 13,9 тыс.<sup>1</sup> Формирование народонаселения на Дальнем Востоке, т. е. численность и размещение населения, его прирост (как естественный, так и механический), национальный, половозрастной и профессиональный состав определялись уровнем развития капитализма в России, степенью сохранения феодально-крепостнических пережитков и положением «колонии в экономическом смысле», какой являлась дальневосточная окраина в системе российского капитализма.

Всеобщей переписью населения 1897 г. в Забайкальской области было зарегистрировано 672 тыс. жителей, в Приморской – 223,3 тыс., в Амурской – 120,3 тыс.<sup>2</sup> Таким образом, по сравнению с началом 60-х гг. население в Забайкалье увеличилось в 1,9 раза, в Приморье – 6,4 и в Амурской области – 8,6 раза. К январю 1917 г. численность жителей в Забайкалье выросла до 1071,6 тыс., в Приморской, Сахалинской и Камчатской областях (вместе взятых, что соответствует рамкам прежней Приморской области) – до 640 тыс., в Амурской – до 326,4 тыс.<sup>3</sup>, т.е. по сравнению с 1897 г. население Забайкалья увеличилось в 1,6 раза, Приморской, Сахалинской и Камчатской областях (вместе) – в 2,9, Амурской – в 2,7 раза. В целом же за рассматриваемый период (с 60-х гг. XIX в. до 1917 г.) население Забайкалья выросло в 3 раза, Приморья – в 18,2 раза, Амурской области – в 23,5, а в целом Дальнего Востока – в 5,1 раза.

Несмотря на высокие темпы роста, опережавшие средние показатели по стране, плотность населения на Дальнем Востоке оставалась одной из самых низких в России: в 1897 г. она составляла в Забайкалье 1,25 чел. на 1 кв. версту, в Амурской области – 0,3, в Приморской – 0,13 чел. Это оказывало тормозящее влияние на развитие производительных сил региона.

В середине XIX в. дальневосточная окраина входила в состав Восточно-Сибирского генерал-губернаторства, включавшего Енисейскую и Иркутскую губернии, Якутскую область, Охотское и Камчатское приморские управления. В 1849 г. в связи с переносом основного тихоокеанского порта России из Охотска в Петропавловск самостоятельное Охотское управление было упразднено, а Охотский округ подчинен Якутской области<sup>4</sup>. В 1851 г. административные преобразования коснулись Забайкалья, территория которого состояла из Верхнеудинского и Нерчинского округов и входила в состав Иркутской губернии. Эти округа были отделены и образовали самостоятельную Забайкальскую область, положение о которой было утверждено 11 июля 1851 г. Торжественное «открытие» Забайкальской области состоялось 22 октября 1851 г. В этот день в ранг города была переведена Чита, объявленная столицей области<sup>5</sup>. Камчатское приморское управление получило статус самостоятельной области по Положению, утвержденному 10 января 1851 г. В ведении камчатского военного губернатора в начале 50-х годов XIX в. находились районы, прилегавшие к устью Амура<sup>6</sup>.

Для связи Забайкалья с принадлежавшей России приморской территорией (включая низовья Амура) по предложению генерал-губернатора Восточной Сибири Муравьева в 1856 г. была создана т.н. «Амурская линия», которая располагалась по левому берегу Амура между Усть-Стрелочным караулом и Мариинским постом и предназначалась под заселение казаками Забайкальского войска. Для управления линией и командования войсками, вдоль нее расположенными, вводилась особая должность начальника линии с непосредственным подчинением губернатору Забайкальской области<sup>7</sup>.

Заселение и освоение северо-восточных территорий российского Дальнего Востока, Сахалина, Курильских островов и Нижнего Амура русскими людьми вызвало необходимость укрепления здесь местных органов власти. Решением Государственного совета от 14 ноября 1856 г. была образована Приморская область из бывшей Камчатской области, территории Нижнего Амура и Сахалина. Резиденцией губернатора новой области стал Николаевский пост, переименованный в город Николаевск-на-Амуре. В связи с образованием Приморской области «Амурская линия» 25 июня 1857 г. была разделена на два отделения: от Усть-Стрелочного караула до Хинганского хребта и от последнего до Мариинского поста. Первое было подчинено забайкальскому губернатору, второе – приморскому<sup>8</sup>.

Окончательное воссоединение приамурских территорий с Россией обусловило необходимость дальнейших административных преобразований. По указу от 8 декабря 1858 г. была образована новая область – Амурская, куда вошли все земли по левому берегу Амура; ее административным центром стала станица Благовещен-

ская (бывший Усть-Зейский пост), получившая статус города. В состав Приморской области вошел Охотский округ; «Амурская линия» и ее отделения упразднились<sup>9</sup>. Все три области Дальневосточного региона – Забайкальская, Амурская и Приморская – были подчинены генерал-губернатору Восточной Сибири. В 1871 г. правительство приняло решение перенести главный военно-морской порт на Тихом океане из Николаевска-на-Амуре во Владивосток. Одновременно во Владивосток были переведены административные и культурные учреждения, перевезено оборудование механического завода, склады и др.

В начале 80-х годов XIX в. в связи с успехами в освоении дальневосточных земель, увеличением численности населения, развитием хозяйства, а также усилением экспансии западных держав на Тихоокеанском побережье Азии правительство России признало необходимым укрепить аппарат управления на востоке страны. 16 июня 1884 г. было утверждено решение об образовании Приамурского генерал-губернаторства, в состав которого вошли Забайкальская, Амурская и Приморская области, а также Владивостокское военное губернаторство (последнее существовало с 1880 по 1888 г.), административным центром стала Хабаровка, переименованная в 1893 г. в город Хабаровск. Одновременно Восточно-Сибирский военный округ был разделен на Иркутский и Приамурский<sup>10</sup>. Такое административное деление сохранялось до начала XX в.

30 июля 1903 г. указом Сената на территории Приамурского генерал-губернаторства, а также Квантунской области было образовано особое наместничество. Наместник являлся главным начальником края, и занимался управлением Дальнего Востока, подчиняясь непосредственно Николаю II. Поражение России в Русско-японской войне 1904 – 1905 гг. обусловило ликвидацию наместничества, 18 июня 1905 г. оно было упразднено.

В 1906 г. Забайкальская область была передана из Приамурского генерал-губернаторства в Иркутское, что обуславливалось стремлением царской власти ускорить здесь разгром революционного движения. И наконец, в 1909 г. произошло еще одно крупное преобразование: Приморская область была разделена на три области: Приморскую, Сахалинскую и Камчатскую. Приморская область (центр г. Владивосток) включала Ольгинский, Никольск-Уссурийский, Иманский, Хабаровский и Удский уезды, а также на правах автономной военно-административной единицы Уссурийское казачье войско, разделенное на 6 станичных округов. Все предприятия горно-рудной промышленности концентрировались в двух горных округах – Приморском и Уссурийском. Амурская область (центр – г. Благовещенск) включала Амурский уезд, три горных округа (Амурский, Буреинский и Зейский) и Амурское казачье войско, состоявшее из 11 станичных округов. Забайкальская область

(центр – г. Чита) объединяла 8 уездов: Акшинский, Баргузинский, Верхнеудинский, Нерчинский, Нерчинско-Заводской, Селенгинский, Троицкосавский, Читинский. В отличие от Амурского и Уссурийского казачьих войск, занимавших сплошную пограничную территорию, Забайкальское войско располагало землями чересполосно с наделами русских крестьян и бурят. Губернаторы этих областей являлись одновременно наказными атаманами казачьих войск.

В Камчатскую область (центр – г. Петропавловск) входили Петропавловский, Анадырский, Охотский, Гижигинский, Командорский уезды; Сахалинская область (центр – пост Александровский) состояла из административно-полицейских участков.

Вся полнота власти принадлежала Восточно-Сибирскому, а с 1884 г. Приамурскому генерал-губернатору, который подчинялся непосредственно Министерству внутренних дел, назначался царем и обладал широкими полномочиями: командовал вооруженными силами края, возглавлял гражданскую администрацию, осуществлял дипломатические функции с соседними государствами. Во главе областей стояли губернаторы, наделенные большой властью: они контролировали деятельность административного аппарата, утверждали назначения на ответственные посты, командовали войсками и т.д.

Уезды возглавляли назначаемые губернаторами уездные начальники, волости – крестьянские начальники. На местах государственную власть представляли и осуществляли исправники, полицмейстеры, становые, урядники и т. д.

Главной опорой царской власти были войска и полиция. В связи с этим в приамурском военном округе росла численность регулярных войск: в 1862 г. их было 6,9 тыс. чел., в 1882 г. – 16,7 тыс., в 1902 г. – 80,9 тыс. чел.<sup>11</sup>

### 2.1.1. Условия формирования органов местного самоуправления на восточной окраине России во второй половине XIX – начале XX в.

Система управления регионом сформировалась к середине XIX в. Ключевую роль в ней играла должность генерал-губернатора, официальный статус которого как фигуры политической, призванной поддерживать и укреплять порядок и целостность империи, определялся спецификой решаемых задач. При этом его положение в государственной иерархии оставалось неопределенным. Единый наказ всем генерал-губернаторам составить было практически невозможно, так как стоящие перед ним обязанности существенным образом отличались в разных частях империи. В связи с этим местная власть приобретала не правовой, а во многом личностный характер.

Успешность деятельности генерал-губернатора зависела не столько от его правового статуса, сколько от удачного выбора кандидата на этот пост, его личных способностей и предшествующего административного опыта, наличия столичных связей и знаний местных условий управления, длительности пребывания в этой должности. Чрезвычайный характер власти генерал-губернатора, сохранявшаяся неясность во взаимоотношениях его, с одной стороны, с центральными ведомствами, а с другой – с губернаторами и губернскими учреждениями, запутывали управление и вызвали справедливые нарекания как теоретиков, так и практиков государственного управления<sup>12</sup>.

В эволюции генерал-губернаторской власти на Дальнем Востоке во второй половине XIX – начале XX в. наблюдается ряд противоречивых тенденций. С одной стороны, существенно возросла роль генерал-губернатора как политической фигуры, усилилось его значение в деле обеспечения безопасности, в его руках постепенно концентрировались наиболее важные отрасли местного управления. Но, с другой стороны, сохранялись плохо определенные и временами довольно напряженные отношения с министерствами, которые расширяли свое ведомственное присутствие в регионе, финансовые права генерал-губернатора продолжали быть ограниченными, усложнялись отношения с губернаторами, которые все больше попадали в зависимость от МВД. Кроме того, и в центре, и на местах все чаще поднимался вопрос о дальнейшей целесообразности сохранения самой генерал-губернаторской власти, сокращения ареала ее действия за счет упразднения ряда генерал-губернаторств. Вместе с тем политические осложнения не только на окраинах, но и в так называемых внутренних губерниях вновь заставляли обращаться к практике учреждения сильной местной власти в лице генерал-губернаторов<sup>13</sup>. Таким образом, существование чрезвычайной власти генерал-губернаторов допускалось в силу удобства управления и политической целесообразности, хотя и не возводилось в принцип имперского строительства.

Фигурами, призванными осуществлять на Дальнем Востоке решительное, оперативное и сильное руководство, являлись также военные губернаторы областей, ответственные за дела как по гражданской, так и по военной части. Призванные на местном уровне воплощать самодержавный принцип (в этом отношении генерал-губернаторская и губернаторская власти в большей степени, нежели ведомственная, соответствовали этому принципу) дальневосточные губернаторы в полной мере этого единовластия, права автономно решать насущные проблемы и конфликты, чаще всего не имели. Они «тонули в бумажном многоделии», должны были председательствовать на разного рода заседаниях, ревизовать плохо подчинявшиеся им губернские учреждения, проводить значительное количество времени в разъездах, отвечать на

многочисленные запросы из центра, нести ответственность за все, осознавая, что на это у них не хватает ни средств, ни времени, ни полномочий.

Степень власти дальневосточного губернатора была уже, чем во внутренних губерниях, что объяснялось наличием связующей инстанции в лице генерал-губернатора и редкими непосредственными контактами губернаторов с центральными ведомствами, но у дальневосточных губернаторов более широкой оказывалась функциональная сфера. Нераспространение на Дальний Восток земской и фактически судебной реформы предопределило больший удельный вес в их компетенции хозяйственных и судебных дел. Причем вследствие смешения административных и судебных функций сохранялась большая, чем по России в целом, степень зависимости судебных органов от администрации. Совмещение военного и гражданского управления привело к тому, что в управлении генерал-губернаторов и губернаторов находились местные регулярные и казачьи войска и военно-морские силы, в их ведении было комплектование, квартирование и обеспечение войск. Шире определялись и полномочия губернаторов в ряде специальных отраслей управления – учебной, таможенной, пограничной и т.д.

Общая тенденция развития губернаторской власти на Дальнем Востоке вела к сближению их положения с губернаторами внутрироссийских губерний. Однако попытки правительства нивелировать специфику административного устройства Дальнего Востока нередко отвергались объективными условиями и потребностями экономического и общественно-политического развития региона. Кроме того, центр оказался не готов вкладывать необходимые средства в развитие Дальнего Востока, в том числе и в реформирование его управления. В регионе вводились только необходимые учреждения в самой простой форме. Упрощенная система управления, связанная на первых порах действительно простотой задач, со временем переставала соответствовать потребностям. Однако самодержавие не успевало реагировать, а иногда, исходя из ложно понимаемого сбережения казенных средств, затягивало введение необходимых структур.

Негативно сказывалось на управлении дальневосточным регионом отсутствие необходимых трудовых ресурсов. На протяжении всего XIX в. российский Дальний Восток испытывал острый дефицит интеллектуальных сил. Хронически не хватало врачей, учителей, образованных чиновников и иных специалистов. Наличие кадров в самом регионе могло удешевить их подготовку и содержание, повысить заинтересованность в результатах труда, обеспечить более высокую степень осведомленности о крае, но существовало и понимание того, что местный чиновник будет подвержен воздействию окружения, быстрее проникнется его взглядами, что чревато перекосами

в сторону региональных интересов в ущерб интересам центра. Последнее заставляло центральные власти осторожно относиться к коренизации кадров.

Специфика региона, местного государственного управления не могла не отразиться на местном самоуправлении. Наличие и характер общественного управления на Дальнем Востоке во многом предопределялись не только условиями для введения и развития местного самоуправления, но и политической целесообразностью.

Всесословное общественное управление в России формировалось по одним и тем же принципам, имело унифицированную структуру и объем полномочий. Однако местное самоуправление на Дальнем Востоке изначально вписывалось в иную схему организации властных структур. Отдаленность, обширность, малонаселенность и слабая освоенность дальневосточной территории, особое геополитическое положение, социально-этническая разнородность населения затрудняли взаимоотношения с регионом, поэтому правящие круги России часто вынуждены были отступать от общегосударственной политико-административной структуры.

Показательно в этой связи отсутствие на Дальнем Востоке земского самоуправления. Во второй половине XIX в. организация земств в регионе едва ли была целесообразна – отсутствовала база для введения налогов и сборов, являвшихся основным средством обеспечения их созидательной деятельности. Но уже в начале XX в. сами местные власти понимали необходимость введения земств, способных частично взять на себя организацию продовольственного дела, создание сельских школ, больниц и т.д. Однако правительство империи не спешило внимать этим призывам, по-прежнему считая, что для Дальнего Востока наиболее оптимальна сильная, облеченная доверием монарха власть, которую невозможно стеснить учреждением земского самоуправления без вреда для края<sup>14</sup>. Серьезным препятствием для проведения земской реформы в регионе являлось также, с точки зрения центральной бюрократии, отсутствие дворянского землевладения<sup>15</sup>. В то же время городское самоуправление стало вводиться на востоке России в середине 70-х годов XIX в., т.е. одновременно с европейской территорией страны. При этом центральное правительство, а не местные власти выступило инициатором создания в регионе данной формы всесословного самоуправления, учитывая и свои собственные, прежде всего экономические, интересы.

Города имели особое значение в жизни дальневосточной окраины России, которое по мере становления и развития городских поселений постоянно росло. В середине XIX в., после вхождения в состав России новых территорий, городское население на Дальнем Востоке было малочисленным – менее 1 % жителей (27,6 тыс. чел.)<sup>16</sup>. К концу XIX в. ситуация существенно изменилась. По данным переписи 1897 г., в Забайкальской области горожане составляли 6,4%, в Приморской – 22,7% и в Амурской – 28% населения. (Эти территории входили в состав Приамурского генерал-

губернаторства). В среднем количество горожан в регионе достигло 12,7%. К 1917 г. их число в Амурской области составило 20,2%, в Забайкальской – 15,7%, в Приморской – 33% от общей численности жителей<sup>17</sup>.

К 1884 г., времени образования Приамурского генерал-губернаторства, на его территории было 14 городов: 7 в Забайкальской области (Чита, Верхнеудинск, Нерчинск, Троицкосавск, Селенгинск, Баргузин и Акша), 6 – в Приморской (Николаевск-на-Амуре, Владивосток, Хабаровск, Петропавловск, Гижига, Охотск) и один – в Амурской области (Благовещенск). С 1917 г. к ним добавились Никольск-Уссурийский (Приморская область), Алексеевск и Зея-Пристань (Амурская область), Мысовск (Забайкальская область)<sup>18</sup>. В целом городское население в Амурской, Приморской и Забайкальской областях увеличилось к 1917 г. в 3,8 раза (по сравнению с переписью 1897 г.). Города являлись центрами административной, политической, социально-экономической и культурной жизни региона и опорным каркасом всей системы управления восточной окраины России.

При введении Городового положения 1870 г. на территории Восточно-Сибирского генерал-губернаторства наглядно проявились «невписанность» института генерал-губернаторской власти в управленческую иерархию и неспособность центральной власти устранить этот недостаток. В новом городском положении не были определены места генерал-губернатора по отношению к городскому общественному управлению. В связи с этим генерал-губернатор М.С. Корсаков в январе 1871 г. представил в Сенат (и для сведения – министру внутренних дел) предложения об изменениях и дополнениях, которые необходимо внести в Городовое положение 1870 г.<sup>19</sup> Но никаких указаний сверху не последовало. Позже в циркулярном разъяснении от 20 апреля 1881 г. генерал-губернатор Восточной Сибири генерал-лейтенант Д.Г. Анучин сообщал главным начальникам подведомственных губерний и областей, что генерал-губернатор для дел, возникающих из применения Городового положения 1870 г., особой инстанции не составляет и все дела должны направляться в установленном порядке или в министерства, или в Правительствующий Сенат. Однако представление губернатора генерал-губернатору как высшему начальству ходатайств городов может иметь место, тем более, что министерство, получив подобное ходатайство помимо генерал-губернатора, всегда обращается к последнему, прося его заключения<sup>20</sup>.

На практике все вопросы, по которым городским положением губернаторам было предоставлено право входить с представлениями к министру внутренних дел, они должны были направлять к генерал-губернатору, который или отсылал далее представление по инстанции вместе со своим мнением, или, если предмет не превышал

предоставленной ему власти, давал разрешение. Это усиливало в целом административный контроль деятельности городского самоуправления.

Как уже отмечалось, в 70-е годы XIX в. общественное управление в дальневосточных городах вводилось вопреки мнению местной администрации о преждевременности этого шага ввиду недостатка городских средств и бедности населения. Определяющим фактором было стремление правительства переложить на городское самоуправление обязанности, связанные с хозяйством и благоустройством городов, а также частичное содержание местного государственного управления. Городовое положение 1870 г., согласно решению Сената, надлежало ввести в Восточной Сибири «в ближайший по возможности срок, соображаясь с местными обстоятельствами, по усмотрению министра внутренних дел»<sup>21</sup>.

15 декабря 1872 г. Министерство внутренних дел обратилось к генерал-губернатору Восточной Сибири с просьбой сообщить основанные на местных данных сведения, находит ли он «своевременным и по каким именно городам Восточной Сибири приступить ныне же к распоряжениям по введению в действие Городового положения 16 июня 1870 года»<sup>22</sup>. Были сделаны соответствующие распоряжения о сборе запрашиваемых министерством сведений<sup>23</sup>. На основании данных, сообщенных городскими управлениями, главные начальники дальневосточных областей представили свои соображения генерал-губернатору. В частности, донесением от 19 декабря 1873 г. губернатор Амурской области сообщил, что признает своевременным введение Городового положения 1870 г. в г. Благовещенске (единственном в то время городе области), но при этом оговорил, что необходимо расширить избирательные права городского населения<sup>24</sup>. Ранее губернатор Приморской области А.Е. Кроун представлением от 9 июля 1873 г. уведомил, что не находит возможным вводить в действие Городовое положение 1870 г. в городах вверенной ему области<sup>25</sup>. Это объяснялось тем, что даже в Николаевске-на-Амуре, который как областной город бесспорно являлся самым большим в области, было 25 русских купцов 1-й и 2-й, 29 семей мещан владеющих недвижимой собственностью числилось и 75 разночинцев.

Отмечая малочисленность городского населения, обладающего необходимыми для получения избирательного права недвижимым имуществом и капиталами, губернаторы дальневосточных областей указывали на необходимость допущения к участию в выборах иностранцев-европейцев. Последние составляли значительную часть зажиточного городского населения и, пользуясь избирательными правами, полученными согласно Временному положению, утвержденному восточносибирским генерал-губернатором 14 марта 1868 г., деятельно участвовали в собраниях городского общества. Во Владивостоке, например, иностранные подданные из числа европейцев составляли до  $\frac{1}{3}$  членов городского собрания<sup>26</sup>.

Предложение о допущении к участию в делах городского самоуправления иностранцев было отклонено генерал-губернатором как несогласное с законом. Ст. 17 Городового положения 1870 г. допускала к участию в выборах и в делах городского общественного управления только русских подданных, обладающих необходимым избирательным цензом. Поэтому генерал-губернатор не считал возможным ходатайствовать о внесении каких-либо исключений для дальневосточных областей.

В документе на имя министра внутренних дел генерал-губернатор Восточной Сибири отметил отзыв Приморского губернатора о невозможности введения самоуправления в дальневосточных городах<sup>27</sup>. В ответ министр внутренних дел 8 ноября 1873 г. сообщил, что малочисленность населения едва ли может служить достаточным препятствием к введению в городах Городового положения 1870 г. Во-первых, относительно малочисленности домовладельцев-избирателей в ст. 25 положения говорится, что если окажется в каком-либо городе необходимость разделить избирателей вместо трех на два разряда, то это допускается в установленном порядке; во-вторых, равным образом допускается (ст. 71) возложение обязанностей городских управ в небольших городах, уездных и безуездных, единолично на городских голов; в-третьих, собрания городских дум могут быть по закону 16 июня 1870 г. едва ли не настолько же редкими, как и собрания городского общества в настоящее время<sup>28</sup>. Генерал-губернатор сообщил отзыв министра внутренних дел главным начальникам областей и губерний Восточной Сибири<sup>29</sup>.

В дальнейшем (28 марта 1878 г.) вновь назначенный восточносибирский генерал-губернатор П.А. Фредерикс вынужден был еще раз давать Приморскому губернатору разъяснения по вопросу о реформировании общественного управления в городских поселениях области. П.А. Фредерикс готов был применить указание министра внутренних дел даже к Охотску и Гижиге, где всех обывателей, имевших на основании ст. 17 Городового положения право голоса на выборах, едва ли набиралось в каждом до 30 чел., тогда как в городских думах должно было быть не менее 30 гласных<sup>30</sup>. Однако министр внутренних дел в своем отношении к восточносибирскому генерал-губернатору от 8 ноября 1878 г. заметил, что разъяснение министерства относительно малочисленности избирателей, которая не может служить препятствием к введению городской реформы, едва ли следовало бы считать применимым к Охотску, Гижиге и тому подобным местам, не составляющим даже малолюдных городов, но причисляемых к городам только по местопребыванию в них окружных управлений<sup>31</sup>.

## 2.2. Опыт освоения дальневосточных окраин России и о. Хоккайдо Японией

И для российской, и для японской истории вторая половина XIX в. ассоциируется с важнейшими социально-экономическими и политическими процессами, связанными с коренными буржуазными преобразованиями общества.

Поражает удивительная синхронность событий, происходящих в России и в Японии. При этом в каждой стране наблюдается множество особенностей, безусловно, своих, национальных явлений, но одновременно фиксируется и много общего, обусловленного как схожестью ситуаций, так и определенным заимствованием внешнего опыта.

Как отмечают отечественные востоковеды, остров Хоккайдо «получил свое современное название ... лишь в 1869 г.», к этому же времени относится и начало его фактического освоения Японией<sup>32</sup>. И для России конец 50 – начало 60-х годов XIX в. связаны с включением в состав государства территорий юга Дальнего Востока и началом их освоения. То есть обе страны практически одновременно закрепили за собой новые земли. Причем происходили эти процессы в весьма схожих, неординарных условиях. Необходимо было заселить эти территории, обеспечить их оборону и организовать экономическое освоение.

Первоочередной задачей колонизации и для России, и для Японии была их защита новых земель. Исходя из этого, четко прослеживается своеобразие системы административного и военного управления указанными территориями в отмеченный период. Эта система включала жесткое подчинение центру и одновременно значительную самостоятельность региональной администрации в решении местных вопросов. Кроме того, система предполагала сосредоточение в одних руках управления гражданского и военного. На Дальнем Востоке России это было изначально, с 50-х годов XIX в., а в Японии на Хоккайдо последний аспект четко проявился с конца 80-х годов.

Той же задачей определялся в указанный период и особый состав переселенцев на дальневосточные окраины России и на остров Хоккайдо: таковыми были казаки в России, японские солдаты-земледельцы (тондэнхэй) – в Японии.

Говоря об административно-военных системах управления, эволюционирующих в рассматриваемых регионах двух стран, еще раз необходимо подчеркнуть синхронность их развития и весьма заметное подобие. Рассмотрим эту эволюцию в хронологической последовательности.

Административное обустройство юга Дальнего Востока России началось в 1851 г. с создания Забайкальской области. Затем (в начале 1856 г.) формируется так называемая Амурская линия, а в конце того же года – Приморская область с центром в Нико-

лаевске-на-Амуре. В 1858 г. создается Амурская и реформируется Приморская области. В эти же годы формируются здесь казачьи войска: в 1851 – Забайкальское, а в 1858 – Амурское. Административная и военная власти сосредотачиваются в руках военных губернаторов областей, с подчинением их генерал-губернаторству Восточной Сибири. А общее кураторство территории осуществляет созданный еще в 1849 г. в Санкт-Петербурге особый Комитет по делам Дальнего Востока.

На Хоккайдо первый центральный административный орган по делам всего острова был создан в 1869 г.: он получил наименование Колонизационное управление (Кайтакуси). В 1874 г. был решен вопрос о формировании на острове поселений системы тондэнхэй, и с 1876 г. началось заселение острова солдатами-земледельцами. В 1882 г. Хоккайдо разделили на три префектуры, с подчинением Министерству сельского хозяйства и торговли, а в 1883 г. при этом министерстве было создано Бюро по делам Хоккайдо. Система «трех префектур и одного бюро» действовала до 1886 г.

В России в 1884 г. в целях совершенствования управления на Дальнем Востоке Восточносибирское генерал-губернаторство было разделено: из его состава выделили Приамурское генерал-губернаторство. Генерал-губернатор, в отличие от военных губернаторов, которые подчинялись ему и министру внутренних дел, непосредственно подчинялся императору России. Генерал-губернатор одновременно возглавлял Приамурский военный округ, границы которого совпадали с границами нового генерал-губернаторства. В 1889 г. было организовано третье казачье войско на Дальнем Востоке – Уссурийское.

Аналогичные процессы происходят и на Хоккайдо, причем с 80-х гг. их синхронность и сходство с дальневосточным регионом России усиливаются. В 1886 г. на острове вместо префектур создается новый административный орган – губернаторство Хоккайдо, а за год до этого (в 1885 г.) Штаб войск, осваивающих Хоккайдо. В 1888 г. генерал Нагаяма, возглавляющий указанный Штаб, одновременно становится новым губернатором Хоккайдо. Таким образом, власть административная и военная на Хоккайдо была сосредоточена в одних руках. Через год, в 1889 г., функции Штаба стал выполнять Командующий войсками, осваивающими Хоккайдо, причем Командующий непосредственно подчинялся императору Японии.

Интенсивное хозяйственное освоение новых территорий и в Японии, и в России являлось по преимуществу делом государственным. Это обстоятельство отмечается многими российскими и японскими исследователями. Обращается внимание на значимость в первоначальной освоенческой деятельности особой категории населения: военных поселенцев (для Японии), казаков (для России)<sup>33</sup>. При этом Россия обладала большим многовековым опытом привлечения казаков для реализации указанных це-

лей. Именно этот казачий опыт широко использовался при развертывании на Хоккайдо системы военных поселений.

Для ознакомления с российским опытом пионерского освоения страну неоднократно посещали представители японской администрации и военного командования<sup>34</sup>. Так, осенью 1878 г. Владивосток посетил начальник Колонизационного управления (центральный орган по делам Хоккайдо – Кайтакуси) Курода Киётаки. Через несколько лет он совершил кругосветное путешествие, в том числе проехал Россию от Владивостока на запад. Он обратил особое внимание на казачьи территории. По результатам поездки Курода опубликовал «Дневник путешествия вокруг света», где дал описание российского казачества.

В фондах Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИАДВ) сохранилось краткое упоминание о поездке по территории уссурийского казачества в 1878 г. вице-адмирала Эномото. Во время этого посещения высокопоставленного японского военного сопровождал хорунжий Уссурийского казачьего батальона Яновский<sup>35</sup>.

Более подробно казачий опыт изучил во время своего путешествия по России в 1879 г. генерал Нагаяма Такосиро. Повторно он посетил Россию и казачьи территории в 1887 г. По итогам этих поездок он опубликовал «Дневник путешествий». Именно генерал Нагаяма стал своеобразным «отцом» системы военных поселений на Хоккайдо («Тондэнхэй»). В 1885 г. он был назначен начальником штаба «Тондэнхэй».

Данная система предусматривала расселение на границе страны солдат, обязанных в мирное время заниматься земледелием. Она базировалась на принципе создания замкнутых колоний (поселений) с военной организацией управления. Переезд сопровождался значительными и разнообразными льготами, но требовал нести военную службу в течение 20 лет. По истечении этого срока колонисты становились свободными поселенцами.

Была разработана правовая база существования системы Тондэнхэй, включая основной закон от 6 сентября 1890 г. Каждая колония военных поселенцев составляла роту: число домов в роте не должно было превышать 250. Роты соединялись в батальоны.

Первые поселения Тондэнхэй были основаны в 1876 г. близ Саппоро – административного центра Хоккайдо. К 1890 г. имелось уже 10 батальонов с 2325 земледельцами-солдатами. Новые образования военных поселений продолжались до 1900 г. Всего к этому времени было основано 37 селений (или рот) с 7314 домами (семьями). С 1900 г. Хоккайдо стало заселяться исключительно добровольными переселенцами.

Военная колонизация сыграла исключительную роль в деле заселения и освоения острова Хоккайдо. Возникло почти четыре десятка образцовых деревень, в которых было поселено более 7000 семей (почти 40 тыс. чел.). Тем самым было доказано, что Хоккайдо, несмотря на климатические условия и почвенные отличия от остальной территории Японии, полностью пригоден для заселения и сельскохозяйственного освоения. Система Гондэнхэй как бы исполнила свою подготовительную миссию и могла быть заменена другой, что и случилось в начале XX в.

К причинам, вызвавшим отмену системы военных поселений, необходимо отнести следующие. Первая – значительные финансовые затраты на ее осуществление: добровольное гражданское переселение обходилось дешевле, но, чтобы оно приобрело массовый характер, нужен был пример. Таковым и были военные поселенцы. Вторая причина – развитие вооруженных сил на острове. Здесь была сформирована регулярная дивизия, и тем самым отпала необходимость в защите острова военными поселенцами.

Процесс освоения Хоккайдо японцами был близок к подобным процессам на российском Дальнем Востоке по своим реальным методам и формам. И это не случайно. Японцы внимательно изучили опыт освоения восточных окраин Россией, практически ознакомились с пионерной ролью казачьих войск. Японские специалисты посетили войсковые территории, в том числе и на российском Дальнем Востоке. На Хоккайдо были приглашены строители из России с целью возведения здесь жилищ в «казацком духе». Одно из военных поселений на Хоккайдо было полностью возведено по аналогии с русскими казачьими станицами.

Японский исследователь военных поселений Като Сюдзиро выделял следующие основные аспекты системы «Гондэнхэй», в которых, по его мнению, несомненно использовался казачий опыт: во-первых, это сроки прохождения военной службы; во-вторых, виды войск (кавалерия, пехота, артиллерия); в-третьих, – институты самоуправления; в-четвертых, – общественное владение частью земель (общинные земли).

Таким образом, наблюдается тесное переплетение исторического опыта российского казачества и японских военных поселенцев в ходе осуществления однотипных процессов пионерного освоения новых государственных территорий Россией и Японией. При этом важно подчеркнуть особые условия использования подобного опыта. И казаки, и военные поселенцы появляются на исторической арене, прежде всего, в неординарных или даже экстремальных ситуациях.

Таким образом, речь идет именно о заимствовании элементов содержания этой системы. Что же касается необходимости ее существования, то она определялась объективными обстоятельствами. И Россия, и Япония не могли на первых этапах освоения новых территорий сосредоточить и содержать на них достаточное количество ре-

гулярных войск. Отсюда появление казаков и солдат-земледельцев, которые способны были одновременно и оборонять новые территории, и осваивать их, что облегчало и собственное содержание. Когда же появляется возможность дислокации регулярных частей в нужном количестве, роль военно-земледельческого элемента сходит на нет (как в Японии), или резко снижается (как в России). В указанных регионах это случилось в начале XX в.

### 2.3. Административно-территориальное обустройство Северо-Восточного Китая

На протяжении всей истории Цинского Китая Маньчжурия (Северо-Восточный Китай) играла особую роль в системе государственного управления маньчжурской династии. Такая роль определила и специфику административно-политического развития региона, и повышенное внимание цинского правительства к маньчжурским делам. Исключительность, наряду с общей обособленностью и некоторой хозяйственной автаркичностью региона, была обусловлена следующими факторами:

- отдаленностью Маньчжурии от экономически развитых и густонаселенных районов Внутреннего Китая;
- полиэтничным составом населения, находящегося на различных уровнях социально-экономического и культурного развития;
- важным военно-политическим значением региона, как опорной базы маньчжуров в завоевательной кампании;
- сакральным значением Маньчжурии, как священной прародины династии Цин;
- выполнением «буферной» функции в ходе взаимодействия с Российским государством, позже – Российской империей.

Соотношение и степень влияния этих факторов в течение времени менялись, определяя особенности политики Цинской администрации в регионе. В целом, можно выделить три основных этапа административного развития Северо-Востока, которые определялись совокупностью вышеперечисленных факторов: период от начала маньчжурских завоеваний на Северо-Востоке до российско-цинской конфронтации в Приамурье и подписания Нерчинского договора в 1689 г.; период, включающий конец XVII – середину XIX в.; и период от второй половины XIX в. – начала XX в. до Синьхайской революции 1911 г.

*1-й период.* В начале XVII в. походы маньчжурских ханов Нурхаци и Абахая привели к объединению племен Северо-Востока, и складыванию военно-административной системы «знаменного войска». На практике это означало насиль-

ственное рекрутирование местного населения в знаменную организацию. В 1644 г. маньчжуры, захватив Пекин, провозгласили императором Китая внука Нурхаци шестилетнего Фу Иня, правившего под девизом Шуньчжи (1644–1661). Столица империи была перенесена в Пекин, а Мукден утратил свое былое административно-политическое значение. Все функции по управлению землями вокруг Мукдена были возложены на гарнизонного командира – амбань-чжангиня. Прежние маньчжурские ведомства (министерства), созданные в 1636 г. при Абахее, – церемоний (ли-бу), финансов (ху-бу), ведомство общественных работ (гун-бу), ведомство по уголовным делам (син-бу) и, временно упразднились<sup>36</sup>.

Такие преобразования можно объяснить тем, что основная масса маньчжуров (как знаменных воинов, так и администраторов различного ранга) была вовлечена в решение насущных вопросов китайской политики. Но дефицит управленческих кадров в самой Маньчжурии и уход большей части войск во Внутренний Китай угрожал тем, что северо-восточные рубежи Цинской империи становились беззащитными в случае появления сильного и активного противника. Об этом цинскому двору неоднократно докладывали местные чиновники.

Так, например мукденский фуинь Чжан Шаньсянь отмечал в своем докладе, что внешние земли могут стать оплотом мятежников или бандитов, нападение которых будет трудно отразить<sup>37</sup>. К тому же стоит учитывать, что на территории Мукденской провинции в годы правления императора Шуньчжи (1644–1662) по китайским данным осталось немногим более 11 тыс. знаменных солдат, расквартированных по нескольким гарнизонам<sup>38</sup>. Следствием перемещения значительной части войск и населения стало экономическое запустение, заброшенность и незащищенность границ Маньчжурии, что внушало серьезные опасения местной администрации.

Возобновление административных преобразований в Маньчжурии вполне могло быть стимулировано внешним фактором. Еще в 30–40-е гг. XVII вв. в Приамурье появляются русские казачьи отряды. Экспедиции Ивана Москвитина и Василия Пояркова, были лишь первыми шагами на пути освоения пока еще «ничейных» амурских земель.

Трудно сказать, что именно это событие послужило толчком для более пристального внимания Пекина к делам региона. Тем не менее, в скором времени происходит ряд преобразований, призванных поставить местную администрацию под контроль двора. В 1658 г. восстанавливается ведомство церемоний, на которое возлагается организация ежегодных жертвоприношений на могилы маньчжурских правителей и их предков. В его ведении находились сады, пруды для разведения рыбы, стада крупного и мелкого рогатого скота. Ведомство церемоний отвечало за организацию всех мероприятий по приему богдыханов во время их поездок из Пекина в Маньчжурию.

В 1659 г. восстанавливается ведомство финансов для сбора налогов и податей, наблюдения за хозяйственной деятельностью казенных поместий (гуаньчжуан) и контроля над таможенными и солеварнями. Оно также ведало приемом «дани» от соседних племен и народов, отдариванием за эту «дань», содержанием приезжавших представителей этих народов.

В 1662 г. восстанавливается ведомство по уголовным делам. Оно занималось разбором преступлений, совершенных местными жителями, приписанными к восьмизнаменным войскам, вело наблюдение и осуществляло контроль за выполнением указов, постановлений и распоряжений правительства.

Ведомство общественных работ, восстановленное в том же году, руководило строительными работами, казенными мастерскими и мануфактурами по изготовлению оружия и воинского снаряжения, рудниками по добыче железной руды, каменного угля и других полезных ископаемых. Главы ведомств (шиланы) подчинялись непосредственно центральному правительству в Пекине <sup>39</sup>.

В 1662 г. мукденский правитель получил статус фэнтяньского (мукденского) и прочих мест цзянцзюня. Была сформирована эффективная администрация, в которую входила канцелярия (цзянцзюньямьнь), четыре основных отдела (военный, судебный, финансовый, общественных работ). Кроме этих четырех отделов в канцелярии цзянцзюня были общий отдел, ведавший учетом знаменного населения, перепиской цзянцзюня, и казначейский. Цзянцзюнь являлся последней судебной инстанцией с правом наказания вплоть до смертной казни. Кроме того, он распоряжался бюджетом провинции.

Власть цзянцзюня была неограниченной, ему подчинялись начальники военных округов – фудутуны. Сфера деятельности фудутунств соответствовала сфере деятельности цзянцзюня, но с меньшим правом и в меньшем масштабе. На должности фудутунов первоначально назначались как пекинские, так и местные знаменные. Специальным указом 1671 г. разрешалось назначать только чиновников из Пекина или других провинций. По мнению двора, фудутуны из числа местных знаменных не могли должным образом осуществлять контроль за использованием природных богатств <sup>40</sup>.

Формирование аппарата военного управления в провинциях Цзилинь и Хэйлунцзян было тесно связано с продвижением цинских войск к Амуру в середине XVII в. и распространением их контроля над новыми районами. Земли Нингуты и Гирина (Цзилиня) не были официально включены в состав Цинской империи до образования провинции Цзилинь в 1726 г. и считались внешними владениями. Военный контроль за ними был установлен в 1653 г., когда цинские власти учредили должности нингутаского амбань-чжангиня и фудутуна с резиденцией в городе Нингуте, ставшим центром нового края. Однако Нингута как речной порт был неудобен для строительства и

базирования военных судов. В этом отношении у Гирина были значительные преимущества, т.к. он располагался на реке Сунгари, откуда военные корабли имели непосредственный выход на Амур. Также Гирин находился ближе к Мукдену и был лучше связан дорогами с южной Маньчжурией, где дислоцировались основные силы восьмизнаменной армии. Поэтому в 1671 г. резиденция фудутуна была перенесена в Гирин, куда в 1676 г. переехал со штатом чиновников нингутаский цзянцзюнь<sup>41</sup>.

Китайское население, проживавшее на территории Ляодуна и Ляоси со времени правления династии Мин, практически было в ведении военной администрации. В 1653 г. цинское правительство приняло решение о создании гражданской администрации для китайского населения. В качестве окружного центра административно был выделен город Ляоянфу, в подчинении которого находились два уезда – Ляоян и Хайчэн. В 1657 г. название Ляоянфу было упразднено, и новый округ получил название Фэнтяньфу. В соответствии с этим была учреждена должность окружного гражданского администратора (фуиня). В 1664 г. был создан еще один округ – Цзиньчжоу и несколько новых уездов. Впоследствии округа были возведены в степень области. Деление Мукденской (Шэнцзинской) провинции на две области сохранялось вплоть до второй половины XIX в.<sup>42</sup>

Военное управление Маньчжурскими территориями находилось в непосредственном ведении Пекина. И это, очевидно, не случайность. В марте 1682 г. цинский император Канси объявил о желании принести жертвоприношение на могилах своих предков вблизи Мукдена. Мукденскому цзянцзюню Бахаю был послан приказ подготовиться к визиту императора. Таким образом, цинский правитель, видимо, решивший произвести инспекцию новых владений, лично смог оценить военные приготовления. В этом же году Канси снаряжает разведывательную экспедицию к русскому острогу Албазину, который занимал ключевые позиции на подступах к центру Даурского воеводства, Нерчинску<sup>43</sup>.

Таким образом, эффективная политика Цинской династии на Северо-Востоке и в Приамурье позволила ей вытеснить русских – как административными и военными, так и экономическими и дипломатическими мерами.

Говоря о развитии системы административного управления на Северо-Востоке Китая, следует отметить и создание системы «туземной» администрации. Захват Цинами земель племен и народов Северо-Востока осуществлялся путем насильственного зачисления местного населения в военную систему восьми знамен, иногда чисто формально. Те или иные племена включались в списки без их согласия и желания принимать подданство Цинской империи. Их племенные и родовые старшины, которые не противились этому, получали от цинской администрации мандаты на управление своими сородичами и звания нижних военных чинов – цзолинов и сяоцисяо. Для

оказания давления на местное приамурское население цинские власти в 1685 г. назначили в город Хэйлунцзян цзунгуаня (главнокомандующего) и поручили ему военный контроль над солонями. Впоследствии цзунгуани были назначены отдельно для дауров, ороочонов и баргутов, что вскоре привело к образованию Бутхаского военного округа <sup>44</sup>.

*2-й период.* Присоединение обширных территорий Северо-Востока и Приамурья к Цинской империи поставило перед Пекином новые задачи, не все из которых решались успешно. Прежде всего, требовалось создать систему опорных пунктов, не столько для отражения возможной экспансии русских (Российское государство надолго вышло из «игры» на Дальнем Востоке, что было обусловлено западным вектором его внешней политики), сколько для закрепления владычества над аборигенным населением. В 1690 г. на реке Нонни, южнее крепости Айхунь, был основан город Мэргэнь (современный Нуьцзян), ставший резиденцией цзянцзюня, а в 1691 г. – город Цицикар, куда в 1699 г. переехал цзянцзюнь со своим штатом чиновников. Перемещение в 1692 г. фудутуна из Гирина в Бодунэ привело к образованию нового военного округа <sup>45</sup>.

Однако на территории Приамурья административное развитие не пошло дальше создания сети укреплений, связанных системой почтовых станций и речных экипажей. Более того, если в 40–50 е гг. XVII в. общее население региона насчитывало около 40,7 тыс. чел., в том числе в Приамурье – 32,3 тыс.; в Приморье 4 тыс. и на острове Сахалин 4,4 тыс. чел., то соперничество Российской и Цинской администраций за влияние в регионе, приведшее к вооруженным столкновениям, привело к деградации земледелия в Приамурье и резкому сокращению населения <sup>46</sup>. В середине XIX в. аборигенов, населявших оба берега Амура, насчитывалось 15 тыс. чел. Численность ороков, орочей, удэгейцев сократилась с 4 до 1,7 тыс. чел., тунгусов – с 4 до 2,1 тыс. чел. <sup>47</sup>.

Впоследствии на протяжении 200 лет Приамурье практически не осваивалось ни самими маньчжурами, ни русскими. После российско-цинской конфронтации именно Приамурье играло роль малонаселенного и экономически непривлекательного буфера между двумя государствами, тогда как собственно Маньчжурия превращалась в зону активной экономической политики Пекина.

Однако колонизация Северо-Востока после подписания Нерчинского договора была для Цинов весьма болезненным вопросом. Дело в том, что система знаменного землевладения крайне деградировала после ухода основной массы маньчжуров во Внутренний Китай, а привлечение иноэтничных колонистов воспринималось как угроза маньчжурскому владычеству в регионе их исконного местобитания.

Первоначально планировалось вести освоение новых земель за счет использования труда знаменных воинов, оставленных здесь после подписания Нерчинского договора. Солдатам наряду с военной службой предписывалось обрабатывать землю. Население увеличивалось за счет переселяемых из Пекина разорившихся знаменных, что привело к образованию новых военно-административных единиц: Хуньчуньского (1714 г.), Саньсинского (1732 г.) и Альчукаского (1734 г.) фудутунств.

Местные народы, проживавшие на севере провинции Хэйлунцзян, были подчинены военным властям вновь образованного Хулуьбуирского фудутунства. Насильственно включенные в систему военной организации Цинской империи местные племена Приамурья обязаны были снабжать провинциальное войско продовольствием, платить налоги на его содержание, нести различные трудовые повинности. Это вызывало недовольство населения. Часть аборигенов уходила из приписанных знамен дальше на север, в тайгу. Начальники, назначенные из числа местного населения, не всегда справлялись с возлагаемыми на них обязанностями, за что подвергались наказанию цинскими властями.

Таким образом, в конце XVII – первой половине XVIII в. на Северо-Востоке оформилась система управления из ряда крупных военно-административных единиц – фудутунств. Низовыми административными единицами являлись цзицзе и цзоцзе. Первые управлялись селинами или цзунгуанями (военные чины 3-го класса), вторые – цзолинами (военные чины 4-го класса)<sup>48</sup>.

Сложившаяся форма военно-административного управления длительное время оставалась неизменной, искусственно консервировалась цинскими правителями. Тем не менее военно-административные методы управления со временем стали демонстрировать свою несостоятельность в решении вопросов хозяйственного плана. Дело в том, что приток китайских переселенцев, начавшийся с середины XVII в., постепенно приобретал черты широкого миграционного процесса.

В XVIII в. население Маньчжурии по численности было сравнительно небольшим и по территории распределялось весьма неравномерно, с наибольшей плотностью на юге и весьма редкими поселениями в бассейне Сунгари и в Приамурье. По национальному составу оно разделялось на три большие группы: тунгусов, монголов и китайцев (ханьцев).

Китайское население Маньчжурии формировалось из переселенцев, ремесленников, наемных работников, ехавших сюда на заработки, и ссыльных. Первые составляли основную массу китайских крестьян Мукденской, а затем и Гиринской (Цзилиньской) провинций. Первые китайские переселенцы в Хэйлунцзянской провинции появились лишь в 1831 г.

Обезземеливание и обнищание китайских крестьян заставляли их оставлять свои клочки земли и уходить на новые места в Синьцзян, Монголию и большей частью в Маньчжурию. Несмотря на строгий запрет цинского правительства, переселение китайцев в Маньчжурию стихийно продолжалось, и цинские власти вынуждены были с этим считаться. В 1726 г. правительство стало перед фактом появления китайских селений в Гиринской (Цзилиньской) провинции.

Для осуществления контроля над пришлым китайским населением цинские власти в Гиринской провинции прибегли к созданию местного гражданского административного аппарата управления. В 1727 г. появился округ Юньцзичжоу, а в 1748 г. на месте юньцзичжоуского окружного управления появилась область во главе с тунчжи (или лиши-тунчжи) – управляющим делами, на которого возлагался сбор подушно-поземельного налога. Этот чиновник подчинялся гириному цзянцзюню.

Переселение китайского элемента на Северо-Восток вело к стихийному перераспределению земель между китайскими насельниками края и знаменными землевладельцами. Все это создавало основы для подрыва маньчжурского (в первую очередь, экономического) влияния в регионе.

Попытки регулировать миграцию китайцев в земли, считавшиеся исконно маньчжурскими, привели к запретительным и ограничительным мерам. Были изданы правила приписки китайских переселенцев в Маньчжурии, для каждой местности вырабатывались свои правила. Так, в Бодунэ, кроме бродяг, всем китайцам, имевшим уже прочную оседлость, разрешалось приписываться к местному сословию поселян, а всем прочим переселенцам запрещалось самовольно занимать и разрабатывать новые земли. В Альчука и Лалине земледелием могли заниматься только знаменные. В Чанчуньтине и других местах китайцам, арендовавшим землю у монголов, запрещалось увеличивать земельные площади.

Эти и другие подобные меры, принимаемые местной цинской администрацией, несомненно, затрудняли приписку китайских переселенцев в Маньчжурии, ухудшали их материальное положение, подчеркивая их правовое и национальное неравенство с маньчжурами. Но в то же время все это не могло остановить приток китайских переселенцев в Маньчжурию, предотвратить перераспределение земельных владений в пользу китайского элемента.

В 1740 г. вышел указ о запрещении переселения китайцев на Ляодун, который положил начало претворению в жизнь политики «запретных зон». В 1762 г. последовал аналогичный указ относительно Нингуты, а в 1776 г. – относительно Гиринской и Хэйлунцзянской провинций. Таким образом, практически вся территория Маньчжурии оказалась запретной зоной для переселения китайцев. Но, несмотря на это, переселение китайцев в Маньчжурию не прекращалось никогда. Они полностью заселили

бассейн реки Ляохэ, Ляодун и проникли дальше на Северо-Восток – в Гиринскую провинцию.

Впоследствии вопрос о китайской миграции в Маньчжурию оказался напрямую связан с экономическими и финансовыми соображениями цинской администрации, и – в немалой степени – с корыстными интересами местных чиновников. Маньчжурские власти хорошо знали о самовольных китайских поселениях, но старались не замечать их, иногда получив хорошую взятку от китайских поселенцев. Чиновники, в чьих руках находилось это дело, скрывали, вовремя не доносили об этом вышестоящим властям. Они, пользуясь бесправным положением китайских поселян, путем вымогания взяток и разного рода дополнительных сборов получали немалые выгоды для себя<sup>49</sup>.

Однако централизованно вопрос о разрешении китайской миграции начал решаться с начала XIX в., когда в 1803 г. цинское правительство официально разрешило китайцам переселяться на Ляодунский полуостров. Этот вынужденный шаг был продиктован также потребностями казны, испытывавшей острый дефицит финансов. Данное решение знаменовало собой начало отказа от политики «запретных зон». В 20-х гг. XIX в. на границе южной Маньчжурии уже находилось около 20–30 тыс. переселенцев. Цинские власти (особенно на местах) были крайне заинтересованы в увеличении податных лиц и росте сбора налогов для пополнения своих ресурсов<sup>50</sup>.

В результате социально-экономических процессов, которые происходили в Маньчжурии в этот период, была создана гражданская администрация, которая ведала делами пришлого китайского населения, решала хозяйственные, фискальные вопросы, ведала судопроизводством. Вместе с тем параллельно существовала военная администрация, которая управляла исключительно делами знаменного военнообязанного населения. Это было обусловлено общей политикой цинского двора, который стремился сохранить самобытность маньчжуров, их язык и культуру, декларировал привилегированное положение соотечественников среди других народов Цинской империи. Тем не менее китайские переселенцы успешно воздействовали на материальную и духовную культуру, язык не только малочисленных национальных меньшинств, но и самих маньчжуров.

3-й период. Путь к широкомасштабной китайской колонизации Маньчжурии номинально был открыт в 1878 г. с отменой всех ограничений на переселение китайцев в регион. Начался новый этап в административном преобразовании Северо-Восточных территорий.

Поскольку ко второй половине XIX в. Мукденская провинция была уже полностью заселена, китайские переселенцы селились в основном в Гиринской и Хэйлунцзянской провинциях. В источниках отсутствуют достоверные данные о численности

китайского населения северо-восточных провинций. Но имеющиеся сведения показывают рост численности населения Маньчжурии. Так, к началу XX в. в Мукденской провинции было 9 млн чел., в Гиринской – 2,5 млн, Хэйлунцзянской – 1 млн, в целом в Маньчжурии – 12,5 млн чел. Однако процесс увеличения населения продолжался, и к 1910 г. оно составляло: в Мукденской провинции – 10,5 млн чел., в Гиринской – 5,5 млн, в Хэйлунцзянской – 1,7 млн, в целом в Маньчжурии 17,7 млн чел.<sup>51</sup>

К концу XIX в. (1895 г.) административное устройство Маньчжурии было следующим: в Мукденской провинции существовало 5 фудутунств, в состав каждого входило несколько административно-территориальных единиц. Гиринская провинция делилась на 7 фудутунств, Хэйлунцзянская провинция состояла из 6. Но, хотя к концу XIX в. китайское население Маньчжурии в несколько раз превышало знаменное, переход к гражданскому управлению происходил медленно. Это тормозило социально-экономическое и политическое развитие северо-восточных провинций<sup>52</sup>.

Строительство КВЖД и проникновение российского, а затем и японского капитала в Маньчжурию окончательно разрушило систему знаменного землевладения. Немалую роль, очевидно, сыграла и политика «самоусиления», целью которой являлось создание современной, оснащенной и организованной по европейскому образцу армии. Росло влияние частнопредпринимательских кругов в Маньчжурии, развивались промышленные предприятия.

Китайская колонизация земель, некогда считавшихся запретными, стала свершившимся фактом. Если в середине XIX в. по данным Второго Сибирского комитета, во всей Маньчжурии насчитывалось не более 2 млн жителей, а северная ее провинция Хэйлунцзян почти пустовала<sup>53</sup>, то уже в 1887 г. работавшие в Маньчжурии российские комиссии насчитывали в провинции Хэйлунцзян около 408 тыс. чел., а в 1895 г. здесь уже насчитывалось 1,5 млн чел.<sup>54</sup> В 1908 г. население трех северо-восточных провинций Китая (Мукден, Гирин и Хэйлунцзян) составляло уже 15 833 629 чел.<sup>55</sup> и продолжало увеличиваться.

Все это закономерным образом привело к унификации административной системы Северо-Востока с общекитайской. Согласно реформе 1905 г. в Хэйлунцзянской провинции была создана новая гражданская административная система, подобная общекитайской. Провинция стала состоять из даотайств и областей (тинов). Низшей администрацией в сельских поселениях являлись старшины (сяньэ) и старосты (тунчжан), в городах – купеческие общества (гун и хуй). Старшины и старосты контролировали сбор податей, охрану общественного порядка, а также могли наказывать за проступки. Купеческое общество было наделено совещательными правами. Оно распределяло налоговые сборы и занималось благоустроительными работами<sup>56</sup>.

Китайская колонизация Маньчжурии коренным образом подорвала основу знаменного хозяйства. Было очевидным, что военная система восьми знамен отжила свое время. В ноябре 1905 г. императрицей Цыси был обнародован указ о создании комиссии по изучению государственного управления страной, в которой предлагалось на 15–20 лет ввести конституционное управление. Но прежде необходимо было провести реорганизацию административно-управленческого аппарата Маньчжурии <sup>57</sup>.

7 апреля 1907 г. был издан указ о реорганизации административного управления северо-восточного региона страны, согласно которому в Маньчжурии было образовано генерал-губернаторство во главе с цзунду, а в провинциях вводилась должность губернатора – сюньфу с непосредственным подчинением цзунду. Генерал-губернатор назначался указом императора. Для управления тремя восточными провинциями был создан ямынь цзунду с департаментами: дипломатическим, гражданских дел, учебным, финансовым, судебным, торгово-промышленным, путей сообщения, аттестационным, церемоний, по делам маньчжуров и пограничных дел. Области, округа, уезды управлялись соответствующими начальниками: чжифу, чжичжоу, чжисянь и т.п. Для управления знаменными были оставлены 11 фудутунств <sup>58</sup>.

Перестройка административного управления Маньчжурии продолжалась до Синьхайской революции 1911 г., когда место гражданских губернаторов (сюньфу) заняли военные (дуду), которые пользовались всей полнотой власти. Центральным властям оставалось лишь наблюдать за фактическим захватом китайскими генералами высших постов в Маньчжурии. Декретом центрального правительства от 2 марта 1912 г. должность генерал-губернатора (цзунду) была переименована в Дунсаньшэн дуду, а провинциальные губернаторы стали именоваться просто дуду. Таким образом, гражданскую власть в регионе, установленную в результате реформ 1907 г. сменила военная диктатура, и три восточные провинции еще больше обособились от Китая. По положению от 23 мая 1914 г. вся гражданская власть в провинциях принадлежала губернаторам (шэньчанам); округами и уездами управляли соответствующие начальники <sup>59</sup>. Низшей ступенью в административном делении Маньчжурии являлись сельские общины, управляемые старшинами (дибао), которые назначались уездными начальниками. В малонаселенных местах уезд считался колонизационным районом. В этих случаях на территории уезда располагалось колонизационное управление во главе с начальником. Такое административное деление и управление Маньчжурии оставалось до начала 20-х годов XX в., когда новые реалии жизни потребовали очередного изменения структуры управления регионом.

Таким образом, административная система Северо-Востока Китая эволюционировала. От «чрезвычайной», военной структуры управления (что было связано с военно-стратегической, а также культовой функцией региона), через смешанную админи-

стративную структуру, которая сочетала в себе функции гражданского и военного управления (в связи с системой «раздельного проживания» маньчжурского, коренного и китайского населения) пришла к унификации с общеимперской администрацией.

На первом из рассмотренных этапов развития административной системы Северо-Востока определяющую роль играл фактор обороны, а также – со временем стал проявляться фактор разложения знаменной системы. На втором этапе, в связи с успешным вытеснением русских из Приамурья, определяющими были факторы упадка знаменного землевладения и растущая миграция китайского элемента. На третьем этапе наиболее значительным фактором было фактически свершившееся заселение и освоение китайским населением Северо-Востока, а также экономическое развитие региона.

#### 2.4. Использование российского опыта самоуправления при формировании общественного управления в полосе отчуждения КВЖД

Появление в Маньчжурии первых русских городов и поселков тесно связано со строительством КВЖД в этом регионе в конце XIX в., которая стала важным фактором привлечения сюда как рабочей силы, так и других слоев российского населения. Статус КВЖД сводился к организации ее как формально частного, но на деле государственного русского предприятия.

Первоначально управление русскими городами и поселками осуществляла железнодорожная администрация (Управление КВЖД), которая иногда привлекала общественность Харбина и других городов к решению проблем городского благоустройства: мощению и освещению улиц, содержанию сторожей и др. Позже управление городами и поселками по линии дороги передано Обществу КВЖД, что обуславливалось рядом причин: во-первых, согласно договору 1896 г. Обществу предоставлялось право на «безусловное и исключительное управление» землями, отведенными ему под дорогу; во-вторых, в соответствии с договором между Россией и китайским правительством русские подданные наравне с другими иностранцами пользовались в Китае правом экстерриториальности, поэтому их поселения и концессии должны были управляться на основании русских законов<sup>60</sup>.

По мнению исследователей, статус полосы отчуждения КВЖД, основанный на ст. 6 договора, был близок к положению российской колонии, в которой железнодорожные служащие занимали привилегированное положение. Полоса отчуждения КВЖД в Маньчжурии являлась как бы «государством в государстве».

В 1905–1906 гг. правление КВЖД все более стал беспокоить рост расходов на хозяйство и благоустройство городов и поселков полосы отчуждения. Кроме того, иностранцы и часть китайского населения проявляли недовольство тем, что частное предприятие КВЖД обладало властно-публичными полномочиями. В период первой русской революции стачком КВЖД требовал демократизации жизни полосы отчуждения КВЖД и введения самоуправления.

Вопрос этот подвергся тщательному обсуждению в Петрограде как в Министерстве финансов, так и в Министерстве иностранных дел, поскольку затрагивал отношения с Китаем и вызывал необходимость согласования с существовавшими международными договорами. Приамурскому генерал-губернатору Гродекову было предложено образовать в Харбине специальную комиссию по проблеме введения в городе самоуправления. Разработанные комиссией материалы были переданы на рассмотрение «наиболее влиятельных представителей из горожан Харбина»<sup>61</sup>.

Было несколько проектов, предлагавших ввести в полосе отчуждения российскую систему земского и городского самоуправления; создать «самоуправляющие единицы» под наблюдением консульств и др. Однако наиболее приемлемым был признан вариант, управляющего КВЖД – генерал-майора Д.Л. Хорвата. В своей докладной записке он напомнил, что еще в конце XIX в. в российской колонии, получившей наименование «Квантунская область», было положено начало самоуправлению в Китае, и этот опыт следует распространить на всю полосу отчуждения КВЖД.

В отличие от Харбина, русские города Квантунской области (Порт-Артур и Дальний) существовали в таком статусе весьма короткое время, но их история, включая историю городского управления, интересна и поучительна. Начиная строительство в Маньчжурии КВЖД, «русское правительство преследовало цель не только соединить наиболее коротким путем Забайкалье с Владивостоком, но и обеспечить выход Транссиба к незамерзающим портам Квантунского (Ляодунского. – *Ред.*) полуострова на побережье Тихого океана»<sup>62</sup>.

15 марта 1898 г. в Пекине была подписана «Конвенция между Россией и Китаем о Ляодунском полуострове», согласно которой цинская империя передала России в аренду Порт-Артур с прилегающим сухопутным и водным пространством<sup>63</sup>. Соглашением России было предоставлено право строительства железнодорожной ветки для соединения Квантунского полуострова с КВЖД. В состав вновь приобретенной колонии входил и город Дальний, а общая площадь ее территории составляла около трех тысяч квадратных верст<sup>64</sup>.

Весной 1898 г. сформировалась временная система управления российской колонией, позже введена должность начальника полуострова с правами по гражданской части военного губернатора. А 16 августа 1899 г. было принято «Временное положение

ние об управлении Квантунской области», центром которой стал Порт-Артур<sup>65</sup>. В первое время город находился в непосредственном ведении начальника полуострова, а в 1899 г. «Временное положение об управлении Квантунской области» установило, что «до введения общественного управления, заведование хозяйством и благоустройством города Порт-Артура возлагается на полицмейстера... Составление же смет городских доходов и расходов производится с участием представителей Министерства финансов и Государственного Контроля»<sup>66</sup>.

В 1901 г. принимаются «Временные правила о городском управлении Порт-Артура», включающие 29 пунктов. В них, в частности, утверждалось: «1) Для заведования делами о пользе и нуждах города... учреждается особое городское управление... 4) Учреждения Порт-Артурского городского управления суть: а) Порт-Артурский Городской Совет и б) Товарищ Председатель, он же и Секретарь, со стоящими при нем исполнительными органами. 5) Порт-Артурский Городской Совет образуется под председательством Комиссара по Гражданской части из Товарища Председателя и представителей от Военного и Морского ведомств, Министерства финансов, а также из Городского Врача и от двух до четырех обывателей города, с кандидатами к ним. Члены Совета назначаются на один год Главным Начальником Квантунской области... 7) Городскому Совету принадлежит общая распорядительная власть по городскому управлению, надзор за исполнением ее органами и решение дел, применительно к ст. 10 Городского Положения... 19) Исполнительную часть Городского управления заведует Товарищ Председатель... На него возлагается непосредственное заведование делами городского хозяйства и управления по правилам сего положения»<sup>67</sup>. В 1902 г. в состав городского Совета входило 15 чел., в том числе один китаец.

Таким образом, в системе городского управления Порт-Артура отсутствовало важнейшее начало любого самоуправления – выборный принцип. Члены распорядительного органа – городского Совета – не избирались, а назначались администрацией. В то же время в части исполнительской городскому управлению Порт-Артура были предоставлены права, оговоренные Городским положением 1892 г. (ст. 10), что в какой-то степени сближало его с системой городского самоуправления России. Исходя из полученных полномочий, городское управление Порт-Артура занималось вопросами реконструкции, благоустройства города, развития его хозяйства, становления культуры, образования, обеспечения санитарного благополучия и медицинского обслуживания населения.

Со времени создания городского Совета быстрыми темпами стала осуществляться застройка так называемого Европейского города, куда стали переселяться многие службы из старой китайской части Порт-Артура. В центре Европейского города были

сконцентрированы самые престижные учреждения различных министерств, Офицерское собрание, городской театр, гостиница и т.д. Одновременно со строительством зданий в Порт-Артуре прокладывали водопровод и канализацию, проводили электрическое освещение, телефонную связь. Все прежние, а также новые улицы были шоссированы, часть из них вымощена<sup>68</sup>. Важной для населения и городских властей была проблема озеленения города. Леса вокруг Порт-Артурса практически отсутствовали, выкапывание деревьев в радиусе 10 км строго запрещалось. Сажены для озеленения приходилось приобретать у китайских крестьян. И несмотря на все трудности, в городе к 1904 г. появились новые сады, скверы, бульвары<sup>69</sup>.

Мирное поступательное развитие Порт-Артурса, значительный вклад в которое внесло городское управление, прервала Русско-японская война. В июле 1904 г. началась осада города, а в декабре того же года Порт-Артур пал. Русский город на юге Маньчжурии прекратил свое существование<sup>70</sup>. Итогом неудачной войны стала потеря в 1905 г. еще одного русского города – Дальнего. Его строительство началось одновременно с Порт-Артурсом в соответствии с императорским указом от 30 июля 1899 г. Генеральный план города был выполнен в том же году в Петербурге, а затем корректировался на месте. Россия вложила в строительство 30 млн руб., и к началу Русско-японской войны план в основных своих частях был выполнен. Выгодное местоположение, быстрый прирост населения, развитие промышленности и морского порта за короткий срок превратили Дальний во второй по величине город в Маньчжурии<sup>71</sup>.

Большую роль в формировании Дальнего играло городское самоуправление, созданное в соответствии со статьями «Временного положения об управлении Квантунской области» 1899 г. В документе отмечалось: «...Город Дальний... образует особое градоначальство. Градоначальник и его управление подчинены Главному начальнику Квантунской области... Для заведования хозяйством и благоустройством города при Градоначальнике состоит Городской совет... совет образуется под председательством Градоначальника из шести членов и трех кандидатов к ним, и одного члена по назначению Общества КВЖД. Из числа выборных членов совета не менее трех должны быть русскими подданными»<sup>72</sup>. Избирательные права имели все лица мужского пола без различия подданства, а также учреждения, общества, товарищества, компании, если они владели в городе земельным участком и выплачивали сборы и налоги. Не имели избирательных прав не достигшие 25-летнего возраста, женщины, священники, полицейские, банкроты, недоимщики, ранее судимые, душевнобольные. Спорные вопросы между городским советом и КВЖД разрешались Министерством финансов России<sup>73</sup>.

Таким образом, в городе Дальнем, в отличие от Порт-Артурса, уже в 1899 г. была введена реальная форма самоуправления, хотя и отличающаяся от системы городско-

го самоуправления собственно Российской империи. Именно эту форму предлагал использовать в Харбине Д.Л. Хорват.

На особом совещании (27 июня, 6 июля 1906 г.) было решено ввести в Харбине и других населенных пунктах полосы отчуждения управление «...из лиц выборных от местного населения», то есть самоуправление<sup>74</sup>. Учреждая новые органы самоуправления на КВЖД, разработчики проекта опирались на «... практику как российскую, так и заграничную, указывавшую на то, что наибольшее процветание городов и поселков городского типа и наибольшее их торговое и промышленное развитие достигается при условии надлежащего благоустройства этих поселений путем заведования таковыми со стороны местных органов самоуправления, то есть представителей самого заинтересованного населения, живущего в названных поселках»<sup>75</sup>.

С 22 сентября по 17 октября 1907 г. на совместных заседаниях уполномоченных арендаторов и владельцев торгово-промышленных предприятий и представителей Общества были выработаны «Положение о Харбинском общественном управлении» и «Правила о введении в действие этого положения», утвержденные затем правлением КВЖД 10 ноября 1907 г.<sup>76</sup>

Положение определяло предмет ведения общественного самоуправления, его компетенцию, порядок избрания, права и обязанности представительного и исполнительного органов – Собрания уполномоченных и Городского совета, а также роль правления Общества КВЖД и управляющего дорогой как контролирующих структур.

Самоуправление в Харбине отличалось от подобной системы в российских городах. Хотя в основе Положения лежали многие пункты городского положения 1892 г., все, что могло придать новому документу государственный характер, было исключено. Избирательный ценз в Маньчжурии был значительно понижен по сравнению с российским. Дополнительно предоставлялись избирательные права квартиронанимателям и лицам по доверенности фирм и женщинам, обладающим необходимым цензом. Отсутствовали обязанности общественного управления по отношению к государству. Существовали и некоторые ограничения прав общественных управлений на КВЖД по сравнению с самоуправлениями российских городов. Из них самое важное – отсутствие права владения и распоряжения землями, отводимыми городу в пределах городской черты. В Маньчжурии хозяином земли оставалась железная дорога, которая сдавала землю в аренду. «Положение об Общественном управлении г. Харбина» казалось более либеральным по сравнению с «Городовым положением 1892 г.».

В частности, администрация дороги могла контролировать лишь законность действий самоуправлений, в то время как в России губернаторы не только осуществляли надзор над законностью действий городских управлений, но и за их целесообразностью, а также могли вмешиваться в финансово-хозяйственные функции самоуправле-

ния. Представительным органом общественного самоуправления Харбина являлось Собрание уполномоченных (60 уполномоченных и 12 кандидатов), избираемых на 3 года. Избирательным правом были наделены жители Харбина с 25 лет без различия подданства, национальности, сословия, вероисповедания. Однако наличие цензов (оседлость – 1 год, владение недвижимостью в 1500 руб. или краткосрочная аренда земли за 600 руб. в год, уплата налога не менее 10 руб.) отстраняло от выборов значительную часть населения города. Собрание созывалось по требованию его председателя, управляющего КВЖД или 20 уполномоченных, постановление собрания утверждалось управляющим КВЖД. Собрание уполномоченных включало большой процент интеллигенции, так как состояло не только из числа владельцев недвижимости, но и из квартиросъемщиков, обладающих определенным цензом. Поэтому наряду с домовладельцами, коммерсантами и т.п. в собрании работали инженеры, врачи, юристы, педагоги. Собрание уполномоченных считалось состоявшимся при присутствии половины всего состава. Исполнительным органом выступал Городской совет, состоящий из председателя и 5 членов (3 по выбору и 2 по назначению правления КВЖД). Ввиду того, что общественному управлению дорог было передано значительное имущество управление городом как бы отделялось от КВЖД, надзор за законностью его действий был возложен на правление Общества и управляющего дорогой, которые были заинтересованы в правильном течении общественных дел и развитии благосостояния города.

Харбинское общественное управление начало свою работу 1 апреля 1908 г. (собрание избирателей состоялось 27 февраля 1908 г.). В марте 1908 г. на основе «Положения», принятого правлением КВЖД, в выборах в городское самоуправление Харбина приняли участие 1696 чел. Первым председателем был избран Е.Э. Берг (1908–1910), после него был Е.Л. Дыновский (1910–1911), затем М.С. Уманский (1911–1917). В 1919–1923 гг. – П.С. Тищенко.

В первый городской совет вошли: председатель Е.Э. Берг и члены: Е.Л. Дыновский, И.С. Фрице, Е.И. Добисова, а также назначенные управляющим дорогой – Ф.С. Мымрин, В.Д. Омигельский <sup>77</sup>.

Первые муниципалы много сделали для становления и развития города. Во время чумы 1911 г. в Харбине Е.Э. Берг вместе с другими членами Совета – Е.Я. Дыновским и Е.И. Добисовым руководил противочумными мероприятиями. Большую и сложную работу проводила оценочно-налоговая комиссия, возглавляемая С. Г. Барским – юристом, имевшим практический опыт в сфере городского хозяйства. Статьи С.Г. Барского в местных газетах «Вестник Востока», «Девятый вал» помогли в становлении общественного самоуправления как структуры, отражающей прежде всего интересы жителей, а не железнодорожной администрации. Многие влиятельные чле-

ны Собрания уполномоченных – Н.В. Водянский (председатель оценочно-налоговой комиссии после смерти С.Г. Барского), А.Г. Глебов и др. – не были общественниками в прямом смысле слова, они занимали важные посты на железной дороге, в Русско-Азиатском банке и т.д. Это позволяло им налаживать прочные связи между работниками муниципальных органов и представителями деловых кругов, направлять их силы и знания на пользу муниципального дела.

Городской совет Харбина решал вопросы благоустройства и санитарного благополучия, пожарной и полицейской безопасности. В первые же месяцы работы были приняты постановления о замощении улиц, строительстве тротуаров и содержании их в исправном состоянии. В 1912 г. Совет решил ввести таблички на домах с указанием их номеров и названий улиц <sup>78</sup>.

Особое внимание самоуправление Харбина вместе с Управлением КВЖД уделяло застройке города. Была введена должность городского архитектора, и созданы соответствующие службы. Разрабатывались строительные правила: впервые вопрос о них был внесен в Собрание уполномоченных 4 июня 1908 г., и только 18 марта 1915 г. правила вышли в виде постановления городского управления <sup>79</sup>.

Уже в первом трехлетии деятельности Харбинского самоуправления были построены Гостиный двор, торговые ряды на старом базаре, приобретено у Общества ремесленников здание для школы. В последующие годы возводились фабрично-заводские сооружения, здания общественного и учебного назначения, лечебные и культурно-массовые учреждения <sup>80</sup>.

Вслед за Харбином местное самоуправление предполагалось ввести в других поселках полосы отчуждения, причем планировалось это делать постепенно, начиная с крупнейших поселков с числом жителей более 2000 чел. (Маньчжурия – 5577 чел.; Хайлар – 4375, Имяньпо – 3981, Ханьдаохэцзы – 3350, Пограничная – 3151, Цицикар – 2983, Бухэду – 2767)<sup>81</sup>.

Прежде чем передать «заведование хозяйством того или иного поселка в руки выборных от населения представителей», Управление КВЖД обращало внимание на «мнение и согласие» самого населения. Так, учреждению самоуправления в поселке Маньчжурия предшествовало ходатайство его жителей от 16 октября 1906 г.; в том же году поступила записка о введении самоуправления от жителей поселков Хайлар и Ханьдаохэцзы <sup>82</sup>.

20 марта 1908 г. правление КВЖД приняло «Правила о порядке заведования общественным хозяйством и благоустройством в поселках на территории КВЖД». Учитывая разнообразие местных условий поселкового хозяйства, Общество КВЖД считало более правильным предоставить инициативу разработки соответствующих Положений заинтересованным жителям поселков. Проекты готовили специальные

комиссии в составе как представителей населения, так и железнодорожной администрации. По мере того, как разработанные Положения принимались общими собраниями жителей поселков, они направлялись на утверждение в Управление дороги. После согласования условий передачи Управлением КВЖД земельных угодий (улицы, площади, базары и пр.), зданий и иных учреждений, отчуждаемых дорогой самоуправлению, наличных сумм, скопившихся в кассах Управления и других вопросов, и утверждения Положения, приступали к организации самого поселкового самоуправления<sup>83</sup>.

Для этого в поселке учреждался особый комитет под председательством представителя Управления КВЖД, задачей которого являлось составление списков избирателей и созыв первого избирательного собрания. Избирательный корпус был ограничен из-за наличия многочисленных цензов, в том числе возрастного (25 лет), оседлости (1 год), имущественного (недвижимость стоимостью не менее 100 руб. или аренда на 200 руб.). День первого собрания назначали особым приказом Управляющего КВЖД<sup>84</sup>.

Первое положение о поселковом самоуправлении (в Хайларе) было утверждено постановлением Правления КВЖД 3 октября 1907 г., а 25 января 1908 г. правление дороги утвердило Положение о самоуправлении в поселке Маньчжурия. Оформились поселковые самоуправления на первых избирательных собраниях в Хайларе – 18 декабря 1907 г., в Маньчжурии – 20 апреля 1908 г., в Цицикаре – 6 августа 1908 г., в Ханьдаохэзцы – 17 августа 1908 г. В поселке Бухэду вопрос о введении самоуправления обсуждался несколько раз, первоначально жители выступали против, но затем все-таки подготовили ходатайство для Управления КВЖД о распространении на поселок «Положения» о самоуправлении. 25 августа 1908 г. избирательное собрание выбрало уполномоченных и поселкового старосту. Последней из крупнейших поселков КВЖД общественное управление получила станция Пограничная (в 1918 г.). Что касается поселка Имяньпо, то его жители и не захотели вводить у себя самоуправление<sup>85</sup>.

Структура местного самоуправления в поселках включала, как правило, Собрание уполномоченных (представительный орган, обычно состоял из 12 членов и 3 кандидатов, избирался на 3 года) и старосту (исполнительная власть). Однако в заключенном 27 апреля 1909 г. между русскими и китайскими властями предварительном «Соглашении об организации и введении Общественного управления на землях КВЖД» статьей шестой предусматривались и иные варианты структуры: «Жители... поселков, в зависимости от... значения данного поселка и численности его населения, либо выбирают уполномоченных, которые в свою очередь избирают исполнительный совет, либо сами жители непосредственно заведуют общественными делами и избирают

из своей среды одного представителя (старшину), который приводит в исполнение постановления Общего собрания <sup>86</sup>.

Ведению самоуправлению «подлежали... дела, касающиеся хозяйства и благоустройства поселков». Все население, проживающие в полосе отчуждения КВЖД, как было подчеркнуто в «Соглашении» 1909 г., «... пользуется одинаковыми правами и несет одинаковые повинности без всякого различия между ними». При этом те сферы деятельности, которые затрагивали интересы лишь «одной части населения, как-то: ...коммерческие общества, школы, благотворительность и проч. содержатся сборами с соответствующей части населения»<sup>87</sup>.

В начальный период формирования и деятельности местного самоуправления в Харбине и полосе отчуждения КВЖД (1907–1908 гг.) администрации дороги и созданным органам общественного управления пришлось столкнуться с серьезным противодействием его введению со стороны как китайских властей, так и иностранцев. Китайцы категорически отказывались принимать участие в общественном управлении, нести повинность и налоги, подчиняться обязательным постановлениям. Подданные иностранных государств и официальные их представители также не признавали русского самоуправления и не платили устанавливаемые ими налоги и сборы <sup>88</sup>.

После заключения Соглашения 1909 г. с китайскими властями все права поселковых самоуправлений в полосе отчуждения КВЖД были распространены и на проживающих здесь китайцев. Органы самоуправления пополнились представителями китайской национальности, а надзор за поселковыми управлениями предусматривался совместный, со стороны как русских, так и китайских властей <sup>89</sup>.

После 1909 г. было переработано и Положение об общественном управлении в Харбине. В муниципальные органы города вводились представители китайского населения (3 чел.). Поскольку китайские власти заявили, что избирательные цензы не соответствуют китайским реалиям жизни, в соответствующие разделы Положения внесли изменения: имущественный ценз был понижен до 100 руб., налог с него – до 2 руб. Число уполномоченных уменьшилось до 40 чел.<sup>90</sup>

Никаких привилегий русской национальности в Положении не было предоставлено, а русская государственная власть официально в образовании Харбинского общественного управления участия не принимала и никакого представительства в нем не имела.

Этот факт в значительной мере способствовал тому, что 17/30 апреля 1914 г. было подписано особое соглашение о распространении на британских подданных муниципальных порядков и повинностей в полосе отчуждения КВЖД на одинаковых условиях, какие были установлены для подданных России.

Договорное соглашение об образовании Харбинского общественного управления, заключенное и подписанное уполномоченными населения Харбина и Общества КВЖД, получило признание правительств России и Великобритании, а к 1917 г. оказалось актом международного характера, так как к этому соглашению в 1914 и 1915 гг. примкнули Франция, Нидерланды, а в 1916 г. – Бельгия, Италия, Дания, Испания, и 25 февраля 1917 г. – Япония <sup>91</sup>.

Приобретая характер международного учреждения, Харбинское общественное управление получило возможность дальнейшего развития муниципального хозяйства. Следует подчеркнуть, что здесь компетенция городского совета не была так ограничена правительственной властью, как в России. В своей деятельности Харбинский муниципалитет пытался выйти за рамки вопросов благоустройства города и составить реальную альтернативу железнодорожной администрации.

Фактически до 1917 г. управление русским населением г. Харбина, как и всей полосы отчуждения КВЖД, осуществлялось в соответствии с общероссийскими распоряжениями. Однако, как указывалось в протоколе заседания особого совещания от 29 января 1908 г., правительственные меры по отношению к КВЖД стояли на рубеже «между актами внутреннего управления и международной политикой».

19 марта 1920 г. китайские войска вошли в полосу отчуждения КВЖД, китайская администрация взяла на себя всю полноту власти. 23 сентября 1920 г. вышел декрет президента Китайской республики об упразднении царских посольств и консульств, а последующие декреты лишили русских граждан прав экстерриториальности. Начиная с 1921 г., нажим китайских властей в сторону так называемой китаизации общественного управления на КВЖД производилось довольно энергично.

В 1923 г. были сделаны уступки представителям китайской национальности в муниципальной сфере: в состав городского совета Харбина, кроме четырех членов русской национальности и двух иностранцев, были введены три члена китайской национальности – один по назначению от Управления по делам городского и поселкового хозяйства и два по выбору собрания уполномоченных.

В дальнейшем общественное управление в Харбине по распоряжению китайской администрации было окончательно «китаизировано».

В целом история организации и деятельности местного самоуправления в Харбине и полосе отчуждения КВЖД свидетельствует об использовании здесь как общероссийского опыта, так и многих инноваций. За основу построения системы самоуправления в русских городах Маньчжурии было положено «Городовое положение» 1892 г., однако многие его статьи были переработаны в соответствии с местными условиями.

- 
- <sup>1</sup> Рашин А.Г. Население России за 100 лет. М., 1956. С. 69.
- <sup>2</sup> Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1899, 1904 – 1905. Т. 72. С. 1; Т. 74. С. 1; Т. 76. С. 1; Т. 77. С. 1.
- <sup>3</sup> Крушанов А.И. Октябрь на Дальнем Востоке. Владивосток, 1968. Ч. 1. С. 20.
- <sup>4</sup> РГВИА. Ф. 414. Оп. 1. Д. 419. Л. 17.
- <sup>5</sup> НА РБ. Ф. 89. Оп. 1. Д. 485. Л. 14.
- <sup>6</sup> РГИА. Ф. 1265. Оп. 7. Д. 240. Л. 41.
- <sup>7</sup> РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 574. Л. 5; ГАЧО. Ф. 30. Оп. 2. д. 139. Л. 58–60.
- <sup>8</sup> РГА ВМФ. Ф. 909. Оп. 1. Д. 26. Л. 1–1об.
- <sup>9</sup> РГИА ДВ. Ф. 704. Оп. 5. Д. 939. Л. 43; Ф. 702. Оп. 5. Д. 574. Л. 5; РГИА. Ф. 1265. Оп. 8. Д. 255. Л. 51–52 об; ГАЧО. Ф. 30. Оп. 2. Д. 170. Л. 4.
- <sup>10</sup> РГВИА. Ф. 1447. Оп. 1. Д. 38. Л. 24.
- <sup>11</sup> ГАРФ. Ф. 543. Оп. 1. Д. 193. Л. 2.; РГВИА. Ф. 1. Оп. 2. Д. 2. Л. 5 об.: Ф. 1447. Оп. 3. Д. 31. Л. 457.
- <sup>12</sup> Граловский А.Д. Исторический очерк учреждения генерал-губернаторства в России // Собр. соч. СПб., 1899. Т.1. С. 432; Дневник П.А. Валуева, министра внутренних дел. М., 1961. Т.2. С.321–322.
- <sup>13</sup> Захарова Л. Г. Самодержавие и отмена крепостного права в России. 1856-1861. М., 1984. С. 100–101; Шумилов М. М. Местное управление и центральная власть в России в 50-х – начале 80-х годов XIX в. М., 1991. С. 29–35; Зайончковский П. А. Кризис самодержавия на рубеже 1870 – 1880-х годов. М., 1964. С. 85–116.
- <sup>14</sup> РГИА ДВ. Ф.702. Оп.1. Д. 311. Л.15.
- <sup>15</sup> Кризис самодержавия в России, 1895–1917. Л., 1984. Ч. I. Гл. 5.:
- <sup>16</sup> Пространство и население Восточной Сибири // Сборник историко-статистических сведений о Сибири и сопредельных ей странах. СПб, 1875–1876. Т.1. Табл. 1,4.
- <sup>17</sup> РГИА. Ф.1276. Оп.4. Д.18. Л.280; Крушанов А.И. Октябрь на Дальнем Востоке. Владивосток, 1968. Ч.1. С.20–21.
- <sup>18</sup> Города Российской империи: Справочник. СПб., 1996. С. 42–43.
- <sup>19</sup> РГИА ДВ. Ф. 702. Оп.3. Д. 2а. Л. 1
- <sup>20</sup> Там же. Л. 69.
- <sup>21</sup> Там же. Ф. 704. Оп. 1. Д. 50. Л. 1.
- <sup>22</sup> Там же. Л. 12.
- <sup>23</sup> Там же. Ф. 702. Оп. 3. Д. 2а. Л. 9об–10; Ф. 704. Оп.1. Д. 50. Л. 13.
- <sup>24</sup> Там же. Ф. 704. Оп. 1 Д. 50. Л. 19–20.
- <sup>25</sup> Там же. Ф.702. Оп. 3. Д. 2а. Л. 11.
- <sup>26</sup> Там же. Л. 19об–20.
- <sup>27</sup> Там же. Л. 12–13об.
- <sup>28</sup> Там же. Л. 14–14об.
- <sup>29</sup> Там же. Л. 15об–16об.
- <sup>30</sup> Там же. Л. 24об–25.
- <sup>31</sup> Там же. Л. 38об.
- <sup>32</sup> Хоккайдо: история и современность. Справочник / Отв. ред. З.Ф. Моргун. Владивосток, 1992. С. 32.
- <sup>33</sup> Буров Д.М. Население Японии //Япония и ее обитатели. СПб., 1904; Де-Воллан Г. В стране восходящего солнца. СПб.–М., 1906; Позднеев Д. Материалы по истории северной Японии и ее

---

отношений к материке Азии и России. Том первый. Иокагама, 1909; Сергеев О.И. Казачество на русском Дальнем Востоке в XVII – XIX вв. М., 1983; Хоккайдо: история и современность. Справочник. / Отв. ред. З.Ф. Моргун. Владивосток, 1992; Като Сюдзиро. Хэйно сёкумин сэйсаку. (Политика заселения земель солдатами-колонистами). Токио, 1941; Эномото Мориэ, Кими Нобухико. Хоккайдо-но рэкиси (История Хоккайдо). Токио, 1975.

<sup>34</sup> Моргун З.Ф. Хоккайдо и русский опыт // Утро России, 1992. 17 июня.

<sup>35</sup> РГИАДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д.633.

<sup>36</sup> История Северо-Восточного Китая XVII–XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). Владивосток, 1987. С. 117.

<sup>37</sup> Мелихов Г.В. Маньчжуры на Северо-Востоке (17 в.) / Г.В. Мелихов. М., 1974. С. 89–90.

<sup>38</sup> Белоглазов Г.П. Русская земледельческая культура в Маньчжурии (середина XVII – первая треть XIX в.) / Г.П. Белоглазов. Владивосток, 2007. С. 12.

<sup>39</sup> История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). Владивосток, 1987. С. 117.

<sup>40</sup> Там же. С. 118.

<sup>41</sup> Там же. С. 119.

<sup>42</sup> Там же.

<sup>43</sup> Там же. С. 158–159.

<sup>44</sup> История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). Владивосток, 1987. С. 120.

<sup>45</sup> Там же. С. 186.

<sup>46</sup> Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток (Вторая половина XVII – начало XX вв.) / В.М. Кабузан. – Хабаровск, 1973. С. 21–22.

<sup>47</sup> Там же. С. 32–33.

<sup>48</sup> История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). Владивосток, 1987. С. 186–187.

<sup>49</sup> Там же. С. 188–194

<sup>50</sup> Там же. –С. 194–195.

<sup>51</sup> История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). Владивосток, 1987. С. 269.

<sup>52</sup> Там же. С. 280–281.

<sup>53</sup> Как заселялся Дальний Восток (Вторая половина XVII – начало XX вв.) / В.М. Кабузан. – Хабаровск, 1973. С. 32–33.

<sup>54</sup> Описание Манчжурии / Под ред. Д. Позднеева. СПб., 1897. С. 216.

<sup>55</sup> Граве В.В. Китайцы, корейцы и японцы в Приамурье / В.В. Граве // Труды Амурской экспедиции. Вып. XI. СПб., 1912. С. 346.

<sup>56</sup> История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.). Владивосток, 1987. С. 282.

<sup>57</sup> Там же. С. 283.

<sup>58</sup> Там же. С. 284.

<sup>59</sup> Там же. С. 286–287; Декрет президента республики от 2 мая 1914 г. // Вестник Азии, 1915. № 33. С. 18.

<sup>60</sup> ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 39. Л. 2-4; Д. 40. Л. 4–5, 60.

<sup>61</sup> Иоголович Т. Городское и поселковое самоуправление в полосе отчуждения КВЖД за 15 лет // Маньчжурия, 1923. № 23–24. С. 6–7.

<sup>62</sup> Крадин Н. П. Русские города в Китае // Архитектура Восточной Сибири и Дальнего Востока.

---

Хабаровск, 2002. Вып. 1. С. 121.

<sup>63</sup> Дацышен В.Г. Порт-Артур: История одного русского города // Архитектура Восточной Сибири и Дальнего Востока. Хабаровск, 2002. Вып. 1. С. 145.

<sup>64</sup> Крадин Н.П. Русские города в Китае... С. 122.

<sup>65</sup> Дацышен В.Г. Порт-Артур... С. 146–147.

<sup>66</sup> Дацышен В.Г. Порт-Артур... С. 152.

<sup>67</sup> Там же. С. 152–153.

<sup>68</sup> Крадин Н.П. Русские города в Китае... С. 123–126.

<sup>69</sup> Дацышен В.Г. Порт-Артур... С. 156.

<sup>70</sup> Там же. С. 165–166.

<sup>71</sup> Крадин Н.П. Русские города в Китае... С. 128, 132.

<sup>72</sup> Извлечение из закона об управлении г. Дальним и правила о приобретении и арендовании в нем земельных участков. СПб., 1902. С. 3.

<sup>73</sup> ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 39. Л. 2-4; Д. 40. Л. 4-5, 60.

<sup>74</sup> Иоголович Т. Городское и поселковое самоуправление... С. 7-8.

<sup>75</sup> ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 40. Л. 25.

<sup>76</sup> Иоголович Т. Городское и поселковое самоуправление... С. 8.

<sup>77</sup> Там же. С. 10.

<sup>78</sup> ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 40. Л. 29.

<sup>79</sup> Крадин Н. П. Харбин – русская Атлантида. Хабаровск, 2001. С. 33-34.

<sup>80</sup> Там же. С. 35.

<sup>81</sup> ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 39. Л. 3–23.

<sup>82</sup> Иоголович Т. Городское и поселковое самоуправление... С. 8.

<sup>83</sup> Там же. С. 9.

<sup>84</sup> Там же.

<sup>85</sup> Там же. С. 8, 10.

<sup>86</sup> Справочник по Северной Маньчжурии и КВЖД. Харбин, 1927. С. 38.

<sup>87</sup> Там же.

<sup>88</sup> Иоголович Т. Городское и поселковое самоуправление... С. 9–10.

<sup>89</sup> Там же. С. 9.

<sup>90</sup> ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 39. Л. 3–7, 21–23.

<sup>91</sup> Тищенко П.К. вопросу об иностранных муниципалитетах в Китае// Вестн. Маньчжурии. 1926. № 5. С. 90.

## Раздел 3. Хозяйственное освоение сопредельных территорий России, Китая и Японии

### 3.1. Хозяйственное освоение российского Дальнего Востока

#### 3.1.1. Особенности промышленного освоения региона

Промышленное освоение российского Дальнего Востока в первые пореформенные десятилетия было сопряжено с большими трудностями: полным бездорожьем, оторванностью от экономически развитых и густозаселенных губерний, крайним малолюдьем, отсутствием капиталов, – все это сильно сдерживало предпринимательскую деятельность. В целях поощрения развития торговли и промышленности закон от 21 марта 1861 г. предоставил переселенцам-дальневосточникам право приобретать землю в собственность с освобождением на 10 лет от пошлин и государственных повинностей; по всему краю вводились свободная торговля и свободное учреждение фабрик и заводов.

Уникальные и разнообразные природные богатства региона способствовали появлению различных видов добывающей промышленности, обусловив важное значение дальневосточной зоны в хозяйственной системе России. Сырьевые ресурсы всегда привлекали внимание русских промышленников и купцов, стимулируя их активное продвижение на восток. На первых этапах хозяйственного освоения природные богатства края даже оборачивались во вред земледелию, т.к. нередко крестьяне, считая его трудным делом, находили себе более легкие и выгодные занятия<sup>1</sup>. Во второй половине XIX в. наибольшее значение среди добывающих отраслей приобрели добыча пушного зверя, морских котиков, бобров, китов, морепродуктов, лов рыбы, лесные промыслы, разработка месторождений полезных ископаемых.

Пушной промысел носил исключительно кустарный характер. В некоторых округах Приморской области (Петропавловском, Анадырском и Охотском) этот промысел составлял почти единственную статью дохода населения. Ценная дальневосточная пушнина интересовала как отечественных, так и зарубежных (в первую очередь, американских) купцов и промышленников. Скупка приносила торговцам огромные прибыли благодаря неэквивалентному обмену, т.к. пушнина, как правило, обменивалась местным населением на оружие, патроны, ткани, табак и другие товары, причем в 10–30 раз дешевле номинальной стоимости<sup>2</sup>.

В 1865–1870 гг. из Приморской области вывозилось пушнины на 35–40 тыс. руб., главным образом из северных округов, и на 15 тыс. – из Амурской области, в конце века в целом – на сумму до 200 тыс. руб.<sup>3</sup> В 1909–1914 гг. стоимость продукции охот-

ничьего промысла оценивалась как минимум в 6,5–8 млн руб., Дальний Восток давал 92–99% вывозимой Россией за границу ценной пушнины<sup>4</sup>. Коренных изменений в организации не наблюдалось, промысел продолжал носить кустарный характер. Но вместе с тем появились определенные новые тенденции: повсеместно распространились ружья, которые и для «иностранцев» стали необходимой принадлежностью охоты; кроме того, денежные отношения все больше преобразовывали натуральное хозяйство аборигенов, меновая торговля стала исчезать, расширялись рынки сбыта, активизировалось применение наемного труда<sup>5</sup>.

Добыча котиков и китов требовала значительных усилий и затрат и носила более организованный характер, чем добыча пушного зверя, предопределив ведущую роль крупного капитала. В 1871 г. ценнейший промысел котиков был отдан в аренду американскому торговому дому «Гутчинсон, Кооль, Филиппеус и К<sup>0</sup>» по контракту, заключенному с российским правительством на срок до 1891 г. Компания добывала в среднем 38 343 шкуры в год, что оценивалось примерно в 1 млн руб., уплачивая менее 80 тыс. руб. арендной платы. Часть котиковых шкур фирма скупала у аборигенов, платя 1–1,5 руб. за шкуру<sup>6</sup>. Наряду с этим активный хищнический промысел вели многочисленные иностранные браконьеры, главным образом американские. В США возникли специальные конторы, которые направляли десятки шхун к тихоокеанским берегам России, а прибывавшие на них зверобои вели добычу столь варварскими методами, что губили зверей в пять раз больше того, что могли взять на суда<sup>7</sup>. В 1891 г. котиковый промысел был передан в аренду на 10 лет предпринимателям Гринвальду (в некоторых источниках Грюнвальд – Л.Г.), Лепешкину, Прозорову и Савичу, образовавшим компанию «Русское товарищество котиковых промыслов»<sup>8</sup>, которая так же хищнически, как и американцы, истребляла ценных животных. Это привело к значительному сокращению популяции. За 1891–1899 гг. количество добываемых котиков упало с 30,6 тыс. шт. до 8,7 тыс.<sup>9</sup> В 1906 г. норма разрешенной добычи была несколько снижена, а в 1912 г. правительство вынуждено было полностью запретить котиковый промысел.

Добыча китов и другого морского зверя (тюленя, нерпы и др.) осуществлялась преимущественно иностранными китобоями и промышленниками. По официальным данным, берега Чукотского полуострова ежегодно посещали 30–35 иностранных китобойных судов, чья ежегодная добыча оценивалась в среднем в 1,7 млн руб.<sup>10</sup> Первым отечественным предпринимателем в китобойном деле стал О.В. Линдгольм, финляндец по происхождению, который прибыл на Дальний Восток в 1869 г. и организовал компанию, промышленную до 1891 г. О.В. Линдгольм и несколько позднее – шкипер Ф. Гек, у которого дело было поставлено менее значительно, были пионерами китобойного промысла и почти 30 лет сохраняли монополию<sup>11</sup>. В 1887 г. китобой-

ным делом заинтересовался морской офицер в отставке А.Г. Дыдымов. Основанное им предприятие делало успехи: уже первый год оказался очень удачным, в устроенной в бухте Гаидамак фактории был запущен паровой салотопенный завод, жир и китовый ус сбывались в Японию, Париж, Лондон<sup>12</sup>. Однако в 1891 г. Дыдымов со своей командой погиб, попав в сильный шторм.

Фактория Дыдымова перешла в руки графа Г.Г. Кейзерлинга, который начал свою деятельность в 1894 г. Суда Кейзерлинга в конце 1890-х гг. добывали в среднем около 80 китов в год<sup>13</sup>, ведя промысел в Охотском, Японском и Беринговом морях, а также у берегов Сахалина. Продукция шла за границу. В 1899 г., с целью расширения дела, было учреждено «Тихоокеанское китобойное и рыбопромышленное акционерное общество графа Кейзерлинга и К<sup>0</sup>» с основным капиталом 1,5 млн руб.; были приобретены еще два китобойных парохода, один из которых переоборудовали в плавучую факторию, оснастив новейшими механизмами для обработки добычи; в промысловое время у графа на работах было занято более 300 чел.<sup>14</sup> В 1899 г. снарядили пароход для боя китов владивостокские купцы Я.Л. Семенов и Г.Ф. Демби, довольно удачно промышлявшие в 1899–1900 гг., но в дальнейшем отказавшиеся от китобойного дела. В годы Русско-японской войны 3 парохода компании Кейзерлинга, стоявшие в японском порту, были конфискованы местными властями; продав последний китобойный пароход, компания прекратила заниматься промыслом<sup>15</sup> (и возобновила свою деятельность лишь много лет спустя, при советской власти).

Довольно видное место в развивающемся дальневосточном хозяйстве занимала добыча морепродуктов: капусты, крабов, трепангов, моллюсков и т.д. Особенно она была развита на юге Приморья и Сахалина: уже в 1862–1863 гг. там добывалось 110–125 тыс. пуд. морской капусты и 15–30 тыс. пуд. трепангов<sup>16</sup>. Основную роль в развитии этих промыслов играли китайские отходники. В 1861 г. добычей заинтересовался владивостокский купец Я.Л. Семенов: закупив на месте партию морской капусты, он вывез ее в Шанхай и Чифу, где продал очень успешно. С 1865 г. купец стал налаживать самостоятельную добычу, заготовив 114 тыс. пуд. морской капусты и 15 тыс. пуд. трепангов, в 1880-е гг. Семенов добывал в среднем 50 тыс. пуд. капусты в год, а в начале 1890-х гг. созданная им совместно с Г.Ф. Демби фирма довела добычу до 200 тыс. пуд.<sup>17</sup> Из района южного Приморья в эти годы вывозилось до 400 тыс. пуд., а в общем – более 500 тыс. пуд. на сумму, превышавшую по самым скромным подсчетам 1 млн руб.<sup>18</sup>

Развивалась добыча трепангов, крабов, креветок и т.д., полностью находившаяся в руках иностранцев (китайцев, японцев, корейцев). По официальным данным, в 1890-е гг. из южного Приморья в среднем вывозилось примерно 600 пуд. сушеного трепанга в год, а объем добычи других морепродуктов почти не учитывался<sup>19</sup>. По

свидетельству путешественника Д.И. Шрейдера, во время сезона у берегов Южно-Уссурийского края вели промысел обычно 1–1,5 тыс. лодок с 3–4 тыс. рабочих. Он же описал добычу трепангов с помощью водолазного аппарата, который применяли японцы на промыслах в заливе Петра Великого (такой аппарат был запрещен японскими властями, т.к. водолазы хищнически истребляли трепангов, но на промыслах в прибрежных водах южного Приморья русские власти разрешали его применение)<sup>20</sup>.

В 1890-е гг. на вывозимую иностранцами морскую продукцию стали вводиться пошлины, а в ноябре 1899 г. были приняты новые правила о морских промыслах, предоставившие льготы отечественным предпринимателям и ограничившие применение иностранной рабочей силы. Эти меры, а также внутривосточные события в Китае (боксерское восстание) вызвали падение добычи морской капусты, а потеря Россией Южного Сахалина в ходе Русско-японской войны способствовала снижению прежнего значения капустного промысла. Тормозящую роль сыграло и то обстоятельство, что с 1905 г. были запрещены для иностранных предпринимателей морские промыслы вблизи Владивостока, а в 1908 г. – в заливе Петра Великого<sup>21</sup>. На время промысел морепродуктов сильно упал, однако затем началось развитие русского предпринимательства в этой сфере. В частности, добыча морской капусты в 1910 г. составила 112,4 тыс. пуд., в 1914 г. – 109,6 тыс. пуд.; менее значительной была добыча креветок – от 1,2 до 2 тыс. пуд. и трепангов – от 0,3 до 2,8 тыс. пуд.<sup>22</sup>

В начале XX в. в России были осуществлены первые опыты консервирования крабов, давшие удачные результаты, что стимулировало рост этого промысла. На Дальнем Востоке первый небольшой крабоконсервный завод был построен в Усть-Камчатске в 1910 г., в 1911 г. первая партия крабовых консервов (18 тыс. ящиков) была доставлена в Лондон и продана по очень выгодной цене<sup>23</sup>. С 1911 по 1916 г. в водах Дальнего Востока выловлено 10,3 млн пуд. крабов, из них 0,7% – в Японском море, 33% – в Амурском районе, 46,6% – на западном побережье Камчатки и 14,5% – на восточном побережье Камчатки и в Беринговом море<sup>24</sup>.

Наиболее важное значение среди промыслов с конца XIX в. приобретает рыболовство. Уже в 1881 г. губернатор Приморской области отмечал, что в северной и средней частях территории рыболовный промысел развивается «...в столь больших размерах, что кроме запаса рыбы на собственное продовольствие, жители заготавливают на продажу таковую обитателям всего Амура и для вывоза за границу»<sup>25</sup>.

В 1890-е гг. началось становление капиталистической рыбодобывающей промышленности. Этот процесс протекал двояко: с одной стороны, возникновение крупных рыбопромышленных предприятий происходило на основе разложения потребительского рыболовства, которым занимались аборигенное население, крестьянство и казачество. По мере дифференциации выделялись наиболее зажиточные, крепкие хо-

зяева, концентрировавшие в своих руках рыболовные участки, применявшие более совершенные орудия лова и снаряжение и использовавшие наемный труд. Этот процесс наблюдался на Нижнем Амуре. С другой стороны, происходило внедрение крупных держателей капитала в рыбопромысловую отрасль, что особенно было характерно для морской рыбодобычи.

В 1890-е гг. развитие рыбопромышленности заметно ускорилось, что происходило под влиянием таких факторов, как крупное железнодорожное строительство, оживившее местную экономическую жизнь, приток переселенцев, увеличение емкости потребительского рынка и т.д. Если до начала 1890-х гг. на первом месте по объему взимаемых пошлин находился промысел морской капусты, то в 1890-е гг. основные доходы стали поступать от рыбного промысла. За 1891–1900 гг. сумма пошлин увеличилась с 20,4 тыс. до 258,8 тыс. руб.<sup>26</sup>

В конце 1890-х гг. выделились основные промысловые районы: Николаевский (Нижний Амур), Сахалинский и Камчатский. Господствующие позиции в отрасли принадлежали крупному капиталу, в первую очередь – японскому. В Сахалинском районе японское рыболовство уже в 1870-е гг. приобрело черты капиталистического промышленного производства, главной была добыча сельди, из которой готовили тук. В 1871 г. на юге Сахалина японцы имели 540 сельдеварочных котлов, дававших около 300 тыс. руб. дохода. Кроме того, вывозились лососевые и треска на сумму 60–70 тыс. руб. в год<sup>27</sup>. После окончательного закрепления о-ва Сахалина за Россией по Петербургскому трактату 1875 г., японцы отстаивали за собой право беспошлинно вести рыболовный промысел, сохранив монополию в этой отрасли<sup>28</sup>. По подсчетам дореволюционных авторов, с промыслов Сахалина в конце 1880 – начале 1890-х гг. только одного тука вывозилось в Японию более 550 тыс. пуд. на сумму свыше 400 тыс. руб., а в конце 1890-х гг. – уже 1,6 млн пуд. рыночной ценностью около 2 млн руб.<sup>29</sup>

В Николаевском районе японский рыболовный промысел развивался высокими темпами: промышленники из Японии появились здесь впервые в 1889 г. с целью покупки рыбы у гиляков, в 1892 г. в низовья Амура прибыло 2 японских судна, в 1897 г. на Нижнем Амуре почти на всех участках действовали японские промышленники, не только скупая, но и добывая рыбу силами японских рабочих; в этом районе насчитывалось уже 40 японских шхун, а вывоз достиг почти 200 тыс. пуд.<sup>30</sup> В конце 90-х гг. началось проникновение японских промышленников и в Охотско-Камчатский район, где они осуществляли лов практически нелегально. Всего в водах Приамурского края в 1897 г. вели промысел 92 японских судна с 4,5 тыс. чел. (члены команды и рабочих), в 1900 г. – 286 судов с 13,4 тыс. чел., в 1902 г. – 268 судов и 12,3 тыс. чел., а вывоз достиг 2,5 млн пуд. рыбы и тука (рыбы 0,68 млн пуд., тука – 1,74 млн пуд.)<sup>31</sup>.

Российский крупный капитал в рыбопромышленности утверждался медленно. Попытки организации серьезных капиталистических предприятий в 1860–1890-е гг. очень часто заканчивались неудачей. Во второй половине XIX в. наибольшего успеха удалось добиться владивостокскому купцу Я.Л. Семенову: начав с промысла морской капусты, он решил также заняться ловлей рыбы. В 1878 г. созданная им совместно с Г.Ф. Демби компания получила в бесплатную аренду крупный участок на побережье Сахалина (от с. Маука до с. Такомбо), где возникла крупная фактория по промыслу рыбы и добыче морской капусты, причем лов рыбы (кеты, горбуши и сельди) со временем стал главной сферой деятельности<sup>32</sup>. В 1890-е гг. фирме «Семенов и К<sup>0</sup>» принадлежало 23 лучших рыболовных участка с объемом добычи 1,2–0,6 млн пуд. рыбы<sup>33</sup>. Кстати, с работы в фирме Семенова начинали свою карьеру многие дальневосточные рыбопромышленники: Бирич, Плетнев, Никоненко, Суконнов, Крамаренко и др. Особенно прибыльным было производство тука из сельди, которое давало 25–33% прибыли на затраченный капитал.

В районе Амура рыболовство долгое время носило потребительский характер, лишь к концу века выделился слой зажиточных промышленников. Не располагая крупными капиталами, они более выгодным для себя считали скупку, а не добычу рыбы, поэтому охотно стали перепродавать свои участки появившимся на Амуре японцам. Сами промышленники приобретали рыбу у аборигенов за бесценок (в 2–3 раза ниже рыночной стоимости), обменивали её на товары, спаивая коренное население дешевым спиртом<sup>34</sup>. Местное население попадало во все более усиливавшуюся зависимость от скупщиков; в конце 1890-х гг. более 60% добываемой на Нижнем Амуре рыбы шло на продажу<sup>35</sup>. Открытие обширного японского рынка для экспорта амурской рыбы, с одной стороны, стимулировало развитие рыбопромышленности в этом районе (увеличилась численность предпринимателей, возросли количество эксплуатируемых участков и интенсивность лова, за короткий срок – с 1892 по 1897 г. – добыча более чем удвоилась), однако, с другой – становилась все заметнее зависимость от японского капитала.

Промышленное рыболовство на Камчатке возникло в 1896 г., но развивалось очень быстро, и уже в 1900 г. заграничный экспорт из Камчатского промыслового района почти сравнялся с экспортом из Николаевского района, достигнув 430 тыс. пуд. соленой рыбы ценнейших лососевых пород<sup>36</sup>. В целом же объем промышленного лова по приблизительным оценкам составлял в 1899–1900 гг. около 4,5 млн пуд. (из них 2/3 – сельдь), а количество получаемого в обработанном виде продукта – около 1,62 млн пуд. рыночной стоимостью до 2 млн руб.<sup>37</sup>

Быстро возраставшее значение рыболовных промыслов заставило российские власти предпринять ряд мер по сбережению ресурсов Приамурья и развитию отече-

ственной промышленности. В 1898 г. было учреждено Приамурское управление государственных имуществ, в котором предусмотрены две должности специалистов по рыбному делу, начато исследование рыбных промыслов и т.д.<sup>38</sup> С 1900 г. вступили в силу новые правила рыболовства и производства морских промыслов в территориальных водах Приамурского генерал-губернаторства, отдававшие предпочтение отечественным предпринимателям и поощрявшие применение русского труда на промыслах; была введена сдача промысловых участков с торгов, увеличена пошлина, налагаемая на иностранных предпринимателей, запрещен наем иностранных рабочих и т.д. Принятые меры способствовали улучшению условий отечественного предпринимательства: в 1903 г. вылов ценной рыбы увеличился по сравнению с 1898 г. в 5 раз<sup>39</sup>.

Однако Русско-японская война и поражение в ней России нанесли тяжелый удар по русской рыбопромышленности. С потерей Южного Сахалина были утрачены богатейшие участки селёдочного лова и тукового производства. Вдоль южного побережья Приморья наблюдался кризис рыболовства. В частности, по участку Ольгинского лесничества в 1900–1901 гг. вели промысел 19–25 предпринимателей, а в 1904–1907 гг. продолжал заниматься ловом только один, объем добычи упал в сотни раз<sup>40</sup>. Кроме того, заключенная в 1907 г. русско-японская рыболовная конвенция на 17 лет узаконила японское рыболовство в русских морских прибрежных водах (за исключением 34 бухт и рек края). Предприниматели из Японии получили право брать в аренду участки наравне с русскими рыбопромышленниками, а также привозить на промыслы рабочих из своей страны, провизию, промысловое снаряжение и материалы, причем беспошлинно и под японским флагом.

После заключения конвенции русским рыбопромышленникам пришлось действовать в условиях неравной конкурентной борьбы. Многие промысловые участки стали переходить в руки японцев, обладавших капиталом, дешевой и опытной рабочей силой, собственным обширным потребительским рынком. Рыбопромышленников из России таким образом вытесняли во внеконвенционные воды.

В 1908 г. состоялся первый съезд рыбопромышленников Дальнего Востока, созванный с целью обсудить сложившееся положение в отрасли и разработать меры по развитию отечественного промышленного рыболовства. В 1909–1911 гг. правительством принят ряд мер, призванных стимулировать рыбодобычу: понижены фрахт на провоз рыбопромышленных грузов, а также железнодорожные тарифы на провоз рыбопродукции в Россию и на проезд российских рабочих, нанятых на работу на дальневосточные рыбные промыслы; введены специальные кредиты для рыбопромышленников и т.д. Начиная с 1908 г. стало улучшаться обслуживание русских промыслов на побережье Камчатки и в Берингоморье судами Добровольного флота. В 1912 г.

для этих целей Доброфлот приобрел 3 парохода и поставил их на обслуживание северных линий, на содержание которых организации выплачивалась государственная субсидия<sup>41</sup>. Осуществленные действия способствовали усилению позиций отечественной рыбодобывающей отрасли.

После Русско-японской войны промышленное рыболовство распространилось по всему дальневосточному побережью, что привело к формированию новых промысловых районов, которых к 1910 г. насчитывалось 8: Николаевский (на него в 1910–1914 гг. приходилось около 26,6% рыбодобычи), Западно-Камчатский (49,2%), Охотский (5%), Восточно-Камчатский (15%), Мариинский (1,2%), Сахалинский (0,5%), Юго-Западный (2,4%), Хабаровский (0,1%). Быстрыми темпами рос общий объем добычи, и, несмотря на потерю Южного Сахалина в 1910 г., улов достиг уже 6,9 млн пуд., в 1911 г. – 8,2 млн, в 1912 г. – 6,02 млн, в 1914 г. – 8,4 млн. Таким образом, сравнительно с 1900 г. общий вылов к 1914 г. увеличился примерно в 2 раза, а без учета Южного Сахалина (на который в начале 1900-х гг. приходилось 80% добычи) – более чем в 8 раз, причем рос вылов главным образом ценнейших лососевых пород, доля сельди в дальневосточной добыче сократилась с 78% до 5,5%<sup>42</sup>. В 1913–1914 гг. на Дальний Восток приходилось 13–14% общероссийской рыбодобычи и самый большой в мире по объему улов лососевой рыбы<sup>43</sup>.

Несмотря на жесткую конкуренцию более опытных и сплоченных японских промышленников, русский промысел развивался довольно устойчиво, хотя и был в значительной степени вытеснен в неконвенционные воды. В частности, к 1914 г. из 260 промысловых участков в конвенционных водах русским принадлежало только 35, но в целом в руках отечественных предпринимателей было более половины (245 из 470) участков, дававших свыше 60% улова<sup>44</sup>. Дальневосточным промышленникам удалось не только выдержать сильнейшую конкуренцию японских рыбодобытчиков, но и ослабить монополию японского рынка: если в 1909 г. в Японию вывозилось более 90% рыбопродукции, то в 1913–1914 гг. – около 67% (а из Николаевского района – менее 30%), зато усилился экспорт в Россию и Европу.

Накануне Первой мировой войны в рыбодобывающей отрасли происходили важные качественные изменения: улучшалось обустройство рыбалок и орудия лова, совершенствовались методы обработки рыбы, появлялось разнообразие в ассортименте готовой продукции и т.д. На крупных промыслах, особенно в низовьях Амура, возводились основательные хозяйственные постройки (засольные сараи или цеха, ледники, лесопильные и кирпичные заводы, бондарные мастерские и пр.), жилье для рабочих, на некоторых – медицинские покои и т.д. В этом плане в Николаевском районе особенно выделялись крупные промыслы К.Л. Лаврова, Ш.Х. Вейнермана, И.И. Свешникова, В.Я. Миллера, И.Н. Галичанина, М.И. Штыхмана, А.М. Люри (со-

владельцы – М.М. Люри и И.Р. Рубинштейн) и др.; на Восточной Камчатке – А.Г. Демби и Х.П. Бирича.

Характерным явлением для дальневосточной рыбопромышленности стало обустройство рефрижераторов: в Николаевском районе мощнейший стационарный рефрижератор был сооружен В.Я. Миллером на рыболовном участке Пронге (низовья Амура), к 1914 г. появились рефрижераторы на промыслах товарищества «Ш.Х. Вейнерман с сыновьями и А.И. Зубарев» на м. Вассе; действовала плавучая баржа-рефрижератор на промыслах «Г.К. Гауглера и К<sup>0</sup>» (Николаевский район); одним пароходом-рефрижератором владело Московское рыбопромышленное товарищество (Западно-Камчатский район) и тремя – товарищество «С. Грушецкий и К<sup>0</sup>»<sup>45</sup>.

Очень важным для будущего рыбопромышленности фактором стало строительство первого рыбоперерабатывающего завода, осуществленное одним из крупнейших промышленников К.Л. Лавровым. Завод, устроенный на Амуре в 35 верстах ниже Николаевска, выращивал 20 млн мальков в год. В 1914 г. Лавров передал его в казну. В 1914 г. компанией Демби и Бирича и товариществом «Грушецкий и К<sup>0</sup>»<sup>46</sup> были оборудованы еще 2 рыбоперерабатывающих завода на Камчатке. С 1907 г. началось быстрое развитие икряного дела. Приготовление лососевой икры до этого носило эпизодический характер, её в основном выбрасывали, используя лишь незначительное количество. Однако применение удачного способа засолки быстро усилило спрос на икру, стимулируя её заготовку: если в 1907 г. приготовлено 12 тыс. пуд., то в 1909 г. – 103,8 тыс., в 1912 г. – 178 тыс., в 1914 г. – 310 тыс., более половины икры шло с охотско-камчатских промыслов<sup>47</sup>. С 1910 г. стало быстро увеличиваться количество предприятий по приготовлению рыбных консервов: если в 1910 г. на рыбодобывающих участках действовало всего 4 рыбоконсервных завода, то в 1912 г. – уже 12, а в 1914 г. – 14 (из них 9 японских). Лучшие из заводов принадлежали русским промышленникам: А.Г. Демби и Х.П. Биричу, Г.А. Менарду. Особенно мощный и хорошо оборудованный завод (производительностью 4 тыс. пуд. консервов в сутки) был построен в 1914 г. товариществом «Грушецкий и К<sup>0</sup>».

Таким образом, рыбопромышленность Приамурья в начале XX в. развивалась довольно высокими темпами, быстро превращаясь в индустриальную капиталистическую отрасль. Однако в Амурской области, несмотря на большое значение рыболовного промысла для населения, промышленная добыча не сформировалась, лишь небольшая часть добываемой рыбы шла на рынок.

В годы Первой мировой войны возросшая потребность в рыбной продукции (в первую очередь для армии) заставила правительство принять дополнительные меры по увеличению заготовки и вывоза рыбной продукции с Дальнего Востока. В Николаевске-на-Амуре были построены два специальных причала для выгрузки рыбы, по-

ступавшей с Камчатки и Охотского побережья; выделены дотации Доброфлоту для содержания плавания судов в Охотско-Камчатском районе и т.д. Однако суда Доброфлота то и дело снимались с убыточных северных линий, вывоз рыбной продукции сократился втрое (по сравнению с 1913 г.). Уменьшилась добыча в Николаевском районе: с 1913 по 1916 г. объем улова лососевых упал более чем в 2 раза, общий дальневосточный улов в 1915 г. оказался на 32% ниже добычи 1914 г., а в 1916 г. – на 11% ниже уровня 1914 г.<sup>48</sup> Все это свидетельствовало о негативном влиянии войны, вызвавшей кризисные явления в отрасли.

Богатейшие лесные массивы Дальнего Востока стали основой для развития лесодобывающей промышленности, которая в виде промыслов зародилась еще в 1860-е гг. с началом активного заселения региона, обеспечивая внутренние нужды края в лесоматериалах, шедших на строительство городов, поселков, портов, военных укреплений и т.д., а также в дровяном топливе, потребляемом населением и возраставшим речным флотом Амура. Рубка и сплав леса уже в 70–80-е гг. XIX в. стали одним из главных занятий населения, одна половина древесины заготавливалась крестьянами, а другая – мещанами и казаками.

Капиталистическая лесная промышленность в Амурской и Приморской областях стала развиваться с конца XIX в. По данным «обзоров», в Приморской области за 1890–1899 гг. спрос на лесоматериалы увеличился в 10 раз, вызывая рост лесозаготовок; в Амурской области за навигацию 1893 г. на пристани Благовещенска было пригнано 965 плотов строевого и дровяного леса, а за навигацию 1896 г. – 2003 таких плота<sup>49</sup>. С началом железнодорожного строительства местные предприниматели получили крупные заказы на заготовку лесных материалов для нужд строительства, на поставку шпал и т.д., в связи с чем возник целый ряд лесозаготовительных предприятий.

В конце века были предприняты первые попытки организовать экспорт дальневосточного леса: в 1888 г. владивостокский коммерсант Ю.И. Бринер вывез партию лесных материалов в Китай, а следом за ним купец М.К. Федоров продал партию леса в Японию и часть – в Китай; в 1896 г. фирма «Я.Л. Семенов и Г.Ф. Демби» заключила контракт на поставку шпал для КВЖД и т.д. Однако попытки вывоза леса за границу были связаны с большими трудностями. В частности, в Китае дальневосточные предприниматели встретили сильную конкуренцию американских экспортеров, которые привозили лес уже разделанным, тогда как дальневосточники поставляли его в виде бревен и брусьев, что снижало потребительские качества<sup>50</sup>. Недостаток свободных капиталов и крайняя дороговизна рабочих рук препятствовали налаживанию лесоэкспорта и развитию данной отрасли.

В лесодобыче до начала XX в. развивалось преимущественно мелкое предпринимательство, когда мелкие хозяева, главным образом крестьяне и казаки, заготавливали небольшие партии леса и сплавливали их по рекам к крупным населенным пунктам, доставляли к железной дороге и в города и там продавали. Вырубались в основном переселенческие наделные леса и лесные массивы на казачьих землях. Устойчиво развиваться крупное предпринимательство стало только после Русско-японской войны, когда в крае началось активное строительство (в частности, – Амурской железной дороги и оборонных объектов), создавшее высокий спрос на лесоматериалы. Кроме того, изменившаяся конъюнктура на зарубежных рынках (рост потребительского спроса, повышение цен на лес и пр.) способствовала развитию экспорта дальневосточного леса.

Один из первых долгосрочных контрактов на эксплуатацию крупного лесного массива был заключен в 1904 г. владивостокским купцом М.И. Суворовым, который выиграл торги на 25 тыс. десятин казенного леса. Приступить к работам его фирма смогла только после войны, с января 1906 г., предварительно пришлось построить подъездные железнодорожные пути от ст. Свягино к участку, затратив на это 400 тыс. руб.; в 1905 г. торги на эксплуатацию двух участков в Черниговском лесничестве выиграл купец С.К. Гурский, заключивший контракт на 12 лет; в 1906–1908 гг. возникло еще 5 крупных предприятий, рассчитанных на многолетнюю разработку полученных по контракту лесных массивов <sup>51</sup>.

В 1911 г. в Приморской области на основе долгосрочных контрактов вели лесодобычу 9 фирм: М.И. Суворов, Хабаровское лесопромышленное товарищество, товарищество «И.Р. Рубинштейн и К<sup>0</sup>», Австралийское Восточное лесопромышленное общество в Императорской гавани (концессия Г.К. Слея), С.К. Гурский, лесопромышленное предприятие наследников Д.С. Бородина, Л.Ш. Скидельский, братья Синкевичи, Торговый дом «Бринер, Кузнецов и К<sup>0</sup>»<sup>52</sup>.

В Приморской области предпринимательство в сфере лесодобычи развивалось особенно оживленно: в 1913 г. было официально зарегистрировано 83 предпринимателя-лесопромышленника, 22 из них были также владельцами лесопильных и деревоперерабатывающих заводов <sup>53</sup>. Обследование лесных промыслов, проведенное зимой 1912–1913 гг. в Приморской области, зарегистрировало 186 лесозаготовительных предприятий, из них около 100 мелких (менее 25 рабочих) и только 16 крупных (более 300 рабочих) – 17,2% всех предприятий <sup>54</sup>, а доля фирм, работавших на долгосрочной контрактной основе, составляла всего около 5%.

В Амурской области крупные лесопромышленные предприятия не сформировались. В Сахалинской области наладить широкие промышленные лесозаготовки попытался Ю.И. Бринер, заключивший в 1908 г. контракт на 4 года с намерением вывозить

лес в Китай, однако в 1910 г., затратив около 500 тыс. руб., он вынужден был прекратить дело из-за сложностей с рабочими и плохого сбыта на шанхайском рынке<sup>55</sup>.

С 1906 г. стал устойчиво расти экспорт дальневосточного леса в Китай, Австралию, Англию и другие страны. В начале октября 1906 г. в Хабаровске торги на продажу 2 млн бревен из района бухты Терней выиграл инженер Пюльккенен и заключил с Управлением государственных имуществ контракт на 4 года. Но неудачное начало заставило Пюльккенена отказаться от концессии, перешедшей в руки Восточного лесопромышленного общества, которое, решив поставить дело на широкую ногу, затратило более 300 тыс. руб. на её обустройство, в целом расходы Общества за время действия контракта превысили 1 млн руб.<sup>56</sup> В 1907 г. начал экспорт леса из Уссурийского края Л.Ш. Скидельский, ставший самым крупным экспортером лесоматериалов, основная масса которых шла в Англию. В целом экспорт леса развивался достаточно быстро: в 1907 г. за границу из края было вывезено 70,0 тыс. куб. футов, в 1910 г. – 1360 тыс., в 1913 г. – 1455,8 тыс., в 1916 г. – 1896,6 тыс., 1917 г. – 1923,8 тыс. куб. футов<sup>57</sup>, т.е. за 11 лет экспорт вырос в 27,4 раза.

Наряду с крупным бизнесом в лесопромышленности продолжало развиваться мелкое предпринимательство. Мелкая промышленность процветала в лесничествах, расположенных вблизи Владивостока, Благовещенска, Хабаровска, Никольска-Уссурийского, Николаевска-на-Амуре, а также железных дорог и сплавных путей. Насколько значительно ускорилось развитие этого промысла свидетельствовала статистика сплава плотов по р. Амур: если в 1901–1905 гг. сплавалось около 4 млн пуд. леса, то в 1910–1911 гг. – около 16 млн пуд. (включая лесные грузы, перевозимые на плотках, которых ежегодно было примерно 1 млн пуд.), т.е. за 5–6 лет сплав леса увеличился более чем в 4 раза<sup>58</sup>. Для основной массы мелких промышленников (казаков и крестьян) лесозаготовка была преимущественно побочным промыслом. Так, из 1082 официально зарегистрированных в 1911 г. плотовладельцев 48% составляли казаки, 26% – крестьяне и 26% – мещане<sup>59</sup>. Заготавливали они в основном дровяной лес, удельный вес деловой и строевой древесины был невысок, составляя в Приморской области около 38%, в Амурской – примерно 25%<sup>60</sup>. В целом продукция лесопромышленности оценивалась в 1908 г. приблизительно в 10 млн руб., в 1913 г. – 12,367 млн руб.<sup>61</sup>, что свидетельствовало о той важной роли, какую выполняла отрасль в народном хозяйстве дальневосточного региона, хотя мелкотоварные формы производства в ней полностью преобладали.

Огромные запасы различных полезных ископаемых предопределили возникновение и развитие на Дальнем Востоке горнодобывающей промышленности. Очень скоро важнейшее место в хозяйственном развитии региона заняла золотодобыча. Известно, что капитал устремляется прежде всего в те отрасли, которые быстрее всего при-

носят прибыль. В этом плане золотодобыча имела исключительное значение, т.к. приносила высокие прибыли даже несмотря на дороговизну доставки на прииски рабочей силы, орудий труда, продуктов питания и предметов первой необходимости.

Присутствие золота в Амурской и Приморской областях было впервые обнаружено в конце 1840 – начале 1850-х гг. Однако развитие золотопромышленности на Дальнем Востоке началось лишь после официального правительственного разрешения на ведение с 1865 г. частного золотого промысла в обеих областях Приамурского края <sup>62</sup>.

Но крупные предприниматели еще до обнаружения правительственного разрешения стали проявлять интерес к поискам золота в Приамурье. Первые экспедиции были снаряжены санкт-петербургским купцом 1-й гильдии Соловьевым, действительным статским советником Кетчером, дворянкой Переяславцевой и др. <sup>63</sup> В 1862 г. столичные предприниматели Д.Е. Бенардаки, В.С. Каншин и И.А. Иконников образовали компанию для нахождения золотосодержащих россыпей в Восточной Сибири и бассейне Амура, на средства которой в 1864 г. была снаряжена экспедиция, открывшая в 1866 г. богатейшие золотые россыпи на р. Джалинде (между Амуром и Зеей) <sup>64</sup>. В 1867 г. для эксплуатации этих россыпей была основана «Верхне-Амурская золотопромышленная К<sup>0</sup>», начавшая промышленную разработку Васильевского прииска в 1868 г., причем в первый же год было добыто более 50 пуд. золота <sup>65</sup>. Вскоре возникли «Средне-Амурская К<sup>0</sup>» и «Ниманская К<sup>0</sup>», которые стали разрабатывать золотые россыпи, обнаруженные по Среднему Амуру и по р. Ниман (приток Буреи).

В Приморской области первые золотоносные площади для частной разработки были отведены в 1869 г. купцу Х.П. Тетюкову, за первый год эксплуатации его прииска было добыто более 2 пуд. золота <sup>66</sup>. Летом 1867 г. случайно открыты золотые россыпи на о. Аскольд, в начале 1870-х гг. их разработку стал вести капитан-лейтенант Молчанский, добывая 8–16 фунтов золота за сезон <sup>67</sup>, что по сравнению с другими приисками было немного.

В 1880-х гг. добыча золота в Приамурском крае достигла уже значительных размеров, составляя в среднем около 300 пуд. ежегодно. За 5 лет – с 1885 по 1889 г. – только в Амурской области добыто 1827 пуд. золота, а в следующие 5 лет – уже 2589 пуд. За 1870–1890 гг. число приисков в Амурской области увеличилось в 6,7 раза, а количество добываемого золота – в 3,5 раза. В Приморской области темпы развития золотопромышленности были значительно ниже: до начала 1890-х гг. действовали всего 3 прииска (Х.П. Тетюкова на Амгуни, братьев Бутиных в Николаевском округе и Молчанского на о. Аскольд) с общей добычей 7–9 пуд. <sup>68</sup>

В первое десятилетие развития дальневосточной золотопромышленности ведущая роль принадлежала крупному капиталу. По свидетельству окружного инженера

Л.Ф. Бацевича, в Амурском крае около 90% золота добывалось на приисках трех главных компаний: Верхне-Амурской, Зейской и Ниманской<sup>69</sup>, в Приморской области – компаний «Ельцова и Левашева» и Амгунской, несколько позднее – Охотской.

Формирование крупных компаний в дальневосточной золотопромышленности было объективно детерминировано. Разведка и промышленная разработка золотоносных площадей в условиях крайне слабой заселенности и полного бездорожья требовали очень больших затрат, наем и доставка рабочих, специалистов, орудий производства, продуктов, снаряжения, постройка жилищ и административных зданий и т.д. полностью ложились на плечи предпринимателей, и без солидного исходного капитала наладить эффективную эксплуатацию месторождений было невозможно. Поэтому промышленники финансово объединялись, что позволяло эксплуатацию золотоносных площадей вести рационально, используя более совершенные способы организации труда, орудия, приспособления и машины. В частности, крупнейшие компании – Верхне-Амурская, Зейская и Ниманская – уже с конца 1870-х гг. стали применять на своих приисках локомобили и паровые двигатели; в конце 1880-х гг. на двух приисках Верхне-Амурской К<sup>0</sup> (Глебовский и «Первый рудник»), трех приисках Зейской К<sup>0</sup> (Леоновский, Рождественский и Анненский) и двух приисках Ниманской К<sup>0</sup> (Тимофеевский и Якутский) были проложены рельсовые дороги, эфель и галька отвозились из разрезов в вагонетках с помощью паровой или конной тяги. Верхне-Амурская К<sup>0</sup> одной из первых в России стала применять электрическое освещение разрезов и установила телефонную связь между приисками и резиденцией; появилось электрическое освещение на прииске Покровском Амгунской К<sup>0</sup> (Приморский горный округ). В 1897 г. на одном из приисков на р. Уруши (верховья Амура) был впервые в России применен дражный способ отработки и т.д. В целом в 1893–1894 гг. в Приморской области имелись двигатели и механизмы на 3 приисках, в Амурской – на 14, с общей мощностью силовых установок в 504 л.с.<sup>70</sup>

Однако к концу XIX столетия ситуация стала все более меняться как в связи с истощением уже известных богатых месторождений, так и в связи с активным развитием мелкого предпринимательства. Росту мелкой золотопромышленности, дроблению производства, распространению грубых и примитивных методов золотодобычи способствовал целый ряд факторов. Во-первых, экономический подъем и приток капиталов, связанные со строительством Уссурийской железной дороги, оказали влияние на быстрое формирование слоя средних и мелких предпринимателей, многие из которых стремились вложить накопленное в очень выгодное «золотое дело», но, не имея средств на обустройство приисков, прибегали к самым примитивным и грубым методам эксплуатации месторождений. Во-вторых, активный приток рабочих со всех краев России, приезжавших в амурскую тайгу из-за слухов о высоких заработках. В-

третьих, с конца 1880-х гг. началась усиленная миграция на Дальний Восток дешевых иностранных отходников из соседних азиатских стран (главным образом Китая и Кореи), которые в поисках работы также стремились на прииски. В результате все шире стал распространяться такой способ золотодобычи как золотничество.

Отказ от дорогостоящих рациональных методов стал наблюдаться и в деятельности крупных компаний. В частности, в 1886 г. Верхне-Амурская К<sup>0</sup> свои знаменитые прииски в районе Джалинды, давшие ей за 18 лет эксплуатации более 2500 пуд. золота, отдала в аренду собственным служащим, не желая тратить средства на дополнительную разведку и техническое оборудование. Зейская и Ниманская компании, невзирая на запреты горного инженера, стали применять «ямный» способ на небогатых россыпях, нанося непоправимый урон золотоносным участкам, и т.д.<sup>71</sup> Своеобразным фактором, повлиявшим на распространение золотничества, стал разгром в 1886 г. так называемой «Желтугинской республики» – скопления вольностарателей, незаконно разрабатывавших золотое месторождение на р. Желтуге на севере Маньчжурии (в 35 верстах от амурской станицы Игнашино), после чего масса рабочих рассеялась по амурской тайге.

В начале 1890-х гг. в отчете Иркутского горного управления о состоянии золотопромышленности с тревогой отмечалось: «Изобилие дешевых работников способствует все большему и большему увеличению мелких золотопромышленников, которые при золотничном способе разработки россыпей только портят золотосодержащие площади, также и потому, что из золотничников-старателей китайцы и корейцы быстро превращаются в хищников, представляя такую силу, бороться с которой трудно при их многочисленности и неуловимости»<sup>72</sup>.

Развитие мелкой золотопромышленности в 90-е гг. шло опережающими темпами, в связи с чем к концу века большинство приисков разрабатывались золотничным и отрядным способами. В целом за 1890–1900 гг. число приисков увеличилось в 5 раз, количество занятых рабочих – в 3,8 раза, в то время как добыча золота возросла только на 37%, а в расчете на одного рабочего упала в 2,7 раза. Особенно быстро развитие мелкой золотопромышленности происходило в Амурской области, где за 90-е гг. количество разрабатываемых приисков увеличилось почти в 4 раза, численность приисковых рабочих – в 3,3 раза, а добыча золота возросла всего лишь на 3%<sup>73</sup>. Негативным следствием распространения золотничества стала утечка золота, утаиваемого рабочими. По оценкам специалистов, уже в 1890-е гг. нелегально уходило в Китай 150–190 пуд. золота ежегодно<sup>74</sup>.

В целом роль золотодобывающей отрасли в экономике Дальнего Востока была сложной и противоречивой. С одной стороны, она стягивала массу рабочих, создавая тем самым внутренний рынок на сельскохозяйственные продукты и предметы по-

ребления, стимулируя развитие обрабатывающей промышленности, способствуя заселению отдаленных таежных районов, давая толчок хозяйственному освоению новых территорий. С другой стороны, золотодобыча надолго стала главной сферой приложения частных капиталов и применения наемной рабочей силы, что в условиях слабой заселенности и бездорожья тормозило развитие других отраслей экономики. Более того, огромные доходы, получаемые от золотодобычи, или перекачивались в непроемкие сферы, или «уходили» в экономику других районов (поскольку заправляли крупнейшими золотопромышленными компаниями предприниматели столицы) и не использовались в интересах промышленного развития Приамурья. Зачастую эти доходы не развивали и саму золотопромышленную отрасль, т.к. при первых признаках истощения богатых месторождений владельцы все чаще отказывались от постановки хозяйских работ в пользу более дешевых и доходных золотничных. В результате начавшийся в 1880-е гг. процесс модернизации золотодобывающей отрасли замедлился, особенно в Амурской области.

В начале XX в. наметившиеся в 1890-е гг. негативные тенденции в золотопромышленности усилились: количество разрабатываемых приисков и число рабочих росли быстрее, чем объем золотодобычи, а с 1908 г. она стала неуклонно снижаться. Так, в 1907 г. на Дальнем Востоке добыли рекордное количество золота – 720 пуд., что было в полтора раза больше, чем в 1900 г., однако в расчете на одного рабочего количество добываемого золота составляло в 1900 г. 0,044 пуд., а в 1907 г. – 0,028 пуд., т.е. снизилось чуть ли не вдвое. Общая добыча золота в 1913 г. составила 326 пуд., что было в 2,2 раза меньше, чем в 1907 г. В расчете на одного рабочего добыча в 1913 г. составила 0,012 пуд. и снизилась по сравнению с 1907 г. более чем в 2 раза<sup>75</sup>. В 1914 г. произошло некоторое увеличение – до 395,5 пуд., однако уже в 1915 г. под влиянием войны объемы золотодобычи стали сокращаться, едва достигнув довоенного уровня – 338 пуд. (на 3,6% выше уровня 1913 г., но в расчете на одного рабочего – ниже на 11%).

Снижение золотодобычи в крае и особенно резкое ее падение в расчете на одного рабочего (за 1900–1913 гг. сократилась почти в 4 раза), свидетельствовали о кризисе, поразившем отрасль в результате распространения золотничества, а также вследствие истощения разведанных золотоносных месторождений. В то время как хозяйские работы сокращались, удельный вес добываемого золотничниками золота быстро возрастал: если в 1890-е гг. он не превышал 10–12%, то в 1911–1913 гг. на золотничников приходилось 71–72% добываемого золота, причем в Амурской области – более 90%, в Приморской – 35–37%. В Амурской области в связи с переходом на золотничные работы применение техники стало заметно сокращаться. Так, в Буреинском округе в начале 1890-х гг. двигателями и механизмами были оборудованы 8 приисков, в

1904 г. – только 3, а с 1911 г. фактически все предприниматели перешли на золотничные работы. В Амурском горном округе в 1894 г. двигатели и механизмы имелись на 12 приисках, к 1914 г. – только на 4 и т.д.<sup>76</sup>

Переход золотопромышленности на золотничные способы добычи имел и другие негативные последствия: резко затормозился, а затем деформировался процесс формирования слоя постоянных опытных рабочих, которые вместе с семьями стали покидать приисковые поселки, начали пустеть уже сложившиеся таежные «очаги цивилизации» и т.д. Вместо оседлого населения в тайгу направились артели старателей, ориентированных на кратковременное пребывание. С их приходом росли «спиртоношество», преступность и т.д. Но наиболее тяжелым следствием золотничества было развитие хищничества, т.е. нелегальная добыча золота на чужих или вновь открытых, но не заявленных участках, а также утаивание и разворовывание добытого золота на разрабатываемых участках. Начиная с С.К. Оранского, писавшего об этом еще в конце 1880-х гг., многие горные инженеры били тревогу по поводу этого опасного явления. Так, по данным золотосплавочных лабораторий (Николаевской, Зейской и Благовещенской), фактическая добыча золота была выше официально регистрируемой на 50–70%<sup>77</sup>. В частности, по Зейскому горному округу в 1913 г. добыто 129 пуд. золота, а Зейской лабораторией зарегистрировано 385 пуд.; в Приморском горном округе по официальным данным в 1907 г. добыто 68 пуд., в 1909 г. – 55, в 1912 г. – 96, а Николаевская лаборатория зарегистрировала соответственно 111, 112 и 138 пуд.<sup>78</sup> По подсчетам специалистов 1920-х гг. – М.И. Целищева, П.И. Полевого, П.Д. Лежнина и др., – фактически ежегодно на Дальнем Востоке в эти годы добывалось золота примерно 1500 пудов, или более 40% общероссийской добычи<sup>79</sup>.

Характерно, что с развитием золотничества расхождения между официально регистрируемым количеством добываемого золота и данными золотосплавочных лабораторий становились все более значительными. Внушительные размеры хищничества способствовали большой утечке золота в Китай: по подсчетам А.Н. Митинского, ежегодно туда уходило 75–125 пуд., а по данным горного инженера П.И. Полевого – до 300 пуд.<sup>80</sup> При использовании машинных работ возможность хищничества резко снижалась, о чем свидетельствовали многолетние наблюдения горных инженеров<sup>81</sup>.

Накануне Первой мировой войны начались определенные благоприятные перемены в условиях развития золотопромышленности: усилиями переселенческого ведомства стали заселяться отдаленные территории, в частности, низовья Селемджи, осуществлялась прокладка дорог к приисковым районам (на казенные средства велось строительство Софийско-Де-Кастринской дороги), улучшилось судоходство по р. Селемдже и т.д. Все эти меры облегчали связь приисков с Благовещенском и Николаевском, способствовали удешевлению перевозок (а значит и снижению цен на про-

дукты, товары первой необходимости и технику), создавая предпосылки для более эффективной организации золотодобычи.

Определенные позитивные сдвиги наблюдались и в развитии самой золотопромышленности: активизировались разведочные работы, были установлены драги на нескольких приисках, началось использование гидравлического способа добычи золота (в Зейском и Буреинском районах) и пр. Особенно ярко эти тенденции проявились в Приморском горном округе, позволив золотодобывающей отрасли начать преодоление кризиса: с 1911 по 1914 г. количество золота, добываемого в этом округе с помощью драг и других механизмов, возросло в 1,8 раза. В Уссурийском горном округе большие усилия по налаживанию технически современной золотодобычи предпринял владивостокский предприниматель Ю.И. Бринер. Ему удалось с помощью французских инвесторов создать акционерную компанию, на средства которой был оборудован прииск «Желанный». Однако начавшаяся война приостановила работы, и промышленная эксплуатация прииска так и не началась<sup>82</sup>.

Одна из старейших отраслей дальневосточной экономики – угледобывающая – получила толчок к развитию еще до полного присоединения края к России в 1850-е гг. На Сахалине в 1856–1859 гг. необходимый для плававших в этом районе паровых судов уголь добывали небольшие (в 40–50 чел.) команды солдат, а с учреждением сахалинской каторги – каторжане. Добыча угля велась неравномерно из-за отсутствия стабильного спроса. Так, с 1860 по 1864 г. добыто 1,31 млн пуд., затем на 3 года добыча была прекращена, с 1870 по 1874 г. добыто всего 0,74 млн пуд.<sup>83</sup>

Одновременно предпринимались попытки наладить угледобычу силами частных лиц. Так, в 1859 г. получил отвод в окрестностях бухты Нояси купец А.С. Буоров, однако возникшие трудности со сбытом добытого угля заставили его в 1864 г. отказаться от участка в пользу казны. В 1867 г. эксплуатацию этого угольного участка вели американцы Эллис и Гельник, которым удалось за 2–3 года сбыть более 250 тыс. пуд.<sup>84</sup> В целом развитие частного предпринимательства на Сахалине было сопряжено с огромными трудностями, связанными с необходимостью крупных капиталовложений, отсутствием рабочей силы и оборудованных под погрузку угля пристаней, ограниченным сбытом и т.д.

Довольно рано уголь был обнаружен и на материковой территории Дальнего Востока. В 1859 г. во время пребывания эскадры с графом Н.Н. Муравьевым-Амурским в заливе Посьета поблизости был найден каменный уголь (на берегу бухты Экспедиции), который стали эпизодически добывать силами небольшой команды солдат (20–30 чел.), нанимая им в помощь 10–20 корейцев<sup>85</sup>. Объем добычи был небольшим и удовлетворял только насущные потребности (отопление зданий, работу паровой мельницы, снабжение каменным углем военных судов). Но в 1878 г. добыча была

прекращена<sup>86</sup>. Присутствие угля в 1860-е гг. было обнаружено во многих местах края: в долинах рек Суйфун, Монгугай, Сучан, у заливов Америка и Уссурийский, около с. Ново-Михайловка на Амуре и др.<sup>87</sup>

На Сахалине Дуйские копи владели жалкое существование и с 1875 г. были отданы на 24 года в аренду надворному советнику Я.Н. Бутковскому, основавшему акционерное общество «Сахалин», причем тюремная администрация обязалась предоставлять для работ каторжан. Однако деятельность общества не принесла ожидаемых результатов, т.к. несмотря на льготы, оно не предприняло существенных мер по улучшению оборудования, усовершенствованию технологического процесса и т.д., продолжая эксплуатировать труд заключенных. У предпринимателей не было денег на развитие дела, общество постоянно было в долгах. По измененному в 1892 г. контракту тюремная администрация обязалась поставлять на рудник ежедневно не менее 210 подневольных рабочих<sup>88</sup>. Но в целом за 17 лет (с 1880 по 1896 г.) деятельности обществу не удалось достичь весомых результатов, среднегодовая добыча едва превышала 6,85 тыс. т, что было много ниже реальных объективных возможностей<sup>89</sup>.

С 1891 г. тюремное ведомство возобновило работу на одном из рудников в Дуэ, в 1892 г. начало свою деятельность новое общество «И.О. Маковский и К<sup>0</sup>», получившее в аренду Сортунайское и Мгачинское месторождения<sup>90</sup>. В 1894 г. объем угледобычи на Сахалине впервые превысил 1 млн пуд. (17,6 тыс. т), а за 1895–1900 гг. увеличился более чем втрое, составив свыше 3,7 млн пуд (59,3 тыс. т)<sup>91</sup>. Сахалинские шахты до конца столетия являлись основным источником топлива для края, а местный уголь вывозился также в Китай, Японию и США (Сан-Франциско). Однако вывоз угля с Сахалина был сопряжен с большими трудностями: из-за отсутствия хороших причалов суда стояли на рейде в Дуэ, а уголь сначала грузили на баржи, которые доставляли его к судам, и там уже шла перегрузка; стоянка для судов была тяжелой из-за характерных для Татарского пролива штормов и туманов; кроме того, отдаленность Дуэ от Владивостока (куда в основном вывозился уголь) таила опасность в случае войны полного прекращения перевозок.

Все это обостряло объективную необходимость поиска и разработки угольных месторождений на материке. К началу 1890-х гг. в Южно-Уссурийском крае действовало только одно угледобывающее предприятие: вблизи Владивостока на западном берегу Амурского залива производил разработку угольного месторождения купец М.К. Федоров. Работы велись нерегулярно, уголь добывался кустарным способом, объем добычи был незначителен: в 1890 г. – 67 тыс. пуд, в 1891 г. – 31 тыс. пуд.<sup>92</sup> Хотя о наличии угля было известно с самого начала освоения края, на детальную разведку не находилось средств. Летом 1887 г. член Общества изучения Амурского края В.П. Маргаритов отправился в район Сучана, где исследовал обнажения угля, собрал

образцы и отправил их на анализ в Санкт-Петербург. Уголь оказался столь высокого качества, что была сформирована специальная геолого-разведочная экспедиция под руководством геолога Д.Л. Иванова, направленная в район Сучана для исследования месторождения и проработавшая до 1893 г. Она выявила богатые запасы угля и промышленную перспективность месторождения<sup>93</sup>. В 1900 г. его взяли в казенную разработку, была заложена шахта № 1, стали прибывать шахтеры из угледобывающих центров России<sup>94</sup>.

Рост потребности в угле, обусловленный развитием железнодорожного и водного транспорта, подъемом промышленности и т.д., стал сильнейшим стимулом для активизации частного предпринимательства в угледобывающей промышленности. В 1894 г. инженер Горлов обнаружил месторождение угля близ Владивостока (ст. Подгородная) и, получив разрешение, в 1895 г. начал свою деятельность<sup>95</sup>. Одно за другим были открыты еще несколько угледобывающих частных предприятий, и в 1900 г. их действовало уже 5, а добыча угля на Дальнем Востоке в этом году составила 4,3 млн пуд (76,0 тыс. т), увеличившись за 1890–1900 гг. в 6,2 раза<sup>96</sup>. Это было много ниже местных потребностей, которые определялись в 25–30 млн пуд. (500 тыс. т), и поэтому приходилось завозить дорогостоящий уголь из Японии и Англии, на что уходило ежегодно 3,3 млн руб.<sup>97</sup>

В начале XX в. центр добычи угля перемещается на материк. Для угольной отрасли Сахалина тяжелым ударом стала Русско-японская война, а вслед за ней – отмена каторги и сильнейший отток населения с острова, угледобыча пришла в упадок. В 1905 г. закрылись тюремные копи, Анастасиевские копи (Мгачинское месторождение) и Дуйский рудник (право аренды на него в 1901 г. от общества «Сахалин» перешло к товариществу «И.О. Маковский и К<sup>0</sup>») в годы войны были залиты водой, на них добыча почти не велась, в основном вывозились накопленные запасы, в среднем – чуть более 1 млн пуд., т.е. втрое меньше, чем в 1900 г. В 1913 г. на Сахалине действовало всего 2 шахты (Дуйская и Воеводская) с общим объемом добычи 1,2 млн пуд. (в 3 раза меньше, чем в 1900 г.).

Угледобывающая промышленность в Южно-Уссурийском крае в начале XX в. набирала темпы: с 1900 по 1910 г. количество частных угледобывающих предприятий увеличилось вдвое (с 5 до 10), а добыча – более чем в 10 раз. Одновременно шел процесс механизации производства: устанавливались паровые машины и котлы, водоотливные насосы, подъемники, землечерпательные машины, бурильные станки и пр., появились первые электродвигатели, стали строиться сортировочные, прокладываться железнодорожные узкоколейки и т.д. Если в 1905 г. оборудование и машины имелись на 5 копиях, то в 1913–1914 гг. – на 8, а общая мощность силовых установок возросла более чем в 2 раза и в расчете на 1 рабочего составляла 0,68 л.с.<sup>98</sup>

Наиболее мощным угольным предприятием на Дальнем Востоке стал казенный Сучанский рудник: к 1913 г. там действовали 2 основные и 8 вспомогательных шахт; в 1906–1908 гг. была проложена Сучанская железнодорожная ветка, соединившая рудник с Уссурийской железной дорогой, с конечной станцией Конгауз, от которой к шахтам вела 36-верстная узкоколейка. Оборудование шахт непрерывно улучшалось и выгодно отличалось по своим характеристикам от частных предприятий: на основных шахтах действовали мощные углеподъемники, паровые лебедки, искусственная вентиляция, электрическое освещение и т.д. Были построены электростанция, углепромывочная и углеобогатительная фабрика, лесопильный завод, во Владивостоке появились брикетная фабрика и большой угольный склад и т.д.<sup>99</sup> В 1909 г. на Сучанском руднике была оборудована первая в Сибири спасательная станция с необходимым снаряжением и сформирована спасательная команда<sup>100</sup>. Добыча угля быстро росла: в 1903 г. – 1,2 млн пуд., в 1909 г. – 10,5 млн, в 1914 г. – 12,6 млн, в 1916 г. – 16,5 млн<sup>101</sup> На долю Сучана приходилось 43–44% добываемого на Дальнем Востоке угля. Вместе с тем, несмотря на более высокую по сравнению с частным сектором энерговооруженность шахтерского труда, производительность в расчете на 1 рабочего была ниже, составляя 6,4–7 тыс. пуд., тогда как на частных шахтах – 11,2–9,4 тыс. пуд.<sup>102</sup>

Строительство Амурской железной дороги дало толчок развитию угледобывающей промышленности в Амурской области: с 1906 г. активизировались поисково-разведочные работы, а в 1912 г. открыли первый каменноугольный рудник – Покровский. Позднее были основаны еще 4 рудника: Люббеновский, Ванковский, Марковский и Плюснинский, но оборудовать до войны их не успели, и добыча велась лишь на первых двух. Общий объем угледобычи в 1913–1915 гг. не превышал 500 тыс. пуд.<sup>103</sup>

В целом добыча угля на Дальнем Востоке с 1900 по 1913 г. увеличилась в 4,5 раза, к 1916 г. – более чем в 8 раз, что, однако, все еще не могло удовлетворить потребности местной быстро развивавшейся экономики, в связи с чем иностранный уголь ввозился в объеме 3–4 млн пуд. ежегодно. Быстро шло усиление энерговооруженности отрасли: с 1897 по 1905 г. – в 5,8 раза, с 1905 по 1916 г. – в 3,5 раза. Выработка в расчете на одного шахтера также росла: в 1905 г. она составляла 5 тыс. пуд., в 1913 г. – 7 тыс., в 1916 г. – 8 тыс. пуд., или 128,0 т<sup>104</sup>, что было лишь немногим ниже общероссийского уровня, составлявшего в 1913 г. около 9 тыс. пуд., или 140,9 т<sup>105</sup>. Как показывают вышеприведенные данные, в годы Первой мировой войны углепромышленность была одной из немногих отраслей, сохранивших позитивную динамику развития.

Важным и очень перспективным для будущего экономики Дальнего Востока стало зарождение металлорудной промышленности. Уже в 1860-е гг. в Уссурийском крае

были выявлены различные металлогорудные месторождения: найдены серебро-свинцовые руды в окрестностях зал. Св. Ольги, в Сучанской долине обнаружен заброшенный серебряный рудник древнего происхождения, во многих местах зафиксировано присутствие выходов железной руды<sup>106</sup>. Однако средств на их детальную разведку и разработку не было. В 1890-е гг. частный предпринимательский интерес к горной промышленности заметно возрос, например, только за 1897–1900 гг. было подано более 100 заявок на поиск металлогорудных месторождений<sup>107</sup>. В конце 1890 – начале 1900 г. количество отводов металлогорудных месторождений по заявкам частных лиц быстро росло, но необходимых капиталов на основание и оборудование рудников у местных предпринимателей не было.

Организовать промышленную добычу руды удалось только владивостокскому предпринимателю Ю.И. Бринеру. В 1897 г. он за свой счет снарядил экспедицию во главе с инженером С.В. Масленниковым, которая должна была исследовать месторождение свинцово-цинковой руды близ бухты Тетюхе. В течение 1897–1902 гг. проводились разведочные работы, а в 1902–1903 гг. были сделаны отводы площадей под рудники, но правильные работы по добыче начались лишь в 1907 г., когда было добыто 62 тыс. пуд. руды<sup>108</sup>. В 1907 г. Ю.И. Бринеру удалось заинтересовать проектом разработки Тетюхинского месторождения германскую фирму «Арон Гирш и сын» и создать с ее участием акционерное общество «Тетюхе» с основным капиталом в 1 млн руб. (60% принадлежали фирме Гирша). С 1909 г. велись оборудование штолен для производства подземной добычи, прокладка узкоколейки от бухты до рудников, устройство подвесной дороги, были приобретены паровозы, вагоны, платформы, катера и баржи и т.д., а в 1910–1914 гг. построена обогатительная фабрика<sup>109</sup>. Добыча серебро-свинцово-цинковых руд быстро росла: в 1908 г. – 0,566 млн пуд., в 1909 г. – 1,197 млн, в 1911 г. – 1,67 млн, в 1912 г. – 2,528, в 1913 г. – 3,788 млн пуд.<sup>110</sup>

Начавшаяся война привела к снижению добычи: в первые два месяца Тетюхинские рудники совсем не разрабатывались из-за финансовых затруднений, за 1914 г. было добыто всего 2,1 млн пуд., однако в 1915 г. – уже 3,5 млн, в 1916 г. – 3,8 млн пуд., общей стоимостью от 1,5 до 2,8 млн руб.<sup>111</sup>

С 1908 г. начался экспорт тетюхинской руды за границу: в 1908 г. вывезено 62 тыс. пуд., в 1909 г. – 667 тыс., в 1910 г. – 1223 тыс., в 1912 г. – 1566 тыс., в 1913 г. – 912 тыс., в 1915 г. – 681 тыс., в 1916 г. – 338 тыс. пуд. (на сумму 0,5–1,2 млн руб.)<sup>112</sup>. Вывозимая обществом «Тетюхе» руда высоко ценилась на европейских рынках, что объяснялось значительным содержанием в ней серебра (от 800 до 2000 и более грамм на одну тонну) и свинца (не менее 70%)<sup>113</sup>.

На серебро-свинцовых рудниках других предпринимателей добыча производилась лишь в процессе разведочных работ и была незначительной. В 1916 г. промыш-

ленник Г.А. Жуков стал наращивать добычу на Пхусунском руднике, в том же году он выстроил опытный свинцово-плавильный завод, на котором было выплавлено 32 пуд. свинца <sup>114</sup>.

На Тетюхинских рудниках добывалась также в небольших количествах медная руда, являвшаяся побочным продуктом, а с 1913 г. её начали добывать на Елизаветинском руднике, принадлежавшем Б.В. Озмидову, но объем был очень скромным: в 1911 г. – 3,8 тыс., в 1913 г. – 7,98 тыс., в 1916 г. – 7,5 тыс. пуд. <sup>115</sup>

Несмотря на увеличение в начале XX в. количества отводов железорудных месторождений (участки получили М.Г. Шевелева, Ю.И. Бринер, А.К. Громадзский, М.Л. Арцт), организовать их промышленную эксплуатацию никому не удалось: добыча ограничивалась обязательным минимумом, составляя от 60 до 120 тыс. пуд. В год Ю.И. Бринер планировал привлечь английский капитал с целью наладить промышленную добычу железной руды, однако проект этот осуществлен не был.

Все технические мощности металлорудной промышленности были сосредоточены на рудниках общества «Тетюхе», составляя к 1914 г. 1059 л.с., что было больше 1 л.с. в расчете на одного рабочего (наиболее высокая энерговооруженность по горнодобывающей отрасли) <sup>116</sup>. На других рудниках добыча велась без применения какой-либо техники, с помощью кайла и лопаты, руда вывозилась в обыкновенных тачках, на открытых работах применялись взрывчатые материалы.

В 1890-е гг. строительство железной дороги, крепостных сооружений и других объектов привело к возобновлению еще одного из видов добывающего производства – добычи строительных материалов (бутового камня, щебня, извести, мрамора, гранита и т.д.). В 1900 г. в Приморской области действовало 2 предприятия по добыче стройматериалов, в 1907 г. их насчитывалось в крае 4 (2 – в Приморье и 2 – в Амурской области), в 1914–1915 гг. – 8–9 предприятий (5–6 – в Приморской и 3 – в Амурской области). В этой отрасли полностью господствовал ручной труд, иногда применялась взрывчатка <sup>117</sup>.

Серьезные предпосылки для возникновения и развития нефтедобывающей промышленности имелись на Сахалине. Уже в начале 1870-х гг. было известно о наличии там нефти, начать разработку хотел предприимчивый николаевский купец А.Е. Иванов, хлопотавший об отводе 1 тыс. дес. земли для разведок и добычи нефти. Прошение было удовлетворено, но смерть предпринимателя помешала началу дела <sup>118</sup>. В 1888 г. отвод участка в 1 тыс. дес. в этом районе (по речке Оха) получил отставной лейтенант и владивостокский купец I гильдии Г.И. Зотов, создавший «Сахалинское нефтепромышленное товарищество Г.И. Зотов и К<sup>0</sup>», но, к сожалению, недостаток опыта, средств и технической оснащенности привели компанию к неудаче <sup>119</sup>. Тем не менее Г.И. Зотов продолжал попытки найти нефть, создав после Русско-

японской войны новую нефтяную компанию, куда вошли горный инженер В.А. Кузнецов и буровой мастер Носков; в 1907 г. Зотов скончался, но общество, распорядителем которого стал В.А. Кузнецов, продолжило разведочные работы, и в 1910 г. им была получена первая нефть на Охе <sup>120</sup>. Однако широкую промышленную добычу наладить не удалось из-за недостатка средств.

Одновременно активную деятельность по поиску нефти развернул на Сахалине германский инженер Ф.Ф. Клейе, который заинтересовался этой проблемой еще в 1898 г. и приступил (по поручению русского купца Штемана) к легким разведкам. Впоследствии Клейе принял русское подданство и добился в 1907 г. отвода 180 дес. северо-восточнее Муйского залива. Ему удалось привлечь немецкие и китайские капиталы и начать серьезные работы: с 1910 г. прокладывается колесная дорога между Баотынскими и Нутовскими промыслами, появляется снаряжение для глубокого бурения, нанимаются английский инженер, 5 буровых мастеров и т.д., разрабатывается несколько скважин, давших впоследствии обнадеживающие результаты <sup>121</sup>. Организовать промышленную добычу компании помешали война и последовавшая вскоре японская оккупация Северного Сахалина.

Важнейшая роль в народном хозяйстве Дальнего Востока принадлежала строительной промышленности. Особенно активизировалось ее развитие с 1890-х гг., т.е. со времени осуществления крупных казенных проектов: сооружения Уссурийской железной дороги, Владивостокской крепости, морского и военного порта и т.д. Активизация строительства стимулировалась также ростом числа переселенцев и быстрым хозяйственным развитием региона. Большой объем строительных работ выполнялся в городах и крупных населенных пунктах: например, в 1907 г. только во Владивостоке возведено до 400 новых капитальных домов, в Хабаровске – до 540, в Благовещенске и Николаевске – до сотни в каждом и т.д. <sup>122</sup>

Строительная отрасль стягивала крупные капиталы, особенно на сооружение казенных объектов: например, на Уссурийскую железную дорогу затрачено 31,7 млн руб., КВЖД обошлась казне в 404,823 млн руб., Амурская железная дорога – более 1 млрд, оборудование набережной для коммерческого порта во Владивостоке стоило около 1 млн руб., проведение грунтовых дорог в Удском округе (от Николаевска к приисковым районам) – более 3 млн и т.д. <sup>123</sup> Строительная промышленность создавала высокий спрос на трудовые ресурсы, формируя большую потребность в специализированных рабочих разной квалификации (плотников, столяров, штукатуров, каменщиков и др.). В частности, на прокладке Уссурийской железной дороги было занято до 12 тыс. чел., Амурской – более 70 тыс. чел., потребность в рабочих руках Приамурского края на строительный сезон 1912 г. только для казенных ведомств определялась в 103 тыс. чел. и т.д.

Но имея столь большое значение для экономики, строительная отрасль не отличалась стабильностью производства: крупные объекты возводились подрядным способом, при котором заказчик заключал контракт с предпринимателем, осуществлявшим строительство. После выполнения подряда документы ликвидировались, и нанятый коллектив распускался. Строительная промышленность имела сезонный характер, и кроме того, очень низкий технический уровень: на объектах господствовал физический труд, в качестве тягловой силы использовались лошади. Впервые машины для земляных работ поступили на строительство Восточного участка Амурской железной дороги в 1913 г. (это были экскаваторы, изготовленные на Путиловском заводе), а для прокладки каналов и канав использовались машины конной тяги марки «Новая эра»<sup>124</sup>.

Возникновение обрабатывающей промышленности на Дальнем Востоке относится к самому раннему этапу заселения и освоения региона, несмотря на то, что многие предприимчивые люди, имевшие более или менее значительный капитал, стремились вкладывать деньги главным образом в торговлю или в разработку природных ресурсов. Зарождение различных форм обрабатывающей промышленности было тесно связано с промыслами сельского населения, занимавшегося переработкой сырых материалов (продуктов животноводства, волокнистых веществ, минерального сырья, дерева и т.д.). Распространение на Дальнем Востоке такой «домашней кустарной промышленности» как необходимой составной части натурального хозяйства было объективно обусловлено и большой рассредоточенностью крестьянских селений по территории края, и бездорожьем. Подолгу находясь в изоляции, крестьянские хозяйства вынуждены были сами обеспечивать себя всем необходимым: изготавливать кадушки, ободья, простейшую обувь, глиняные горшки, ткать холст небольших размеров, валять войлок, осуществлять кузнечные работы и т.д. Однако развивались кустарные промыслы очень медленно: в частности, в отчете генерал-губернатора за 1885–1886 гг. отмечалось, что «крестьянское население, кроме хлеба, почти ничего не производит, все покупает у торговцев»<sup>125</sup>. Спустя несколько лет в генерал-губернаторском отчете опять констатировалось: «Кустарной промышленности в крае почти не существует. Городских ремесленников крайне мало, почти все из ссыльно-поселенцев»<sup>126</sup>.

Ремесленные заведения возникали преимущественно в городах и крупных населенных пунктах. Работали ремесленники разных специальностей: хлебники, булочники, колбасники, кондитеры, сапожники, горшечники, шубники, шорники и т.д. Наиболее распространенными из кустарно-ремесленных производств были кузнечное, мельничное, плотничное, столярное, сапожное. В 1890-е гг. в ремесленных заведениях уже довольно широкое применение находил наемный труд. В частности, в

«Обзорах» Амурской области отмечалось, что ремесленное производство чаще всего «... сосредотачивается в заведениях (мастерских) с наемными рабочими»<sup>127</sup>.

Первые фабрично-заводские предприятия были выстроены за казенный счет: в 1860 г. построен судоремонтный завод в Николаевске-на-Амуре для обслуживания Сибирской флотилии; в 1864 г. во Владивостоке под руководством капитана 1-го ранга Н.Я. Шкота (являвшегося начальником южных гаваней Тихого океана и заведующим Морской частью во Владивостоке) сооружено небольшое здание, предназначенное для размещения мастерских по ремонту судов и орудий<sup>128</sup>. В 1865 г. было принято официальное решение открыть во Владивостоке отделение Николаевского судоремонтного завода, которое и было устроено в здании, возведенном под руководством Н.Я. Шкота<sup>129</sup>. Если Николаевский адмиралтейский завод был уже солидным предприятием (в него входили хорошо оборудованные механический и лесопильный цеха, литейное отделение и мастерские: мачтовая, весельная, столярная, блоковая, шорная, конопатная, малярная и стекольная<sup>130</sup>), то владивостокское предприятие состояло всего из двух отделений: механического и кузнечного (последнее представляло собой досчатую пристройку к основному зданию), которые располагали только 4 станками (двумя токарными, строительным и сверлильным) и двумя локомотивами совокупной мощностью в 24 л.с.<sup>131</sup> Однако тогда же в отчете генерал-губернатора Восточной Сибири М.С. Корсакова прозвучала мысль о необходимости переноса главного судоремонтного завода во Владивосток, что могло бы значительно сократить расходы по эскадре<sup>132</sup>.

Решение о переносе главного порта на Тихом океане из Николаевска-на-Амуре во Владивосток было принято в 1871 г., в связи с чем последний становится основной ремонтной базой дальневосточной флотилии. Оборудование Николаевского механического завода постепенно перевозится во Владивосток. Будущий Дальзавод все более расширяется, появляются новые постройки: сооружаются столярная, такелажная, парусная мастерские, котельная и т.д., по территории порта проложена железная дорога на конной тяге<sup>133</sup>. В 1883–1887 гг. возведено новое просторное здание механического завода, в 1882–1891 гг. собраны пятисекционный плавучий док и стальной плавучий кран; в 1897 г. закончен сухой док, заложенный в 1891 г.; в 1904 г. на территории Дальзавода построена самая крупная в городе электростанция мощностью в 2 тыс. л.с. и т.д.<sup>134</sup> В результате многолетнего расширения и переустройства Владивостокский судоремонтный завод вырос в громадное предприятие, которое накануне Октября оценивалось в 11 млн руб. с годовым оборотом в 3 млн руб.<sup>135</sup>

В начале XX в. обрабатывающая промышленность была представлена различными казенными предприятиями: арсенал в Хабаровске (построен в 1902 г. и являлся наиболее крупным оружейным заводом на Дальнем Востоке) и арсенал во Владиво-

стоке, паровые мельницы (во Владивостоке, Никольске-Уссурийском, Черниговке и др.), типографии (Владивосток и Хабаровск), лесопильные, кирпичные и другие мастерские, имевшиеся фактически во всех городах и местах дислокации крупных военных частей<sup>136</sup>.

В целом обрабатывающая промышленность до 1890-х гг. развивалась преимущественно за счет количественного роста мелких предприятий. К 1870 г. функционировало (вместе с казенными) всего 16 предприятий. В 70-е – начале 80-х гг. темпы развития обрабатывающей промышленности ускорились: ежегодный прирост составлял около 45 предприятий, а суммы производства – 74,0 тыс. руб. При этом количественно преобладали мельницы, кузницы и кирпичные мастерские: из 660 предприятий, учтенных в 1885–1886 гг. официальной статистикой, было более 350 мельниц, в основном ветряных, водяных и конных (или 53,5%), кузниц – 167 (25,3%), кирпичных «заводов» – 88 (13,3%)<sup>137</sup>.

Многие отрасли обрабатывающей промышленности до конца XIX в. не получили развития. Наряду с бездорожьем и малолюдьем его тормозили отсутствие крупных капиталов, специалистов и рабочих, неразвитость потребительского рынка, дороговизна сырья и техники и т.д. Именно поэтому обрабатывающая промышленность прогрессировала в первую очередь за счет тех отраслей, которые не испытывали сильной конкуренции со стороны центральных регионов России и зарубежных стран (чьи товары доставлялись на Дальний Восток), имели прочную сырьевую базу, хороший спрос и давали большие прибыли.

В середине 90-х гг. XIX в. сумма производства дальневосточной обрабатывающей промышленности (без учета казенных предприятий) по отраслям распределялась следующим образом: мукомольное – 29,4%, винокуренное – 25,3%, пивоваренное – 6,9%, кожевенное и мыловаренное – 7,6%, маслобойное, салотопенное – 6,8%, силикатное (производство кирпича, бетона, цемента, извести и т.д.) – 13,5%; металлообработка – 3,1%; деревообрабатывающее – 2,1%; спичечное – 2,9%; прочие (дегтярное, веревочно-канатное, гончарное и пр.) – 2,4%<sup>138</sup>. Судя по приведенным данным, удельный вес отраслей по переработке сельскохозяйственной продукции был чрезвычайно высоким, что ярко иллюстрирует аграрную направленность дальневосточной экономики (подобное было типичным для колонизируемых окраин).

В 1890-е гг. под влиянием железнодорожного строительства дальневосточная экономика значительно оживилась: по сравнению с предыдущим десятилетием во второй половине 1890-х гг. среднегодовой количественный прирост предприятий увеличился в 2,5 раза, а ежегодные темпы роста суммы производства – в 4 (со 195,78 тыс. руб. до 783,45 тыс. руб.). Проявилась также тенденция к укрупнению производства: в середине 1890-х гг. на одно предприятие приходилось 3,5 тыс. руб. произво-

димой продукции и 4 рабочих, в 1901 г. соответственно 6,3 тыс. руб. и 5 наемных рабочих<sup>139</sup>. В 1890-е гг. отраслевая структура обрабатывающей промышленности усложняется за счет появления новых видов производства: полиграфического, консервного, колбасного, спичечного, стекольного и т.д. Произошло зарождение электроэнергетики: в 1893 г. первую электростанцию оборудовала фирма «Кунст и Альберс» во Владивостоке, к концу 1890-х гг. в городе действовали уже 4 электростанции: при Русско-Китайском банке, при театре и гостинице Циммермана и при гостинице Скидельского; в 1901 г. небольшая электростанция Брудзинского была основана в Благовещенске<sup>140</sup>.

В результате структура обрабатывающей отрасли стала претерпевать заметные изменения: в 1901–1902 гг. в общей сумме производства доля мукомолья составила 24,0% (снизилась на 5,4%), винокурения и спиртоводочного производства – 23,8% (снижение на 1,5%), уменьшился удельный вес кожевенно-шубной и мыловаренной отрасли – до 2,2% (на 5,4%), силикатной – до 10,8% (на 2,7%), маслосточной – до 4,6% (на 2,2%), спичечной – до 2,2% (на 0,7%), в то же время возросла доля металлообработки – до 8,3% (на 5,2%), деревообработки – до 5,2% (на 3,1%), пивоварения – до 7,1% (на 0,2%); заметным стал удельный вес таких новых отраслей, как колбасно-консервная (2,7%), полиграфическая (1,6%), стекольная (1,7%), приготовление фруктовых и искусственных минеральных вод (1,1%), электроэнергетика – 0,7%, удельный вес других производств оставался невысоким, составляя в целом 4,2%<sup>141</sup>. Таким образом, происходило явное снижение роли отраслей по переработке сельхозпродукции, хотя аграрно-сырьевая ориентация обрабатывающей промышленности в целом сохранялась.

Начало XX в. было омрачено тяжелым кризисом перепроизводства (1901–1903 гг.), который охватил как Россию, так и Дальний Восток. Еще более негативное воздействие на дальневосточную промышленность оказала Русско-японская война. В результате развитие обрабатывающей промышленности по сравнению с предыдущим периодом замедлилось: хотя общий количественный прирост составил 10,3%, а суммы производства – 36%, но при этом темпы количественного роста снизились на 59%, а ежегодное увеличение суммы производства – на 28%. Особенно заметный спад переживали строительная, кирпичная, металлообрабатывающая, лесопильная и некоторые другие отрасли. Более серьезно пострадала промышленность Приморской области, в которой производство сократилось вчетверо и его объем, достигнутый к 1902 г., не восстановился даже к 1909 г. (в то время как в Амурской области он увеличился уже к 1907 г. почти в 3 раза)<sup>142</sup>.

Поражение в Русско-японской войне заставило царское правительство пересмотреть отношение к Приамурью. В 1909 г. под председательством П.А. Столыпина был

создан Комитет по заселению Дальнего Востока, который подготовил обширную программу первоочередных мер, утвержденную в 1910 г. Николаем II. Документом предусматривалось поощрение переселенческого движения, строительство Амурской железной дороги, отмена порто-франко, стимулирование отечественного предпринимательства. С 1909 по 1914 г. государственные инвестиции в экономику и оборону Дальнего Востока возросли с 55 млн до 105 млн руб.<sup>143</sup>

Все эти меры благоприятно повлияли на развитие обрабатывающей промышленности: с 1906 по 1913 г. общий количественный рост предприятий составил 32,2%, а суммы производства – 235%, при этом ежегодный количественный прирост увеличился более чем в 2 раза, а темпы увеличения производства в денежном выражении составляли более 3,6 млн руб. в год, умножившись по сравнению с предыдущим периодом более чем в 5 раз. Рост объема производства и численности рабочих происходил опережающими темпами, что свидетельствовало об увеличении концентрации производства: в 1913 г. на одно предприятие приходилось уже около 20 тыс. руб. и примерно 9 рабочих (по сравнению с 1901 г. увеличившись соответственно в 3 и 1,8 раза)<sup>144</sup>.

Наряду с ускорением темпов развития происходили организационная перестройка в обрабатывающей промышленности, концентрация и централизация капиталов: в 1900–1913 гг. активизируется учредительство различных товариществ, акционерных обществ, торговых домов. Такая мобилизация капиталов в условиях слабого развития кредитно-банковской системы и отсутствия дешевого кредита позволяла предпринимателям основывать более современные, крупные предприятия, осуществлять реконструкцию производства. Процесс модернизации производства проявился почти во всех отраслях – мукомольной, винокуренной, деревообрабатывающей и т.д., стимулируя их развитие.

Особенно заметно прогрессировала мукомольная промышленность, чему способствовали успешное сельскохозяйственное освоение Дальнего Востока, рост производства товарного хлеба, а также активное расширение потребительского рынка и спроса на хлебопродукцию благодаря формированию городского и неземледельческого населения и увеличению интендантских закупок.

Мукомольное дело на Дальнем Востоке развивалось столь быстро, что в начале 1890-х гг. количество мельниц в крае исчислялось уже сотнями (в 1893 г. – 697 мельниц, главным образом водяных, ветряных и конных), опередив в количественном отношении все другие отрасли обрабатывающей промышленности. Именно в мукомольной промышленности технический переворот начался довольно рано, на рубеже 1870–1880-х гг. В 1879 г. купцом О.В. Линдгольмом основана одна из первых паровых мельниц во Владивостоке, в 1882 г. он же построил паровую мукомольню в Ни-

кольске-Уссурийском, а купец А.А. Соколов – в Благовещенске. Следом одна за другой возникают еще ряд мельниц: купца Х.П. Тетюкова (1883 г.), братьев Робликовых (1886 г.), купца В.С. Косицына (1889 г.). Уже к началу 1890-х гг. значительная масса зерна в крае перерабатывалась на хорошо механизированных мукомольных предприятиях, дававших около 20% валовой продукции обрабатывающей промышленности Приамурья.

С 90-х гг. XIX в. мукомольная промышленность развивается главным образом за счет быстрого роста парового размола: если общее количество непаровых мельниц за 1890–1913 гг. выросло с 510 до 672, т.е. на 31% (но по сравнению с 1893 г. даже сократилось), то число паровых мельниц увеличивалось постоянно. За 1890–1900 гг. оно выросло с 12 до 35, в 1906 г. достигло 82, в 1911 г. – 197, а в 1913 г. в Амурской и Приморской областях действовало уже 253 паровых мукомольни (в Амурской – 45, в Приморской – 208), т.е. увеличилось в целом в 21 раз. В результате технической реконструкции энерговооруженность отрасли резко возросла: со 175 л.с. в 1890 г. до 2110 л.с. в 1913 г. (более чем в 10 раз), а сумма производства увеличилась за этот период с 0,6 млн руб. до 10,832 млн руб. (в 18 раз). В 1911–1913 гг. доля мукомольной отрасли составляла более 40% валовой продукции обрабатывающей промышленности Дальнего Востока (и более 70% – Амурской области). По стоимости производимой продукции мукомолье превзошло даже золотодобычу, которая в 1911 г. дала золота на 8,9 млн руб., в 1913 г. – на 5,7, а в 1914 г. – на 6,7 млн руб.<sup>145</sup>

Накануне Первой мировой войны по уровню развития мукомольной промышленности Дальний Восток опередил многие другие регионы России: паровой размол зерна в крае составлял 96,5%, тогда как по России в среднем – всего 14–18%<sup>146</sup>. Основные мукомольные центры сложились во Владивостоке (3 крупных мукомольных предприятия с годовой производительностью 1,4 млн руб.), Никольске-Уссурийском (7 паровых мельниц, 1,6 млн руб.) и Благовещенске (9 мукомольных предприятий, 6,3–6,9 млн руб.). Благовещенск даже в общероссийских масштабах являлся довольно крупным мукомольным центром, по оборудованности мельницами он уступал в России только Нижнему Новгороду и Саратову. Суточная производительность благовещенских мельниц достигала 70 тыс. пуд. муки, а максимальная – 16 млн пуд. в год<sup>147</sup>.

В целом техническое перевооружение обрабатывающей промышленности протекало неравномерно. В одной из ведущих (по сумме производства) отраслей – винокуренной – в начале 1890-х гг. только два предприятия были хорошо оборудованы и имели двигатели: Михайловский винокуренный завод В.М. Лукина (построен в 1868 г. близ Благовещенска на р. Зее купцом М. Мокеевским и перешедший к Лукину в 1892 г.) и Павлиновский винокуренный завод торгового дома М. Пьянкова с братьями близ Никольска-Уссурийского (построен в 1893 г.), на эти заводы приходилась

большая часть продукции винокуренной отрасли. В 1902 г. в Благовещенске построено еще одно специализированное предприятие – Иннокентьевский винокуренный завод; в 1905–1906 гг. полностью перестроен Михайловский завод, который перенесен в черту города и оснащен новым оборудованием; возникли также два завода в Хабаровске (Сергиевский винокуренный завод и спиртоочистительный), а к 1913 г. – два небольших во Владивостоке (водочный и водочно-ликерный); большая часть продукции выпускалась на специализированных фабрично-заводских предприятиях, имевших общую энерговооруженность 300 л.с., а сумму годового производства – более 1 млн руб.<sup>148</sup>

В пивоварении первое предприятие, оснащенное паровым двигателем, основал в 1874 г. в Благовещенске датский подданный П.Н. Паульзен<sup>149</sup>; в 1897–1899 гг. появились еще три механизированных завода – «Амур» и «Кобоско» (Благовещенск) и «Золотой Рог» (Владивосток), а в 1906–1908 гг. – заводы «Восточная Бавария» (ст. Океанская) и «Ливония» (г. Владивосток). В 1913 г. в Приамурье насчитывалось 23 пивоваренных предприятия, но фабрично-заводской сектор в пивоварении занимал доминирующие позиции, давая 75% годового оборота этой отрасли<sup>150</sup>.

Одно из ведущих производств, занятых переработкой сельскохозяйственной продукции, – кожевенное – долгое время было представлено многочисленными, небольшими заведениями, как правило, многопрофильного типа, т.е. занимавшимися не только обработкой кож, но и изготовлением мыла, свечей, а иногда и шитьем изделий из кожи и меха. Во всех господствовал ручной труд, а на самом крупном заводе, основанном в 1891 г. фирмой «Чурин и К<sup>0</sup>» в Благовещенске, использовались два двухконных привода. Лишь в 1914 г. построено первое хорошо оборудованное предприятие – кожевенный завод Ф.П. Зильгалва на ст. Океанская близ Владивостока. Это было крупнейшее и лучшее по оборудованию предприятие не только на Дальнем Востоке, но и в Сибири, рассчитанное на обработку 100 тыс. крупных и 200 тыс. мелких кож в год<sup>151</sup>.

В развитии металлообрабатывающей отрасли, как уже указывалось выше, большую роль играли казенные ведомства. Однако частная металлообработка начала развиваться в крае довольно рано, в первую очередь за счет кузнечных заведений. Благодаря росту судоходства, в Благовещенске уже к 1870 г. была открыта механическая мастерская по ремонту судов. В 1887 г. там же Н.С. Львов построил первый в крае литейно-механический завод, производивший части и механизмы для пароходов и барж, мельничное оборудование, осуществлявший ремонт и сборку судов и т.д.; после смерти Н.С. Львова завод перешел к Першину, а в 1898 г. – к С.С. Шадрину<sup>152</sup>. В 1889 г. механические (судоремонтные) мастерские были построены Товариществом Амурского пароходства. В 1890-е гг. возникло еще несколько крупных металлообра-

батывающих предприятий. Например, Васильевский литейно-механический завод в Благовещенске, принадлежавший Говорущенко, Успенскому и Гаксу, в 1895 г. арендован И.П. Чепуриным, который впоследствии вместе с А.И. Афанасьевым стал его владельцем); в 1896–1897 гг. перестроило свои мастерские по ремонту судов Амурское общество пароходства и торговли: предприятие было расширено, улучшены оборудование и станочный парк, установлены 2 локомотива, проведено электричество и т.д.

В 1890 г. один из первых металлообрабатывающих заводов в Приморской области основал во Владивостоке швейцарец Р. Бюргин, в 1892 г. возник небольшой чугуно-медно-литейный заводик в окрестностях Хабаровска (основан Гужавиным и Селивановым, в 1896 г. перешел в руки Кузнецова и Ласькова); в 1896 г. во Владивостоке построен механический и чугуно-литейный завод С.З. Жебровского. На заводах изготавливались различные поковки, детали машин, сельхозорудия, осуществлялся ремонт техники и судов. К началу XX в. энерговооруженность заводских металлообрабатывающих предприятий составляла около 150 л.с., сумма производства – около 420 тыс. руб., т.е. 68% всей производимой отраслью продукции.

Заметно сдерживала развитие металлообрабатывающего производства необходимость работать на привозном сырье (что значительно удорожало стоимость изделий), а также конкуренция за счет беспошлинно ввозимых в край судов, сельскохозяйственных машин, техники и механизмов, что снижало потребительский спрос. Тем не менее развитие отрасли в начале XX в. шло довольно значительными темпами. В первую очередь усилились её техническая оснащенность и энерговооруженность, что происходило как за счет возникновения новых, хорошо оборудованных, так и за счет перестройки старых предприятий. К 1914 г. энерговооруженность фабрично-заводского сектора возросла примерно до 600 л.с. (фактически вчетверо), а сумма производства – до 1,2 млн руб., т.е. почти втрое (а с учетом крупнейших казенных предприятий – до 4,2 млн)<sup>153</sup>. Особенно важную роль в экономике Дальнего Востока играли судоремонт и судостроение, а также изготовление сельскохозяйственных машин. Примечательно, что в 1912 г. из 563 коммерческих пароходов и барж, плававших по Амуру и его притокам, 212 (37,6%) были построены на дальневосточных заводах и верфях, в том числе 188 – в Благовещенске, 8 – в Хабаровске, 7 – в Николаевске-на-Амуре, 9 – в Южном Приморье (во Владивостоке, на Уссуре и Имане)<sup>154</sup>.

К 80-м гг. XIX в. относится становление деревообрабатывающей промышленности Дальнего Востока, которая особенно быстро развивалась в Приморской области. В 1881 г. во Владивостоке возникли две паровые лесопильни, одна принадлежала французскому подданному Ж. Монсэ, другая – купцу М.К. Федорову. В середине 1890-х гг. в крае насчитывалось 6 паровых лесопилен (2 – в Амурской области и 4 – в

Приморской). Используя труд небольшого количества рабочих (78 чел.), эти предприятия имели совокупную сумму производства около 70 тыс. руб. и довольно высокую, сравнительно с другими, энерговооруженность, составлявшую в расчете на одного рабочего – 2,9 л.с. (общая – 210 л.с.)<sup>155</sup>. Особенно быстро деревообрабатывающая отрасль развивалась после Русско-японской войны, что было связано с крупномасштабным казенным строительством (Амурская железная дорога, вторая колея Уссурийской железной дороги, крепостные сооружения во Владивостоке и т.д.), создавшим емкий потребительский рынок лесоматериалов. К 1914 г. на Дальнем Востоке действовало уже 56 деревообрабатывающих предприятий, снабженных двигателями и машинами, совокупной мощностью 2600 л.с. и производивших продукции более чем на 3,5 млн руб.<sup>156</sup> Нельзя не сказать о появлении особенно крупных предприятий в Приморской области: в 1910–1912 гг. Л.Ш. Скидельским построены хорошо оборудованные лесопильные заводы на ст. Бикин, вблизи ст. Евгеньевка, на мысе Чуркин во Владивостоке, а также хорошо оборудованный фанерный завод на ст. Океанская; крупные лесопильные предприятия принадлежали М.И. Суворову (близ ст. Свягино), наследникам купца Бородина (близ ст. Уссури), Торговому дому «Братья Синкевич» (разъезд Хор), Товариществу «И.Р. Рубинштейн и К<sup>0</sup>» (Николаевск-на-Амуре) и др.

Силикатная промышленность во второй половине XIX в. была представлена в основном примитивными кирпичными заведениями, в которых господствовал ручной труд и лишь изредка применялась конная тяга. Первый кирпичный завод с применением паровой машины был построен в 1881 г. на о. Русский вблизи Владивостока; он вырабатывал продукции на сумму 40 тыс. руб. в год при 70 постоянных рабочих<sup>157</sup>.

Более заметный сдвиг в сторону фабрики начался в 1890-е гг. В 1894 г. купец А.Д. Старцев на о. Путятин (Приморская обл.) стал возводить хорошо оборудованный паровой кирпичный завод, а с 1896 г. при заводе устроено отделение по производству фарфоровой посуды; кроме кирпича и посуды изготавливались керамическая плитка, гончарные трубы и т.д.; небольшой бетонный завод основал во Владивостоке О.В. Линдгольм; в Благовещенске в 1895 г. построен кирпичный завод Е.Т. Назаровой, который имел 15 станков, кирпичделательную машину, паровой двигатель, 3 печи. Общая энерговооруженность силикатной отрасли к началу XX в. оставалась незначительной – около 50 л.с. Основная масса продукции производилась вручную.

Новый строительный бум, возникший после Русско-японской войны, стимулировал дальнейшее развитие отрасли, более широкое распространение получили двигатели и механизмы и т.д. Особенно возросла энерговооруженность силикатного производства после постройки в 1907–1908 гг. мощного цементного завода

М.И. Ратомским и А.Х. Тетюковым (организовавшими товарищество «Приморский портланд-цемент») недалеко от ст. Евгеньевка Уссурийской железной дороги (мощность двигателей – более 700 л.с., годовая сумма производства – до 3 млн руб.). В 1907 г. в урочище Барабаш Южно-Уссурийского уезда купцом Г.П. Берником был основан крупный завод силикатного кирпича, снабженный двигателем и механизмами. Особенно быстро эта отрасль развивалась в Приморье, где насчитывалось около 20 довольно крупных предприятий (с числом рабочих более 50 чел.). Но все же большинство кирпичных производств не имели двигателей, базировались на простейшей технике и ручном труде, хотя в целом силикатная промышленность занимала одно из ведущих мест по сумме годового оборота, достигавшего более 4,1 млн руб. (две трети которых приходилось на цементный завод)<sup>158</sup>.

В начале XX в. на Дальнем Востоке стала заметно развиваться электросеть: если в 1900 г. функционировало 4 электростанции, то к 1914 г. их было уже не менее 14: в Приморской области, по неполным данным, 10 (из них наиболее крупные: на территории Владивостокского военного порта, электростанция Владивостокского общественного управления и электростанция Акционерного общества электрического освещения в Хабаровске), а в Амурской – 4 (наиболее крупная – городская электростанция в Благовещенске). Годовая стоимость их продукции в 1913–1914 гг. составляла уже более 1 млн руб.<sup>159</sup>

К числу особенных черт становления дальневосточной обрабатывающей промышленности необходимо отнести быстрое развитие полиграфического производства, которое к 1914 г. уже имело годовой оборот более 1 млн руб., увеличившись в 2 раза по сравнению с 1900–1901 гг. В 1913–1914 гг. в крае функционировало 25 типографий и литографий (из них 18 – в Приморской области, по 1 – на Сахалине и Камчатке, 5 – в Амурской области). Большинство этих предприятий не были снабжены двигателями, использовали труд 10–25 рабочих, осуществлявших основной объем работ вручную.

В начале XX в. активно развивались следующие отрасли: маслобойная (главным образом в Приморье), колбасная (в 1912 г. – 12 предприятий), консервная (наряду с консервированием рыбы началось консервирование овощей и варенья, а в 1910 г. построен первый крабokonсервный завод на Камчатке<sup>160</sup>), мыловаренная и свечная (в 1913 г. – 7 предприятий), стекольная (4 завода, крупнейший из которых – Уссурийский стекольный завод торгового дома «М. Пьянков с братьями»), расширяются хлебобулочное, макаронно-вермишельное, кондитерское, папиросное, спичечное и др. производства, причем фактически во всех из них возникли относительно крупные, оборудованные механизмами и снабженные двигателями предприятия, на которые приходилась большая часть годовой суммы производства соответствующих отраслей.

Рост производства, концентрация капиталов, расширение масштабов применения наемного труда активизировались и в мелкотоварных видах обрабатывающей промышленности, т.е. в кустарно-ремесленной, что слабо фиксировалось официальной статистикой, но хорошо прослеживается по материалам анкетных обследований. В частности, это можно видеть на примере швейно-обувного производства, данные о котором не находили отражения в «Обзорах». По материалам анкетного обследования Ф.Л. Вильчинского, в 1903 г. в Приморской области имелось 60 швейных, портняжных, шляпных, сапожных и тому подобных заведений с числом рабочих 254 (лишь 4 мастерские не прибегали к найму)<sup>161</sup>. Анкетным обследованием, проведенным летом 1915 г., зарегистрировано 971 предприятие, занятое изготовлением (в т.ч. 4 – реставрацией) одежды, белья, обуви и предметов туалета (шляп, корсетов и пр.), 160 из них – без рабочих, 175 – с 1 рабочим, в 536 – более 1-го рабочего (всего – 2375 рабочих)<sup>162</sup>, т.е. количественные темпы роста этой отрасли – 14,5 раза, а по числу занятых рабочих – почти в 9,3 раза.

Чрезвычайно интересные результаты дал первый опыт анкетного обследования кустарно-ремесленной промышленности Приморской области, проведенного в конце 1912 – начале 1913 г. и охватившего 48,3% всех крестьянских дворов, или 48,9% сельского населения<sup>163</sup>. Анкета выявила, что кустарными промыслами занято 12,1% обследованных дворов (этот показатель почти соответствовал данным, полученным в ходе подобного анкетирования, проведенного в Киевской губернии, – 10% кустарей среди обследованного населения). Особенно распространенными, согласно анкете, были следующие промыслы: бондарный (им занимались 10,6% обследованных хозяйств), кузнечно-слесарный и жестяной (11,1%), ткаческий (20,9%), шорный и сапожный (9,4%), мебельно-столярный (8,2%), портняжный (6,5%), экипажный и тележный (5,5%) и проч. Хотя в ходе анкетирования не удалось выявить объем и стоимость продукции кустарно-ремесленной промышленности, ее экономическое значение в хозяйстве и техническую оснащенность, но, учитывая чрезвычайно быстрый рост местного рынка (развивавшегося под влиянием переселенческого движения, увеличения городского населения, подъема рыбодобывающей отрасли и т.д.), авторы сделали обоснованный вывод о большой перспективности кустарно-ремесленного производства в Приморской области<sup>164</sup>.

Эти выводы получили подтверждение в ходе следующего обследования кустарно-ремесленной промышленности, проведенного в 1915 г. членом Дальневосточного кустарного комитета И.А. Лопатиным. Оно показало, что подъем рыбодобывающей промышленности стимулировал быстрый рост обслуживавших ее кустарно-ремесленных бондарных и лодочных промыслов на Нижнем Амуре: по сравнению с 1912 г. количество бондарных увеличилось в 2,3 раза, а численность занятых в них

наемных рабочих – в 6,4 раза, также втрое увеличилось число мастерских по изготовлению лодок и шаланд, на эти промыслы приходилось 60% объема годового производства всей кустарно-ремесленной промышленности Нижнего Амура и 58% наемных рабочих<sup>165</sup>. В бочарном производстве ранее, чем в других, началось распространение механизмов и приспособлений, а в 1906 г. товарищество «И.Р. Рубинштейн и К<sup>0</sup>» выстроило в Николаевске-на-Амуре механический лесопильный завод с хорошо оборудованным бочарным отделением, выпускавшим продукции более чем на 120 тыс. руб. (28% годового оборота бондарных промыслов)<sup>166</sup>.

Таким образом, ускорение темпов развития обрабатывающей промышленности находило проявление во всех формах, в том числе и кустарно-ремесленных промыслах, причем во многих отраслях доминирующие позиции занимало фабрично-заводское производство. В целом, с конца XIX в. рост фабрично-заводской промышленности происходил опережающими темпами. В частности, за период 1885/86–1895/96 гг. общее количество обрабатывающих предприятий увеличилось в 1,4 раза, сумма производства – в 2,5 раза, численность занятых в отрасли рабочих – в 2,2 раза, тогда как число фабрично-заводских соответственно – в 3,2 раза, суммы их производства – в 3,3 раза, численность рабочих – в 3,2 раза. Уже в середине 90-х гг. XIX в. фабрично-заводские предприятия (составлявшие всего 3,7% всех обрабатывающих заведений) давали 87% суммы годового производства отрасли<sup>167</sup>.

Становление и развитие фабрично-заводского производства сопровождалось ростом энерговооруженности обрабатывающей промышленности: за 1885/86–1895/96 гг. она увеличилась в 3,8 раза, за 1896–1902 гг. – в 1,7 раза. В начале XX в. эта тенденция не только сохранилась, но и усилилась. Характерным явлением для дальневосточной экономики (особенно в годы промышленного подъема – 1908–1913 гг.) стало быстрое распространение локомотивов и электродвигателей. В частности, старший фабричный инспектор Приморской области Якимович писал по этому поводу в отчете: «Подчиненные надзору заведения... оборудованы... в большинстве электродвигателями, так как не только в городах, но даже в больших селах имеются электростанции для иллюзионов и электрического освещения»<sup>168</sup>. За 1902–1913 гг. мощность машин и двигателей в обрабатывающей промышленности увеличились в 8,6 раза, а в расчете на одного рабочего энерговооруженность возросла с 0,35 л.с. до 1,14 л.с.; это было ниже среднего показателя по всей промышленности России, но несколько превысило средний уровень по Сибири, составлявший в 1913 г. соответственно 1,5 л.с. и 1 л.с.<sup>169</sup> С усилением технической оснащенности и энерговооруженности фабрично-заводской сектор промышленности укреплял свои позиции: к 1914 г. удельный вес фабрично-заводских предприятий возрос до 7,1% (т.е. почти вдвое), они

давали 72,9% годового производства обрабатывающей отрасли и концентрировали 67,4% рабочих <sup>170</sup>.

Качественные сдвиги, происходившие в обрабатывающей промышленности, сказались и на изменении ее отраслевой структуры, обусловив повышение роли наиболее динамично развивавшихся технически видов производства. Накануне Первой мировой войны соотношение основных отраслей по стоимости производственной продукции выглядело следующим образом (в %): мукомольная – 33,1; винокурная – 7,5; пивоваренная – 3,9; маслособойная – 1,9; мыловаренная и свечная – 1,7; колбасная, рыбкоптильная, консервная – 1,7; кожевенная – 1,4; хлебопекарная и кондитерская – 0,5; крупяная и макаронная – 0,4; металлообрабатывающая – 11,6; деревообрабатывающая – 11,4; силикатная – 11,2; электроэнергетическая (включая рефрижераторы) – 2,8; полиграфическая – 2,8; стекольная – 0,6; спичечная – 0,5; папиросная – 0,4; прочие виды производства – 6,6 <sup>171</sup>. Как видно из этих данных, ведущие позиции занимали отрасли, в которых машины и двигатели находили более широкое применение, а энерговооруженность росла быстрыми темпами, – мукомольная, металло- и деревообрабатывающая, силикатная; важное значение приобретали сложные виды производства, в первую очередь – энергетика. Вместе с тем, судя по структуре, обрабатывающая промышленность продолжала сохранять ориентацию на переработку сельскохозяйственного сырья: доля отраслей по переработке сельхозпродукции превышала 53%, но сравнительно с 1901 г. она заметно снизилась (на 23%).

Предприятия обрабатывающей промышленности в значительной степени концентрировались в городах: Владивостоке, Благовещенске, Никольске-Уссурийском, Хабаровске. После Русско-японской войны стала заметно развиваться обрабатывающая промышленность в следующих районах: Южно-Уссурийском, Иманском, Ольгинском уездах, на Нижнем Амуре (Приморская область) и Амурском уезде (Амурская область).

В годы Первой мировой войны произошло снижение производства обрабатывающей промышленности. По данным фабричной инспекции, в Приморской области к 1916 г. объем производства сократился на 26%, закрылся 21% предприятий, численность рабочих сократилась на 37%; в Амурской области прекратило свою деятельность 18% предприятий, производство сократилось на 19,2%, а численность рабочих на 20% <sup>172</sup>. «Механическая промышленность в последние годы упала, – констатировал Амурский статистический комитет в 1915 г. – Завод Шадрина, крупнейший в городе, закрылся, Чепурина – близок к тому же, и все мелкие механические мастерские испытывают упадок работ». Однако И. Чепурин, которому удалось получить крупный казенный заказ на выточку мин, не только расширил производство своего завода, но и арендовал в декабре 1915 г. завод С.С. Шадрина, наняв более 600 рабочих <sup>173</sup>. Актив-

визировалась работа предприятий, обслуживавших военные нужды (Дальзавод, Хабаровский арсенал и др.), консервной промышленности, кожевенной, швейно-обувной и пр. Но в целом спад производства был значительным, что оказало негативное влияние на потребительский рынок, вызывая повышение безработицы, рост цен, ухудшение материального положения широких слоев населения.

Таким образом, промышленное освоение Дальнего Востока происходило в очень сложных условиях. Факторов, сдерживавших экономическое развитие региона, рост промышленного производства, было множество: это и малочисленность населения, а значит, небольшие рынки сбыта и недостаток рабочих рук и специалистов, и нехватка нормальных путей сообщения, и плохое качество сырья (или полное его отсутствие), и недостаток капиталов (и в связи с этим их дороговизна), и высокая стоимость рабочей силы и техники, и трудность приобретения земли в собственность и т.д. Но главная причина – в самом положении заселяемой и осваиваемой окраины России, обреченной на «догоняющий» тип развития.

Тем не менее по мере роста населения Дальнего Востока темпы промышленного развития региона повысились, и в начале XX в., особенно после Русско-японской войны, они были более высокими, чем общероссийские. Примечательно также, что накануне Первой мировой войны удельный вес промышленной продукции в валовой продукции народного хозяйства дальневосточного региона достиг 46,0%, тогда как в целом по России – только 38,0%, что свидетельствовало об активной индустриализации региона<sup>174</sup>. Наряду с этим усложнялась отраслевая структура промышленного производства, ускорялся технический прогресс в промышленности и на транспорте, росла концентрация производства и капитала, быстро увеличивался спрос на наемный труд во всех сферах народного хозяйства, создавая высокую потребность в сельскохозяйственной продукции, стимулируя товарообмен и интенсифицируя общий процесс хозяйственного освоения Дальнего Востока России.

### 3.1.2. Транспортное освоение

В процессе освоения российской дальневосточной окраины не только росло постоянное население, но и формировались устойчивые очаги земледелия, промыслов, обмена, шло становление промышленных предприятий. Темпы вовлечения новых территорий в орбиту цивилизации, включения их в существующую систему хозяйства во многом зависели от развития транспортной системы, которая могла обеспечить устойчивую связь между населенными пунктами, сельским хозяйством и промышленностью, производством и потреблением, т.е. стабильную эволюцию и функционирова-

ние хозяйственного организма. Не случайно, в частности, в отчете общеземской комиссии подчеркивалось, что «... от путей сообщения зависит не только успешный ход колонизации... но и рост производительных сил колонии, и развитие ее духовной культуры»<sup>175</sup>.

На раннем этапе освоения дальневосточного региона сухопутные дороги отсутствовали, передвигаться можно было только выючными тропами, в связи с чем особо важную роль играли водные пути сообщения, изобилие которых было характерным для края. Основной объем перевозок в 1850–1860-е гг. осуществлялся на казенных судах. Особенностью амурского судоходства было и то, что оно с самого начала стало развиваться за счет паровых судов. В 1854 г. на Шилкинском заводе построен первый казенный пароход «Аргунь», на котором генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев-Амурский проследовал до Мариинского поста. В 1857 г. таких судов на Амуре было уже 5, в 1860 – 8, в 1870 г. – уже 25<sup>176</sup>. Одновременно формируется Сибирская военная флотилия, базировавшаяся в Николаевске-на-Амуре. В 1865 г. в ее состав входило 11 судов морского и 24 – речного плавания, а их команды комплектовались от 27-го флотского экипажа (переименованного вскоре в Амурский флотский экипаж)<sup>177</sup>.

К началу 1870 г. экономика в Приамурье настолько активизировалась, что для казенного пароходства слишком обременительной оказалась организация срочных рейсов для почтовых отправок и регулярных пассажирских перевозок по Амуре. В связи с этим правительственную поддержку получает инициатива известного золотопромышленника Д.Е. Бенардаки по созданию на Амуре частной пароходной компании – Товарищества Амурского пароходства, которому было дано право на льготных условиях поддерживать в течение 20 лет срочные рейсы по Амуре и Шилке. Товариществу передали 12 казенных пароходов, а также определили ежегодную казенную субсидию в 245 тыс. руб.; через 10 лет было обусловлено снижение поверстной платы на 5% за каждый год<sup>178</sup>. Однако дела у товарищества шли все хуже, оно не справлялось с обязанностями. В 1892 г. правительственный договор о поддержании срочного почтово-пассажирского сообщения по Амуре, Шилке и Уссури был перезаключен с другой компанией – вновь образованным «Амурским обществом пароходства и торговли» (учредители – А.М. Сибиряков и М.Г. Шевелев), которое начало свои действия в 1894 г.<sup>179</sup>

Частное пароходство развивалось и усилиями отдельных предпринимателей: собственными пароходами обзаводились торговцы, золотопромышленники. Одновременно происходит освоение новых речных артерий. В частности, развитие золотопромышленности стимулировало судоходное освоение рек Амгунь, Зея, Селемджа и других притоков Амура. В целом если в 1865 г. по рекам Амурского бассейна плавало 4

частных парохода, то в 1885 г. – 37 общей мощностью более 1,6 тыс. л.с. и грузоподъемностью 5,1 тыс. т<sup>180</sup>.

С целью улучшения условий судоходства в 1886 г. был установлен навигационный сбор с плававших по Амуру судов, что составляло около 12 тыс. руб. в год<sup>181</sup>. Однако этих денег хватало только на очистку сложных участков фарватера от самых крупных камней, но было недостаточно для коренных преобразований по улучшению судоходства.

Важное значение для амурского судоходства имело крупное железнодорожное строительство (с 1891 г. – Уссурийской железной дороги, с 1896 г. – КВЖД), давшее толчок активному росту перевозок и увеличению флота. Так, если в 1895 г. по системе Амура плавало 123 судна (59 пароходов и 64 баржи), то в 1901 г. – 388 (соответственно 168 и 220), т.е. за 6 лет количество судов утроилось, а их общая грузоподъемность возросла в 5 раз – с 15,3 тыс. до 76, 1 тыс. т<sup>182</sup>. Возросло значение крупных компаний, кроме «Амурского общества пароходства и торговли», в 1898 г. организовано речное пароходство Общества КВЖД, для которого доставлены из Шотландии 15 колесных пароходов и 40 стальных барж, а в 1899 г. арендованы еще 14 судов (3 пассажирских и 11 буксируемых пароходов)<sup>183</sup>. Происходило также усиление казенного судоходства: увеличилось количество судов почтово-телеграфного ведомства, собственными судами обзавелись Правление Уссурийской железной дороги, Управление водных путей и т.д.

Столь интенсивный рост речного флота требовал серьезных мер по улучшению технических условий плавания. Начало регулярному ведению таких работ было положено в 1894 г., когда на Амур впервые командировали специальную «экспедицию по исследованию р. Амура», под руководством инженера М.А. Быстржинского, которая стала вести изучение судоходных условий<sup>184</sup>. Началось составление подробных карт, лоций, регулярное наблюдение за плаванием различных судов и барж, обстановкой фарватера рек Шилки, Амура (от верховьев до Хабаровска) и Усури (от Имана до Хабаровска), судоходными знаками и т.д., а в обязанности образованного в 1898 г. Управления водными путями Амурского бассейна входило регулярное проведение работ по улучшению условий судоходства и надзору за ним<sup>185</sup>.

За 1898–1913 гг. протяженность речных путей, оборудованных знаками с ночным освещением, возросла в 1,5 раза. В 1913 г. флот Амурского управления водных путей (АУВП) имел в своем составе 9 пароходов, 5 земснарядов, 3 судна-каменеподъемника, при расчистке фарватера Амура им было вынута в 4,8 раза больше речного грунта, чем в 1898 г.<sup>186</sup> Все эти меры способствовали улучшению условий судоходства.

В начале XX в. количественный рост амурского флота продолжался довольно высокими темпами, особенно после Русско-японской войны, что стимулировалось как

экономической конъюнктурой (крупные инвестиции в постройку Амурской железной дороги, развитие рыбопромышленности), так и мероприятиями по укреплению обороноспособности Дальнего Востока (в связи с чем была сформирована Амурская военная речная флотилия). К 1914 г. общее число судов на Амуре возросло до 792 (из них 359 – самоходных, 433 – буксируемых), т.е. за 1901–1913 гг. речной флот на Амуре увеличился более чем в 2 раза. Основной объем перевозок осуществлялся за счет коммерческого судоходства, на долю которого приходилось около 80% всех судов, совокупной мощностью 53,4 тыс. л.с., а также 76 мелких моторных судов (мощностью 1243 л.с.)<sup>187</sup>, а общая грузоподъемность коммерческого флота достигла 47,5 тыс. т<sup>188</sup>.

Об экономическом значении речного судоходства свидетельствовал быстрый рост грузооборота Амурского бассейна: с 247 тыс. т в 1901 г. до 255 тыс. т в 1905 г., а с 1905 по 1913 г. он увеличился почти в 5 раз, достигнув 1,3 млн т<sup>189</sup>. Однако эти данные официальной статистики не совсем точны. По мнению П.П. Чубинского, общий грузооборот Амурского бассейна был на 15–20% выше регистрируемых официальным учетом данных, т.к. значительная часть грузов и людей передвигалась на судах мелкого каботажа, а также на плотках (значительные перевозки на них являлись особенностью амурского судоходства). Так, в 1908–1911 гг. только на плотках перевозилось от 12,8 до 48,2 тыс. т грузов и 8–11 тыс. рабочих<sup>190</sup>. Кроме того, в эти годы быстро рос маломерный флот, например, на Николаевском рейде количество лодок, шампунок, халок, парусных и рыболовных шхун возросло более чем вдвое<sup>191</sup>.

Накануне Первой мировой войны по объему речных грузоперевозок Дальний Восток значительно опережал Сибирь, где в этот период в Обь-Иртышском бассейне перевозилось 134 тыс. т грузов, в Енисейском – 80,5 тыс. т<sup>192</sup>. Основные грузопотоки шли через города Благовещенск (31–34% амурского грузооборота), Хабаровск (14–19%), Николаевск (7–8%), Сретенск (5–8%). Благодаря развитию речного судоходства стали возможными успешная сельскохозяйственная колонизация края, развитие промышленного рыболовства, освоение золотоносных месторождений в таких глухих, отдаленных районах, как Зейский, Селемджинский, Амгунский, Удский и др.

Высокая интенсивность перевозок по рекам Амурского бассейна требовала увеличения объема путевых работ, проводимых Амурским управлением водных путей. В 1913 г. только при расчистке фарватера Амура было вынута 57 тыс. м<sup>3</sup> речного грунта, значительно возросло число судоходных знаков с ночным освещением и т.д.<sup>193</sup>

В годы войны положение амурского судоходства осложнилось: в связи с окончанием строительства Амурской железной дороги уменьшился поток казенных грузов (так, в 1914 г. на строительство было доставлено в 5 раз меньше грузов, чем в предыдущем году), что привело к обострению конкуренции среди пароходоладельцев и к разорению части из них, и т.д. Происходит серия банкротств мелких предпринимате-

лей, и одновременно возникают пароходные синдикаты «Самолет», «Быстролет», «Быстроход», но и они едва выдерживают обострившуюся конкуренцию<sup>194</sup>. Грузооборот Амура заметно снизился, составив в 1915 г. всего 788 тыс. т, т.е. упал почти вдвое по сравнению с 1913 г.<sup>195</sup>

Для дальневосточного региона, обладавшего протяженным морским побережьем, важное значение имело развитие морского транспорта. В 60–70-е гг. XIX в. основные морские перевозки осуществлялись судами Русско-Американской компании и военным транспортом Сибирской флотилии. Ввиду малочисленности отечественного флота приходилось фрахтовать иностранные суда. Плавание в такие отдаленные районы как Камчатка, Охотский и Чукотский осуществлялось один раз в навигацию. Сообщение с этими отдаленными территориями осуществлял контрагент правительства А.Ф. Филиппеус (который торговал только своими товарами и ничьих других не возил).

Важной вехой в истории дальневосточного морского судоходства стала организация пароходства Добровольный флот, созданного на пожертвования россиян в 1878 г. в условиях обострившихся англо-русских отношений. Поэтому первоначальной задачей создания Доброфлота было усиление российской военной мощи на морях, в связи с чем его суда могли быть в короткие сроки переоборудованы для военных целей. В 1878 г. был начат сбор средств по всей России и в том же году на собранные деньги (около 4 млн руб.) были закуплены за границей 4 океанских парохода<sup>196</sup>.

Кроме сравнительно незначительных перевозок пассажиров и грузов между черноморскими портами, пароходы Добровольного флота были заняты главным образом рейсами на Дальний Восток. Доброфлот взял на себя основную часть грузопассажирских перевозок на Дальний Восток, а с 1886 г. организовал плавание судов к Охотскому и Берингоморскому побережью. Благодаря деятельности Доброфлота товарооборот между Россией и дальневосточной окраиной значительно ускорился: грузы, шедшие ранее из Москвы через Сибирь до Дальнего Востока год или два, стали доходить за 50–70 дней. Приток русских товаров способствовал снижению цен в дальневосточном регионе, на судах Доброфлота стали прибывать переселенцы, ускорились заселение Южно-Уссурийского края, колонизация Сахалина, рост Владивостока и т.д.

В 1880 г. возникла частная пароходная компания «Шевелев и К<sup>0</sup>», обязанностью которой было содержание срочного сообщения между Ханькоу, Шанхаем, Нагасаки и Владивостоком, а также Дуэ и Корсаковским постом (Сахалин) с заходом в Николаевск и Императорскую гавань; кроме того, сообщение с прибрежными пунктами Татарского пролива и Японского моря поддерживалось двумя военными паровыми шхунами<sup>197</sup>.

В общей сложности русское морское судоходство в середине 1880-х гг. на Дальнем Востоке было представлено (не считая военного флота) 3 небольшими шхунами, 1 пароходом, 3 паровыми баркасами и 20 баржами; большую роль в осуществлении прибрежных перевозок играли маломерные суда: малым каботажом было занято примерно 575 шаланд, джонок, шлюпок, парусных лодок и пр., из них до 450 – китайских, до 105 – корейских и только 20 – русских <sup>198</sup>.

Важным фактором, ускорившим развитие морского судоходства на Дальнем Востоке, стало строительство Транссибирской железнодорожной магистрали, для нужд которого необходима была доставка огромного количества грузов. О быстром росте грузопотока говорит тот факт, что если за 1880-е гг. во Владивосток морским путем было доставлено около 131 тыс. т, то за 1890-е гг. завоз увеличился почти в 13 раз и достиг 1693,7 тыс. т <sup>199</sup>. Заметно интенсифицировал грузоперевозки Доброфлот: с 1895 по 1902 г. его судами было доставлено около 196,6 тыс. т грузов, в том числе железнодорожных.

Возросла активность местного судоходства. Так, компания «Шевелев и К<sup>0</sup>» увеличила количество пароходов до 4 и, кроме того, с 1893 г. стала фрахтовать иностранные суда. Появились собственные пароходы и баржи у таких фирм, как «Бринер, Кузнецов и К<sup>0</sup>», «Кларксон и К<sup>0</sup>», возникло крупное транспортное предприятие – морское пароходство Общества КВЖД, которому в отдельные годы принадлежало до 26 судов, в 1899 г. учреждено «Русское Восточно-Азиатское пароходство» с целью осуществления регулярных связей с Петербургом. В 1900 г. во Владивостокском порту появилось 28 крупных судов, в их число не входили 15 судов Доброфлота, 6 – «Русского Восточно-Азиатского пароходства», 5 – «Русско-Балтийского пароходства», плававших в русских дальневосточных водах, но приписанных к портам Европейской России <sup>200</sup>.

Однако силами отечественного флота потребность в перевозках полностью не удовлетворялась, в связи с чем фрахтовались иностранные суда и была разрешена деятельность пароходных фирм других государств. В целом в 1899 г. каботажом были заняты 13 русских судов (9 пароходов, 3 парусные и 1 парусно-моторная шхуны), 3 – норвежских, 2 – японских, 3 – германских и 1 – австрийское. Число судов, прибывавших во Владивосток, за 1890–1899 гг. возросло с 97 до 344, в Николаевск (с 1895 по 1899 г.) – с 53 до 103, в Петропавловск-Камчатский – с 12 до 41, увеличилось их количество на рейдах Гижигинска, Охотска, Аяна и т.д. Резко возросла численность маломерных судов местного каботажа: в 1902 г. только потребности Владивостокского порта обслуживали 390 шаланд (китайского типа) и 750 шампунок <sup>201</sup>.

Возросшая интенсивность морского судоходства на Дальнем Востоке особенно сильно повлияла на грузооборот Владивостокского порта, который с 1891 по 1900 г. возрос в 6,7 раза <sup>202</sup>. Важную роль в этом сыграло развертывание ледакольных работ

во Владивостокском порту, с 1899 г. движение судов на Владивостокском рейде происходило круглый год. По объему грузооборота, достигшего в 1900–1901 гг. примерно 480 тыс. т, Владивостокский порт стал превышать весь Амурский бассейн, грузооборот которого составлял 247 тыс. т<sup>203</sup>. Для приема и обработки растущего грузопотока во Владивостоке, ставшем важнейшим на востоке России портом, были развернуты большие работы: введено портовое управление, построена коммерческая набережная с пакгаузами, приобретены механизмы для погрузочно-разгрузочных работ и т.д.; для Добровольного флота возведены сухой док и мастерская, а Морское ведомство строит для военно-морской эскадры сухой док, обширные мастерские для судоремонта и т.д.<sup>204</sup>

Завершение железнодорожного строительства, а также мировой экономической кризис 1901–1903 гг. привели к сокращению грузоперевозок, интенсивность морского судоходства снизилась. Еще более серьезное негативное влияние на развитие дальневосточного морского транспорта оказала Русско-японская война. Блокада японским флотом русского побережья резко сократила торговые перевозки, многие пароходства, осуществлявшие плавание в этом районе, понесли большие потери: только в 1904 г. японцами было захвачено 23 торговых судна, пытавшихся прорвать блокаду Владивостока, в том числе 13 русских. Флот малого каботажного судоходства сократился в 83 раза, а количество перевезенного им груза – в 74 раза. Японцы конфисковали флот Общества КВЖД, состоявший из первоклассных современных судов. Многие пароходы Доброфлота, а также других пароходных предприятий были прикомандированы к военным эскадрам. Прекратилось плавание русских торговых судов на Камчатку и к Охотскому побережью<sup>205</sup>.

После Русско-японской войны царским правительством были приняты меры по оживлению морских перевозок в районе русского Дальнего Востока, в связи с чем увеличены субсидии отечественному торговому флоту, предприняты шаги по вытеснению иностранцев из каботажного плавания. После 1906 г. основная деятельность Доброфлота была перенесена в русские тихоокеанские воды, его флотилия пополнилась новыми судами: в 1906–1910 гг. приобретено 9 пароходов; в 1911 г. куплены 2 парохода в Англии и 2 – у акционерного общества «Русское Восточно-Азиатское пароходство»; в 1912 г. – еще 7 пароходов (из них 5 построены на Невском судостроительном заводе)<sup>206</sup>.

В 1910 г. российское правительство приняло закон о запрещении иностранного каботажного судоходства в русских дальневосточных водах, а также ограничило применение иностранного труда на морском транспорте 50%-ной квотой. Хотя и медленно, но отечественный флот укреплял свои позиции. Так, после 1906 г. возникло несколько новых пароходных компаний: «Товарищество пароходных предприятий на Дальнем Восто-

ке», «Пароходство графа Кейзерлинга», пароходное общество «Русь» и др. Собственные пароходы появились у крупных предпринимателей: у рыбопромышленника Эриксона (2 парохода), у фирмы «Грушецкий и К<sup>0</sup>» (2 парохода), Торгового дома «Демби, Бирич и К<sup>0</sup>» (1 пароход) <sup>207</sup>.

В целом же в 1906 г. каботажные перевозки осуществляли 48 русских судов (из них пароходов было только 9, остальные – 3 парусные шхуны и 36 маломерных парусных судов) и более 500 иностранных (28 пароходов, 312 парусных судов и 215 маломерных судов); между Владивостоком и русскими портами Европейской России совершали рейсы 20 русских пароходов и 31 иностранный <sup>208</sup>.

Накануне Первой мировой войны на Дальнем Востоке в составе отечественного коммерческого флота насчитывалось 45 пароходов, из них: по дальнему каботажу – 18 (с тоннажем 129 тыс. т), по малому каботажу – 22 (42,1 тыс. т) и по заграничному плаванию – 5 (15,8 тыс. т) <sup>209</sup>. Кроме того, большую роль в прибрежных перевозках играл парусно-моторный флот, включавший более 150 судов (шхун, катеров и т.д.), а также маломерные суда (шаланды, лодки, шампунки и пр.), почти 450 которых было зарегистрировано только во Владивостоке и Николаевске-на-Амуре <sup>210</sup>. Морской транспорт обслуживал в эти годы уже 86 прибрежных населенных пунктов, играя огромную роль в заселении и освоении этих территорий, в реализации грузоперевозок, налаживании экономических связей, в развитии торговли и таких отраслей промышленности как угольная, лесная, рыбодобыча, добыча полиметаллов, а также сельское хозяйство и т.д.

В связи с этим особую значимость приобретает Владивосток, который перед Первой мировой войной вошел в число пяти крупнейших морских портов России. В 1910 г. Владивостоку пришлось принять рекордное число судов – 1096, а в 1911–1914 гг. сюда прибывало в среднем за год более 600 судов, а общий грузооборот порта за 1907–1913 гг. вырос в 3,4 раза и достиг 1,47 млн т <sup>211</sup>. Активизация судоходства и рост грузопотоков уже в 1906 г. поставили на повестку дня вопрос о дальнейшем расширении и благоустройстве Владивостокского порта.

Однако едва начавшиеся работы, рассчитанные на период 1912–1920 гг., прервала Первая мировая война. В военные годы Владивосток оказался единственным крупным морским портом, через который беспрепятственно осуществлялась экономическая связь России с внешним миром, что значительно повлияло на рост его грузооборота: с 1,3 млн т в 1914 г. он увеличился до 1,9 млн в 1915 г., достигнув в 1916 г. 2,6 млн т <sup>212</sup>. Пропускная способность порта оказалась недостаточной, порт затоваривался, сконцентрировав к февралю 1917 г. уже «десятки миллионов пудов всякого груза, оставшихся без движения» <sup>213</sup>.

В годы войны усилилась зависимость морского транспорта от иностранного фрахта. Передача правительством в распоряжение Доброфлота всех частных и ведомственных судов во Владивостоке по военно-судовой повинности повысила эффективность использования морского флота, но не могла изменить положения в целом.

Несмотря на дешевизну и выгодность, водный (речной и морской) транспорт не мог обеспечить все необходимые потребности экономики и нужды растущего дальневосточного населения. Кроме того, водными путями сообщения невозможно было пользоваться круглый год, в зимние месяцы и в периоды распутицы водный транспорт выходил из строя. Особенно короткий период навигации в северных районах делал их практически недоступными для плавсредств большую часть года. Поэтому в транспортной системе дальневосточного региона громадное значение имели наземные пути сообщения и средства передвижения, и в первую очередь – гужевой транспорт (особенно до постройки железных дорог).

Гужевым транспортом перевозились грузы и почта почти в течение всего года, причем в самые отдаленные уголки края, он был практически незаменим в повседневной жизни. Извозом занималась значительная масса крестьян и казаков, в эту сферу деятельности были втянуты аборигены, осуществлявшие доставку почты, а также грузов на прииски в самых тяжелых погодных условиях. В городах и крупных населенных пунктах формируется особый слой людей, занимавшихся извозом профессионально. (Так, в середине 1880-х гг. во Владивостоке насчитывалось около 150 ломовых и легковых извозчиков <sup>214</sup>).

Однако гужевой транспорт имел низкую грузоподъемность, небольшую скорость, животные были подвержены болезням, нуждались в особом корме и уходе и т.д. Особенно затрудняли доставку грузов тяжелые дорожные условия. На раннем этапе освоения края даже прокладка вьючных троп требовала больших усилий и возлагалась на солдатские отряды, а на строительство военной дороги от Николаевка-на-Амуре до крепости Чныррах, протяженностью 12 верст, потребовалось около года <sup>215</sup>. Понятно, что дорожное строительство осуществлялось очень медленно. В результате важнейшая сухопутная артерия Амурской области в конце XIX в. представляла из себя почтовый тракт, который тянулся вдоль р. Амура на 1664 версты от ст. Покровской до г. Хабаровска и делился на колесный и вьючный, его пересекало 117 рек и речек, поэтому в распутицу и во время ледохода сообщение в крае фактически прекращалось.

Плохие сухопутные дороги и бездорожье тормозили процесс заселения, негативно сказываясь на торгово-экономической жизни края, замедляя темпы формирования капиталистического рынка. Стоимость доставки грузов иной раз превышала стоимость самого товара, неорганизованность доставки обуславливала медленность оборота капиталов в торговле и промышленности. Например, на доставку почты и товаров из

Москвы через Сибирь уходило от 1 до 2 лет, российские переселенцы тратили 2–3 года на преодоление расстояния от центральной России до дальневосточной окраины. Все это способствовало территориальной изолированности дальневосточного региона.

В середине 1880-х гг. российское правительство приступило к решению ставшего насущным вопроса о строительстве Транссибирской железнодорожной магистрали. В 1887–1889 гг. проводились изыскательские работы по трассе, а 19 мая 1891 г. состоялась закладка во Владивостоке символического «первого камня» уссурийского участка магистрали. Руководителем строительных работ на Уссурийской железной дороге был инженер А.И. Урсатти, в начале 1893 г. его сменил на этом посту инженер О.П. Вяземский. 6 декабря 1894 г. было открыто временное движение от ст. Владивосток до ст. Графской, а 3 сентября 1897 г. во Владивосток прибыл первый сквозной поезд, вышедший из Хабаровска 1 сентября.

Однако вместо строительства дороги от Сретенска до Хабаровска по русской территории параллельно Амуру по решению царского правительства был избран другой маршрут – кратчайший путь от Забайкалья до Приморья через Маньчжурию. Осуществлять этот проект стало созданное в 1896 г. Общество Китайско-Восточной железной дороги, главным акционером которого являлся Русско-Китайский банк. Сооружение КВЖД отвлекло массу русских капиталов и сил, затормозило переселенческое движение на Амур, а также развитие торговли и промышленности Амурской области. Накануне Русско-японской войны при общей протяженности построенных Россией дальневосточных железных дорог в 4957 км на Забайкалье приходилось 30,2%, на Приамурье – 17,8%, т.е. по российской территории проходило лишь 48% железнодорожного полотна<sup>216</sup>. Это свидетельствовало о недостаточном учете национальных интересов при железнодорожном строительстве.

В целом развитие железнодорожной сети имело огромное значение. Паровой железнодорожный транспорт был настоящей революцией в средствах сообщения, он значительно ускорил грузооборот и оборот капиталов, обеспечил их приток на дальневосточную окраину, ликвидировал изолированность региона, усилил поток переселенцев на дальневосточную окраину. Эффективность грузоперевозок по железной дороге проявилась уже в период временной эксплуатации Уссурийской железной дороги: в 1896 г. по ней было переведено 470,5 тыс. т грузов, а в 1900–1901 гг. грузооборот железнодорожного транспорта составил 953,8 тыс. т и почти вчетверо превысил грузооборот дальневосточного речного флота<sup>217</sup>.

Железнодорожный транспорт стимулировал заселение и развитие производительных сил Дальнего Востока. Вместе с тем железная дорога с ее сетью депо и мастерских стала крупнейшим капиталистически организованным предприятием, а в социальном плане создав объективную основу для формирования крупного отряда желез-

нодорожных рабочих. Важно также отметить, что Уссурийская железная дорога соединила Амурский водный бассейн с Владивостоком, который с вводом в строй КВЖД стал морскими воротами Транссибирской магистрали и приобрел международное значение. Уже в период строительства железной дороги возросла численность населения, усилился процесс накопления капитала, оживилась деловая активность, ускорился рост экономики, произошел подъем во всех сферах жизни дальневосточного общества.

Железнодорожное строительство способствовало расширению сухопутной транспортной системы, проведению новых грунтовых дорог. Если в 1891 г. в Приморской области существовала только одна грунтовая дорога, соединявшая г. Владивосток с селением Камень-Рыболов с ветвями в с. Спасское и на урочищах Анучино, Новокиевское, Посыет и в с. Владимиро-Александровское на р. Сучане, то за 1891–1900 гг. были проложены десятки верст грунтовых дорог, соединивших с рельсовым путем удаленные пункты и открывшие для колонизации пустынные районы. Были построены: Сучанский почтовый тракт (167 верст), Анучинский (86 в.) и Полтавский (60 в.) тракты, дороги от Черниговки до ст. Буссе (162 в.), от зал. Св. Ольги до Сучана (60 в.), проведены дороги от Хабаровска и Никольска-Уссурийского до ряда больших селений и т.д. В 1901 г. в Приморской области протяженность почтовых грунтовых трактов составляла 870 в., проселочных – 746 в.<sup>218</sup> Практически к началу XX в. Уссурийский край имел сеть дорог, связывавших крупные населенные пункты друг с другом. В 1898 г. началось строительство самой значительной на Дальнем Востоке грунтовой дороги вдоль Амура – от Хабаровска на Благовещенск. Она создавалась силами каторжан и получила название «Амурская колесуха». Из-за малой эффективности труда подневольных рабочих и чрезвычайной сложности природных условий эта новостройка затянулась более чем на 10 лет.

Экономический кризис начала века, а затем Русско-японская война явились тяжелыми испытаниями для железнодорожного транспорта. Резкое снижение объема коммерческих грузоперевозок, загруженность дорог военными грузами влекли большие убытки, тормозили ремонтные работы и т.д. Поражение России в Русско-японской войне привело к утрате Южно-Маньчжурской железной дороги, значительно сократив железнодорожную сеть Дальнего Востока.

После войны российское правительство вынуждено было из соображений государственной безопасности вернуться к проекту Амурской железной дороги, строительство которой было начато в 1908 г. Строительством отдельных ее участков руководили инженеры Б.В. Зеест, Е.Ю. Подруцкий, В.В. Трегубов и А.В. Ливеровский.

С 1913 г. сданы в эксплуатацию отдельные участки, но из-за начавшейся Первой мировой войны средств стало не хватать. По этой причине ремонтные мастерские, де-

по и другие сооружения остались незавершенными либо выполнены в облегченном варианте. В 1915 г. железнодорожное полотно было полностью уложено, однако мост через Амур был построен с опозданием на год, т.к. пароход, на котором доставлялись необходимые конструкции, потопили немецкие военные корабли<sup>219</sup>. Лишь в 1916 г. полностью завершилась прокладка сквозной железнодорожной линии Транссибирской магистрали от Челябинска до Владивостока, проходящей по русской территории.

Перед Первой мировой войной велись также работы по усилению пропускной способности, технической оснащенности железных дорог. В 1908–1913 гг. укладываются вторые пути от Владивостока до Уссурийска, проводится инженерное обустройство КВЖД на участке Пограничная-Уссурийск, расширяется станция Владивосток, смягчается профиль пути на участке Владивосток – Первая Речка, началось строительство тоннеля на перевале Кипарисово.

В целом за 1906–1916 гг. на Дальнем Востоке и в Забайкалье было проложено 2,6 тыс. км основных и более 1,2 тыс. км вторых железнодорожных путей. Общая протяженность русских железных дорог в регионе в 1916 г. составила 6,5 тыс. км (вместе с КВЖД), а с учетом вторых путей – 7,7 тыс. км, из них 47% приходилось на Дальний Восток, 31% – на Забайкалье и 22% – на Маньчжурию. Таким образом, при общем росте за этот период железнодорожной сети в регионе в 1,56 раза, на Дальнем Востоке она увеличилась в 3,3 раза, т.е. росла вдвое более высокими темпами.

Усилился подвижной парк железных дорог. За 10 предвоенных лет только на Уссурийской железной дороге число паровозов возросло в 1,6 раза, а товарных вагонов – в 2,5 раза. В 1906 г. Уссурийская железная дорога передана в аренду Обществу КВЖД, которое вскоре сумело добиться безубыточной работы: чистый доход дороги составлял накануне войны 7 млн руб.<sup>220</sup>

Рост темпов экономического развития дальневосточного региона вел к увеличению объема перевозок, грузооборот железных дорог с 1903 по 1913 гг. умножился в 5 раз, в том числе Уссурийской – в 6,6 раза (с 302,1 до 1994,8 тыс. т)<sup>221</sup>, что свидетельствовало о повышении роли железнодорожного транспорта в экономике региона. Крупнейшим транспортным узлом стал г. Владивосток. Количество грузов, поступавших в город и вывозимых из него по железной дороге, лишь немногим уступало грузообороту морского транспорта, составив в 1910 г. 757,5 тыс. т, в 1913 г. – 1023,8 тыс. т, а общий грузооборот Владивостока в 1911 г. достиг 1,85 млн т, в 1913 г. – 2,34 млн т<sup>222</sup>.

Росла протяженность грунтовых дорог. В 1909 г. завершено строительство «Амурской колесухи», стали прокладываться дороги от строящейся Амурской железной дороги к крупным населенным пунктам и т.д. Переселенческое управление после русско-японской войны активизировало работу в сфере дорожного дела: увеличены ас-

сигнования, регулярный характер приобрели изыскания, прокладка и ремонт грунтовых и проселочных дорог. В 1911 г. построена первая колесная дорога длиной в 336 в. на Камчатке; после Русско-японской войны в Приамурье появились первые автомобили, в 1912 г. во Владивостоке проложена трамвайная линия и в октябре пошли трамваи, положив начало вытеснению гужевого транспорта <sup>223</sup>.

В 1914 г. общая протяженность грунтовых дорог составляла 4600 км <sup>224</sup>. В годы Первой мировой войны прокладываются колесные дороги, связавшие озеро Кизи с заливом Де-Кастри, Благовещенск с Кербинскими приисками. Однако большинство путей не было пригодно для колесного транспорта и, по существу, представляло из себя проселочные дороги. В целом по транспортной насыщенности Дальний Восток отставал от общероссийских показателей. Так, по состоянию на 1913 г. на 1 тыс. кв. верст пространства на Дальнем Востоке приходилось 1,6 версты железнодорожного полотна, в то время как по России в целом – 52 версты; грунтовых дорог по Сибири и Дальнему Востоку приходилось 1,8 версты на 100 кв. верст территории, а по России – 11,1 версты <sup>225</sup>. Все это было свидетельством низкой транспортной насыщенности региона, недостатка дорог сравнительно с просторами края. Однако при малоосвоенности и необжитости огромных пространств, Дальний Восток занимал первое место в России по количеству железнодорожного полотна и грунтовых дорог в расчете на 100 тыс. жителей <sup>226</sup>, что отражало огромную роль наземных путей сообщения в жизни населения, свидетельствуя о концентрации всей экономической жизни вокруг транспортных артерий.

В годы Первой мировой войны нагрузки на железнодорожный транспорт резко возросли, через Владивосток и связывавшую его с Европой Транссибирскую магистраль стали поступать в Россию необходимые военные и другие грузы из-за границы. За 1914–1916 гг. грузооборот Уссурийской железной дороги увеличился на 54,4%, КВЖД – на 97%; за год временной эксплуатации Амурская железная дорога перевезла 512,7 тыс. т грузов <sup>227</sup>. Ориентация железных дорог на нужды обороны сказалась на перевозке частных грузов; так, Уссурийская железная дорога только в 1914 г. сократила их перевозку на 103,2 тыс. т <sup>228</sup>. Для усиления подвижного парка в 1915–1916 гг. во Владивостоке построены огромные мастерские для сборки поступавших из США паровозов и вагонов; в 1916 г. налажена сборка доставленных из Америки паровозов в Харбинские мастерские. Однако железнодорожный транспорт не успевал справляться с возросшим грузопотоком, в августе 1915 г. только на ст. Эгершельд скопилось до 3 тыс. неотправленных вагонов с грузом <sup>229</sup>.

### 3.1.3. Освоение территории Дальнего Востока в условиях советского времени

В начале XX в. в России активно развивались рыночные отношения, но они не привели к дальнейшему становлению капитализма в стране. Революции 1917 г. прервали исторический процесс развития Российской империи, появилось государственное образование – РСФСР. Строительство социализма в Российской Республике началось в условиях Гражданской войны, охватившей значительную часть территории России. За 1918–1922 гг. внутренние дальневосточные связи оказались нарушенными, как и система хозяйственного управления. Произошел упадок промышленного развития в крае.

В то же время усиливается влияние японской рыбопромышленности в русских водах. Японское правительство оказывало этому содействие, используя власть, капитал, военное присутствие, обеспечивая рыбопромышленников флотом, рыболовным снаряжением, а рыболовные участки – дешевой рабочей силой.

С окончанием Гражданской войны и иностранной интервенции на Дальнем Востоке начался процесс советизации. Восстановительный период в регионе – это период ликвидации былой противоположности между западными и восточными районами СССР.

Основные направления преобразований в регионе теснейшим образом детализировались с учетом внутренней обстановки в СССР и внешней – с зарубежными странами тихоокеанского бассейна.

В 20–30-е гг. изменения в экономике региона не ограничивались какими-либо отдельными районами, так как интересы хозяйства страны требовали использования ресурсов каждого из них. Однако темпы развития экономики в разных регионах были не одинаковы. При этом масштабы и скорость развития районов определялись состоянием отраслевой структуры в промышленности.

В восстановительный период на Дальнем Востоке сохранялся низкий уровень экономического развития и территориального разделения труда. Конкретные черты этого проявлялись в следующем. Во-первых, для всей дальневосточной части страны были характерны узкая, односторонняя специализация производства, почти полное отсутствие обрабатывающей промышленности. В хозяйстве Дальнего Востока в конце 1922 г. из 1763 действующих заводов, фабрик и мастерских государству принадлежало только 175, кооперативам – 23, частным лицам – 1565, а объем продукции в рублях составлял 10% довоенного уровня<sup>230</sup>.

Во-вторых, на Дальнем Востоке преобладали мелкие предприятия. Крупные действовали исключительно в городах, преимущественно в районе железных дорог, при-

чем в тех отраслях, которые лишь начали развиваться на востоке страны, например металлообрабатывающая промышленность, способствовавшая строительству железных дорог, и горнодобывающая отрасль.

В-третьих, промышленность была размещена неравномерно, проявлялась ее морская направленность. С первых дней восстановления Дальнего Востока необходимо было «... залечить нанесенные раны последних лет и строить жизнь на новых началах путем более продуктивного использования имеющихся ресурсов края и развития производительных сил далекой окраины с расчетом в конечном итоге создать для нее ту роль, на которую она имеет право при громадных своих естественных богатствах с открытым выходом в океан».

В-четвертых, транспортная сеть была развита слабо, причем железнодорожное движение на значительной части восточных районов отсутствовало.

В-пятых, в связи со слабым развитием хозяйства сохранялись малочисленность населения и его низкая трудовая квалификация.

Таким образом, советское государство осваивало регион с крайне несовершенной отраслевой и территориальной структурой хозяйства. Существовавшая специализация не могла быть изменена немедленно, так как сложившиеся в течение длительного времени территориальное разделение труда, исконные трудовые навыки и традиционные экономические связи не могли быстро реорганизоваться без ущерба для общего развития непосредственно экономики края.

Промышленная реконструкция восточных районов в условиях социалистического строительства первоначально должна была проходить на базе природных ресурсов и существующих предприятий, а также на основе их дореволюционного размещения. В связи с этим в течение некоторого времени в восточных районах сохранялась негативная экономическая ситуация, ликвидация которой происходила длительно и тяжело, требовала различных сроков для отдельных районов Дальнего Востока. Так, в Приморье, где потребности народного хозяйства страны обусловили быструю реконструкцию, процесс преодоления противоречий проходил активно. В других же районах, особенно северных (Сахалин, Камчатка, Чукотка), где промышленное строительство стало развиваться гораздо позже, чем в Приморье, ликвидация противоречий проходила медленнее.

Слабое развитие крупной промышленности на Дальнем Востоке привело к тому, что социалистический уклад занимал в экономике края меньший удельный вес, чем в экономике европейских районов страны. Ликвидация несоциалистических укладов здесь требовала значительной подготовительной работы, которая затруднялась крайней неравномерностью размещения промышленности.

Весьма серьезным препятствием на пути хозяйственного освоения восточных рай-

онов являлась культурная отсталость населения, сильно затруднявшая подготовку местных квалифицированных кадров. Поэтому в начальный период нового строительства на Дальнем Востоке получили развитие те отрасли, которые предъявляли пониженные требования к производственной квалификации кадров.

Восстановительный период характеризовался тем, что государство вынуждено было концентрировать внимание на развитии промышленности в тех районах, где до установления советской власти она уже существовала.

В крае этот процесс происходил в сложных условиях. Во-первых, на развитие промышленности влияла неравномерность ее размещения. Наиболее развитой была Приморская губерния, на долю которой приходилось 52,1% промышленной продукции в области<sup>231</sup>. Амурская промышленность в своей основе представляла кустарное производство, еще слабее экономически были развиты Сахалин, Камчатка, Чукотка. Для советской власти в восстановительный период ликвидация диспропорции хозяйственного развития всех областей Дальнего Востока явилась главной экономической задачей.

Во-вторых, интервенция и Гражданская война, привели к серьезному разрушению хозяйства. В начальный период восстановления многие предприятия не работали, объем производства составил 43,5% довоенного уровня. Действующие предприятия не располагали банковским кредитом, средствами для приобретения материалов, минимальным был фонд оплаты труда рабочих. Прямым следствием этого стала безработица: с марта 1923 г. безработные составляли 20% рабочей силы ДВО<sup>232</sup>. Документально подтвержденные убытки, по неполным данным, исчислялись в 603 млн руб. золотом<sup>233</sup>.

В-третьих, распадались внутренние и внешние экономические связи края из-за общего упадка производства и разрухи в транспортной сфере.

В-четвертых, в области промышленности поощрялось развитие госкапитализма в различных формах: концессий, смешанных государственно-частных предприятий. На Дальнем Востоке русский частный капитала получил специфическое применение. Осуществляя новую экономическую политику, государство вместо частичной денационализации, как это проходило в других районах страны, присваивало частные предприятия в регионе. Первоначально национализировались заводы и фабрики, шахты, электростанции, т.е. предприятия, имевшие экономическое значение, а также предприятия частных владельцев, бежавших за границу. Государственными стали серебряно-свинцовые рудники владельца Бринера, золотопромышленное предприятие Орской (бывшей Охотской) кампании, каменноугольные копи Приморья и Забайкальско-Амурского района со всеми их постройками, оборудованием и имуществом, Хабаровская и Читинская электростанции, спичечные фабрики в Амурской и Приморской гу-

берниях, «Русско-мукомольное товарищество» во Владивостоке, фанерный завод Скидельского, консервный завод Залевского, винокуренный завод «Океан»<sup>234</sup>.

Переход в руки государства основных промышленных фондов лишал частный капитал руководящей роли в экономике. Однако его доля на Дальнем Востоке продолжала оставаться значительной (по сравнению с другими областями РСФСР). В Приморской губернии за октябрь 1923 г. – апрель 1924 г. из общей суммы оборота промышленности в 41,8 млн руб. на государственные предприятия приходилось всего 21%, на кооперативные – 19% , а на частные – 60%<sup>235</sup>.

Если в РСФСР на март 1923 г. в частной промышленности было занято 10% рабочих, то в Приморской губернии – 53%, в Амурской области – 60%, а в целом на частных предприятиях трудились 42% рабочих Дальневосточной области<sup>236</sup>.

Подобное соотношение сил в хозяйстве региона сложилось в результате того, что дальневосточный частник миновал политику «военного коммунизма» и сплошной экспроприации. После окончания Гражданской войны он сразу же вступил в нэп, предусматривавший определенную свободу для частного предпринимательства. В этот период государство или поддерживало на определенном этапе деятельность частника, или ограничивало ее, когда она затрудняла работу государственных предприятий.

Подчиняя частный капитал своему влиянию, государство в ряде отраслей промышленности (рыбной, лесной, золотодобывающей) создавало смешанные акционерные общества, в руководство которых входили руководители частных фирм и государственных учреждений.

30 мая 1923 г. организуется «Дальневосточное акционерное общество по эксплуатации рыбных и морских звериных промыслов» (Дальморепродукт), 51% акций которого принадлежало государству, а 49% – крупному рыбопромышленнику М.М. Люри. В 1925/26г. государство посчитало сотрудничество с частником неприемлемым. Дальморепродукт ликвидировали, а его предприятие объединили с Дальгосрыбпромом<sup>237</sup>.

Подобные общества создавались и в золотопромышленности. В декабре 1924 г. было образовано Приамурское золотопромышленное акционерное общество, учредителями которого стали Николаевский-на-Амуре уездисполком, кооперативное общество «Работник» и местные частные золотопромышленники.

В-пятых, в годы нэпа страна вышла из состояния изоляции, наладила иностранные связи и постепенно стала входить в мировое хозяйство. Этому во многом способствовало развитие акционерного предпринимательства и концессий. Зарубежные монополии активно продолжали использовать природные богатства Дальнего Востока: добывали рыбу, морепродукты, вели разработку руд и золота, вырубали лес, имели свою

торговую сеть и отделения банков. Так, по итогам Всероссийской городской переписи, проведенной в 1923 г. в различных отраслях промышленности ДВО, иностранному капиталу принадлежало 57,9% предприятий, они давали 50% валовой продукции городской промышленности Дальневосточной области<sup>238</sup>.

Отсутствие у советского государства достаточных средств на разработку природных богатств определило необходимость привлечения иностранного капитала в виде концессий. Для этого при Совнаркоме был образован Главный концессионный комитет, а на Дальнем Востоке 17 марта 1923 г. Дальневосточный концессионный комитет<sup>239</sup>.

Дальневосточники получают предложения и заявки на оформление концессии от иностранных промышленников. Большинство заявок носило зондирующий или невыгодный, неприемлемый для советского государства характер. Так, за 1923–1924 гг. в Дальконцесском поступило около 100 заявок от иностранцев, а подписан договор был только с 11, так как значительная часть будущих концессионеров из-за отсутствия средств не могла приступить к реализации своих обязательств в установленные договором сроки, например «Азиатский рудный трест».

Середина 20-х гг. характеризуется установлением деловых связей СССР с Германией, США, Англией и Японией, но уже в конце 20-х гг. одновременно с отходом от нэпа приостановлено, а затем и полностью ликвидировано акционерное и концессионное предпринимательство в СССР.

Таким образом, допущение концессий носило временный характер и являлось для страны одной из форм накопления бюджетных средств. Государство, проводя новую экономическую политику в восточных районах, преследовало цель освоения дальневосточных просторов, развития экономики. Главной задачей государства в промышленности стало занять, как тогда говорили, «командные высоты», укрепить социалистический сектор.

Чтобы иметь полную картину хозяйственного состояния края в декабре 1922 и начале 1923 гг. проводится обследование крупнейших государственных предприятий, что позволило получить общее мнение об экономическом состоянии лесной, рыбной, угольной промышленности.

В период новой экономической политики началось формирование социалистического сектора в промышленности: во-первых, на базе восстанавливаемых крупных государственных предприятий – Дальзавода, Дальсельмаша, Амурского и Владивостокского заводов «Металлист», каменноугольных копей Приморья и Амурского района, Хабаровской электростанции, Владивостокского порта, Уссурийской железной дороги и др. Я.Б. Гамарник отмечал: «... нам приходилось восстанавливать промышленность Дальнего Востока за счет ее собственных средств без притока новых капита-

лов»<sup>240</sup>. Во-вторых, советскими организациями строились первые предприятия. Затраты составили с 1924 по 1926 гг. всего 10,2 млн руб.<sup>241</sup>, что было недостаточно для формирования социалистической собственности..

В процессе формирования социалистического сектора промышленности применялась такая форма хозяйствования, как трестирование. Возникли государственные тресты (Дальзолото, Примуголь, Дальзавод, Дальгосрыбром, АКО, Дальлес, Дальсельмаш), получившие республиканское значение.

Постепенно Дальний Восток включается в общесоюзное денежное обращение. Укрепление советской валюты было направлено на оздоровление и подъем экономики. Важным шагом унификации денежного обращения в регионе на уровень общесоюзного было введение в оборот советского червонца. Новая валюта была принята не только государственными, кооперативными предприятиями и русским частником. Широкие операции с червонцем проводились в Англии, Германии, Голландии, США, в других странах. Укрепление советской денежной системы ослабило на Дальнем Востоке СССР позиции японской иены, ранее господствовавшей в регионе, что привело к сокращению ее обращения как на внутреннем, так и на внешних рынках. С 1924 г. на Востоке страны функционировало 31 отделение различных советских банков, ставших организаторами денежного оборота и кредитными центрами.

Во второй половине 20-х гг. был взят курс на индустриализацию. Суть нового курса состояла в том, что ее необходимо было проводить высокими темпами, начиная с создания тяжелой промышленности.

Однако перспектива быстрой индустриализации востока страны не находила однозначного решения. Это было связано с тем, что во-первых, в ряде центральных органов (Госплан, ВСНХ и др.) опирались на «теорию оптимальных районов», согласно которой широко промышленность следовало развивать только в старых, ранее освоенных и обжитых районах страны. Во-вторых, часть работников центральных и местных планирующих органов, указывая на крайнюю отдаленность и малую заселенность Дальнего Востока, на трудности его хозяйственного освоения, предлагали ограничиться вывозом природного сырья и полуфабрикатов из ДВК на заграничные рынки; а другие, ссылаясь на ограниченность средств осуществления индустриализации страны, советовали «не разбрасываться» материальными ресурсами и финансами и планировать капитальное строительство на Дальнем Востоке «методом остатков» от вложений в центральные районы.

Перспективы ускоренного развития производительных сил края были определены в «Плане капитального строительства ДВК на десятилетие 1926/27–1935/36 гг.». Но в нем отсутствовали конкретные предложения по коренным структурным изменениям в экономике, сохранялось преимущество сельского хозяйства перед промышленностью.

Первый вариант пятилетки ДВК не был принят государственными органами, рекомендовалось повысить показатели по отдельным отраслям народного хозяйства, поддержать лозунг «Пятилетку в четыре года!».

Президиум ВЦИК РСФСР направляет в 1929 г. на Дальний Восток правительственную комиссию во главе с членом ЦКК А.В. Шотманом, которая изучила состояние промышленности края, выделив отдаленные территории – Сахалин и Камчатку, вопросы переселения, деятельность Дальзавода, Артемовских угольных копей, Уссурийского масложиркомбината, Дальлеса, Далькрайплана, провела организационную работу по пересмотру и уточнению первого пятилетнего плана ДВК.

На основе рекомендаций правительственной комиссии был разработан и 16 ноября 1929 г. утвержден на бюро Далькрайкома ВКП (б) новый вариант пятилетнего плана края, получивший название «Расширенный вариант пятилетки ДВК». Он отличался от других вариантов гигантским размахом капитального строительства и высокими темпами развития всех отраслей промышленности.

20 февраля 1930 г. Президиум ВЦИК и СНК РСФСР обсудили доклад комиссии А.В. Шотмана. В постановлении было отмечено: «Во всех звеньях хозяйственного и культурно-социального строительства за период советизации края имеется значительный количественный и качественный рост в народном хозяйстве. Край в большинстве своих отраслей перешел к реконструкции своего хозяйства, неуклонно повышая рост социалистических элементов»<sup>242</sup>. Признавалось, что ДВК должен идти по линии максимального развития в первую очередь основных экспортирующих отраслей (лес, уголь, рыба, нефть), металлургической промышленности для обеспечения нужд края, судоремонта и судостроения.

В середине 1930 г. последовали новые указания о резком форсированном освоении Дальнего Востока. Устанавливались новые сроки развития валютно-экспортных отраслей, промышленности – машино- и судостроения, судоремонта, завершения реконструкции Дальзавода, Дальсельмаша.

С 1928 г. начинается реконструкция Сихотэ-Алиньского полиметаллического комбината – «Сихали», в 1930 г. Дальзавода, идет строительство Никольск-Уссурийского масложиркомбината, в 1931 г. электростанции АртемГРЭС, Спасского цементного завода, в 1932 г. – Хабаровского комбината по переработке сахалинской нефти, в Никольск-Уссурийске – сахарного комбината. За три года в крае было построено 87 новых предприятий в лесной, угольной, рыбной, нефтяной и других отраслях хозяйства.

В 1928–1932 гг. началось формирование новой структуры хозяйства Дальнего Востока. Одним из основных участков индустриализации стала угольная промышленность. Южное Приморье называли «Дальневосточной кочегаркой», так как здесь до-

бывалось до 80% угля. Именно уголь решал судьбу государственных планов многих отраслей народного хозяйства. С 1930 г. в Приморье началось строительство шахт, что позволило в будущем ликвидировать диспропорцию между потребностями и фактической добычей угля. Появилось специальное строительное управление – «Дальшахтстрой», которое создало современные для того времени шахты – № 3-ц и № 6-ц в Артеме, № 20 в Сучане, шахту Капитальную и Райчихинский разрез в Амурской области.

На Северном Сахалине первым государственным предприятием в угольной отрасли стал рудник им. 10-й годовщины Октябрьской революции. Действовали рудники в Арково и Мгачи, разрабатывались угольные месторождения на участках Медвежий ключ и Макарьевка. Появление такой угольной базы на острове способствовало росту добычи угля: с 10,1 тыс. т в 1928 г. до 135,4 тыс. т в 1932 г.

В целом на Дальнем Востоке горняки за годы первой пятилетки подняли добычу угля с 1060,5 тыс. т в 1928 г. до 1968,5 тыс. т в 1932 г.<sup>243</sup>

Для индустриализации Дальнего Востока особое значение имело развитие нефтяной промышленности. С 1927 г. на восточном побережье Сахалина была проведена реконструкция Охинских нефтяных промыслов, построены новые вышки в Катангли, Пильтуне, Нутово, на что было затрачено 43 млн руб. Увеличивается добыча жидкого топлива: в 1928 г. добыто 0,3 тыс. т нефти, в 1930 г. – 96,3, в 1932 г. – 188,9 тыс. т.

Форсированные темпы индустриализации оказали негативное действие на экспортные отрасли народного хозяйства. Для лесной промышленности оказались нереальными принятые завышенные планы. Так, по государственному плану 1929–1932 гг. необходимо было заготовить 21 366 тыс. м<sup>3</sup> древесины, а удалось получить всего 12017,3 тыс. м<sup>3</sup>, то есть в среднем годовой план был выполнен всего на 66,7%<sup>244</sup>. Промышленность медленно переходила от кустарного уровня к индустриальному. На конец первой пятилетки «Дальлесом» эксплуатировал всего 84 трактора, 64 автомашины, 10 тягачей и 4 паровоза<sup>245</sup>. Впервые началось строительство ледяных дорог, железнодорожных веток – Вяземской, Тигровой, Ворошиловской и Оборской. Проявилась тенденция к росту вывоза леса: в 1927/28 г. было вывезено 7,8 тыс. м<sup>3</sup>, а в 1932 г. – 188 тыс. м<sup>3</sup>.

Отраслью союзного значения в годы первой пятилетки стала рыбная промышленность, которая давала в 1930 г. 74% общей суммы рыбного экспорта СССР. За годы пятилетки годовая продукция Дальневосточного управления Союзрыбы оценивалась в 150–200 млн руб., причем 30–35% приходилось на производство рыбных и крабовых консервов.

Особенностью первых лет пятилетки для рыбной промышленности стало то, что процесс восстановления происходил одновременно с индустриализацией. На рекон-

струкцию старых предприятий было затрачено 38,1 млн руб., на новое строительство – 27,8 млн руб., на пополнение отрасли судами – 23,5 млн руб.<sup>246</sup>

Оснащение рыбной промышленности судами, внедрение тралового лова, освоение перспективных промысловых районов и новых объектов промысла сказалось в целом на росте добычи рыбы. В 1928 г. рыбаками было выловлено рыбы и морепродуктов 1 618,1 тыс. ц, в 1930 г. – 3 145,4 и в 1932 г. – 4 500 тыс. ц. Повышалась из года в год выработка продукции, и за 1930–1932 гг. ее было произведено 6 407 тыс. ц<sup>247</sup>.

Особое внимание уделялось развитию крабоконсервной отрасли. До 1928 г. собственных плавучих рыбоконсервных заводов советское государство не имело, да и не было возможности построить их на заводах страны. Поэтому пришлось идти по пути приобретения за границей старых пароходов и переоборудовать их там же в плавучие консервные заводы.

В годы пятилетки на плавучих и береговых крабоконсервных заводах было выпущено в 1928 г. – 80,3 тыс. ящиков консервов, в 1930 г. – 137,9 и в 1932 г. – 161,9 тыс. ящиков. Удельный вес СССР в мировом производстве крабовых консервов изменился с 14,7% до 21,9%<sup>248</sup>.

Шло укрепление береговой базы отрасли. Во Владивостоке строились рыбный порт, крупный холодильник, судоремонтный завод; на Сахалине – консервные заводы в Рыбновском, жестяно-баночная фабрика в Александровске; на Камчатке – три рыбоконсервных завода в Озерновском районе и Усть-Камчатске.

Свой вклад в дело индустриализации СССР и Дальнего Востока внесла рыбная промышленность бассейна как экспортная база страны: экспорт рыбной продукции и крабовых консервов увеличился и в 1931 г. составил 20 млн золотых рублей, что равнялось 2/3 экспорта страны.

Сохранил свою деятельность русский частник, который за 1929–1932 гг. добыл 2140 тыс. ц рыбы или 17% улова по Дальнему Востоку<sup>249</sup>.

В советских территориальных водах продолжали действовать японские рыбопромышленные фирмы, получавшие доходы от производства крабовых и рыбных консервов. За 1927–1931 гг. только лососевых консервов ими было произведено 4797 ящиков. Японские рыбопромышленники сохраняли также свое влияние и в рыболовстве: в 1927/28 г. они добыли рыбы-сырца 1338,9 тыс. ц, в 1932 г. – 1386,8 тыс. ц.

В годы пятилетки была произведена техническая реконструкция базы золотодобычи, особенно в районе Колымы. По ходатайству Далькрайкома ВКП (б) и Далькрайисполкома было принято 13 ноября 1931г постановление СТО СССР о создании государственного треста по промышленному и дорожному строительству – Дальстрой, на который возложили строительство Нагаевского морского порта, Колымской трассы, разработку выявленных ранее месторождений золота и организацию более

широких геологических работ.

Продолжал развиваться морской транспорт. Совторгфлот обслуживал обширнейшее побережье Тихого и Северного Ледовитого океанов – от Владивостока до Нижне-Колымска и международные линии на Японию и Китай. В эксплуатацию поступали суда, купленные за границей и переоборудованные в грузопассажирские. К концу пятилетки Совторгфлот эксплуатировал 57 судов различных типов общей грузоподъемностью в 170100 т<sup>250</sup>. Увеличилось количество каботажных рейсов с 221 до 362, в 1928 г. было перевезено 2 405,2 тыс. т различных грузов, в 1932 г. – 2104,2 тыс. т, а пассажиров соответственно 159,3 тыс. чел. и 513,4 тыс. чел.<sup>251</sup> Получил развитие речной транспорт, который перевозил грузы в основном в пределах Амурского бассейна. Общий грузооборот речного флота составил в 1928 г. – 509,6 тыс. т, а в 1932 г. – 876,3 тыс. т<sup>252</sup>.

Расширял хозяйственные связи ДВК с центральными районами страны железнодорожный транспорт. Грузооборот Уссурийской железной дороги за пятилетку вырос с 4,6 млн т до 6,8 млн т, причем удельный вес индустриальных грузов составил 59,1%<sup>253</sup>.

Промышленное строительство в крае выдвигалось как основное звено индустриализации. Без капитальных вложений преодолеть хозяйственную отсталость ДВК было невозможно, поэтому правительство с началом реконструктивного периода увеличило финансирование хозяйства края. Так, капиталовложения в 1926/27г. составили 44 млн руб., за годы первой пятилетки – 1 027 млн руб., из них 44,3% шло на развитие промышленности, 28% – транспорта, то есть на 162,5% больше, чем планировалось<sup>254</sup>.

В годы второй пятилетки целью хозяйственного освоения Дальнего Востока было создание «форпоста Советского Союза на Тихом океане»<sup>255</sup>. Это было подчеркнуто в докладе председателя Госплана СССР В.В. Куйбышева на XVII партийном съезде: «...Восточная Сибирь и Дальний Восток, широко развивая каменноугольную, золотую, горнорудную и лесную промышленность, получают прочную базу реконструкции в лице создаваемой заново черной металлургии и широко развертываемого машиностроения и электричества. Огромное промышленное развитие ДВК ставит ряд крупнейших проблем, требующих своего разрешения во втором пятилетии. Развитие восточных районов получит мощную поддержку со стороны наших старых промышленных центров, являвшихся боевой базой для технического перевооружения новых районов...»<sup>256</sup>.

Особенностью второго пятилетнего плана края в области промышленности являлось то, что наряду с развитием традиционных отраслей народного хозяйства – лесной и рыбной, угольной и золотопромышленности – создавались новые: судостроитель-

ная, авторемонтная, нефтеперерабатывающая, сахарная, химическая.

Подъем народного хозяйства региона во многом определялся развитием топливной промышленности. За пятилетку в эксплуатацию было введено 20 крупных предприятий угольной промышленности, освоена шахтерами новая техника: экскаваторы, отбойные молотки и врубовые машины. Угледобыча в 1937 г. по сравнению 1932 г. выросла в 2 раза, механизированным способом добывалось 90% угля.

Продолжала развиваться государственная нефтяная промышленность на Северном Сахалине, капитальные вложения в нее составили за пятилетие 106 млн руб.<sup>257</sup> Было освоено новое месторождение нефти в районе Эхаби (1936 г.), строился нефтепровод Эхаби – Оха. К концу второй пятилетки добыча нефти увеличилась до 355,5 тыс. т<sup>258</sup>, что позволило сократить завоз топлива на Дальний Восток из других районов страны.

Действовала на острове японская концессия, но в 1933 г. добыча ею нефти достигла 42% от общей добычи, а в конце 1937 г. она упала до 26%<sup>259</sup>.

Огромное значение для хозяйственного развития края имело создание собственной энергетической базы. В крае к этому времени действовали Никольско-Уссурийская, Артемовская, Охинская, Сучанская, Магаданская электростанции, была введена в строй Хабаровская ТЭЦ, закончено строительство электростанции в Биробиджане, расширена мощность электростанции в Благовещенске, проведена реконструкция Владивостокской. Мощность электростанций поднялась с 29,2 тыс. кВт/ч (1933 г.) до 97,8 тыс. кВт/ч (1936 г.), производство электроэнергии увеличилось с 73,1 тыс. кВт/ч до 243,6 тыс. кВт/ч<sup>260</sup>.

На базе топливной промышленности и электроэнергетики ускоренными темпами развивалось машиностроение. Крупным центром стал Комсомольск-на-Амуре, вошли в строй заводы в Хабаровске, Николаевске-на-Амуре, Суражевке, Маргикане. За пятилетку продукция машиностроения выросла почти в шесть раз, намного превысив прирост продукции по стране в целом. Производились двигатели для морских судов и газогенераторы, оборудование для лесной, горной, рыбной промышленности, запасные части для автомобилей и тракторов, строились новые суда. Продукция машиностроения стала доминирующей в тяжелой промышленности и в 1936 г. составила 66,4% этой отрасли<sup>261</sup>.

Существенной реконструкции подверглись предприятия горнорудной промышленности. Вместо разрозненных разведочных работ, проводимых различными организациями на Чукотке в годы второй пятилетки началось планомерное централизованное геологическое изучение всей территории Чукотского национального округа<sup>262</sup>.

Были выявлены новые оловорудные точки, доказано промышленное значение месторождения Валькумей. В июле 1937 г. в бассейне реки Куйвиеем открыто Иультинское олововольфрамовое месторождение. С 1935 г. началось строительство Синан-

чинского оловокомбината в Приморском крае, проведена механизация трудоемких работ и техническое оснащение обогатительной фабрики комбината «Сихали». Добыча руды в 1937 г. составила 171 тыс. т, в то время как в 1932 г. она равнялась 114,7 тыс.т<sup>263</sup>.

Магаданский район продолжал оставаться основным в золотопромышленности. В целом в крае в 1937 г. золота было добыто в 2,8 раза больше, чем в 1928 г.

В годы индустриализации произведено техническое перевооружение одной из профилирующих в крае отраслей – рыбной. Её флот пополнился рыболовными траулерами, специализированными рыбоморозильными судами-рефрижераторами. Строились предприятия по ремонту судов, изготовлению запасных частей и простейших рыбацких механизмов, рыбоконсервные заводы, стационарные холодильники, тарные и лакобаночные предприятия в Приморье, на Сахалине, Охотском побережье и Камчатке.

В 30-е гг. Тихий океан стал главным районом отечественного промышленного рыболовства. На ранее пустынных берегах с изредка встречающимися небольшими деревеньками выросли рыбокомбинаты: Зарубино, Тафуин, Путятин, Преображение, Валентин, Владимир, Нельма, Пластун – в Приморье; Усть-Камчатский, Озерновский и Микояновский – на Камчатке; Хоэ, Пильво, Чайво – на Сахалине; насчитывающие каждый от 1500 до 3 000 чел. населения. Таких комбинатов было свыше 50-ти<sup>264</sup>, что говорит о продолжающемся процессе заселения прибрежной зоны края.

Дальневосточные рыбаки перешли от пассивных методов добычи рыбы к активному морскому рыболовству, глубинному лову, освоению новых объектов промысла. Это сказалось на увеличении добычи морских богатств: в 1933 г. рыбы, морепродуктов, китов было добыто 2535 тыс. ц (19,5% всесоюзной добычи), в 1935 г. – 3325,4 (23%), и в 1937 г. – 4051,7 тыс. ц (25,2%)<sup>265</sup>.

Дальнейшее развитие получило рыбоконсервное производство. За 1930–1934 гг. в отрасли начали работать 18 новых береговых рыбоконсервных заводов, оснащенных американскими машинами для разделки лососевых пород рыб на консервы. На береговых заводах вырабатывали консервы из сардины-иваси с использованием конвейерных линий. Расширилась деятельность краболовов, которые представляли собой крупные плавучие заводы. Непосредственно на них в годы второй пятилетки было выработано 484,9 тыс. ящиков консервов<sup>266</sup>.

В те же годы стал развиваться китобойный промысел. Организация отечественной китобойной флотилии началась только в конце первой пятилетки. В 30-е годы правительство страны приняло ряд мер, направленных на увеличение производства жиров, в частности жиров морских животных. Вследствие этого Наркомторг СССР поручил Камчатскому акционерному обществу (АКО) организовать китобойное производство

в дальневосточных водах. В США был приобретен грузовой пароход водоизмещением 7 400 т, и построены три китобойца в Норвегии стоимостью 1095 норвежских крон.

Развитие советского китобойного промысла на Дальнем Востоке в годы второй пятилетки шло успешно. И как результат, в 1933–1937 гг. дальневосточники добыли 1949 китов, получили 544,5 тыс. ц китовой продукции, 122,5 тыс. ц китового жира<sup>267</sup>. Наряду с китобойным промыслом дальневосточники освоили и зверобойный, на развитие которого только в 1933–1934 г.г. было затрачено 740 тыс. руб.<sup>268</sup>. За пятилетку было добыто 82,5 тыс. ц сырца<sup>269</sup>.

Важной отраслью народного хозяйства оставалась лесная. Это был наиболее трудный участок хозяйственного освоения края. Из-за острой нехватки кадров, сезонного характера работ на лесозаготовках, отсутствия дорог, слабой технической базы лесное хозяйство было отсталым. Только в 1932–1934 гг. начался процесс его укрепления: в отрасли стали работать 28 леспромхозов, 10 лесхозов, 4 сплавные и рейдовые конторы, которые входили в состав Дальлеса<sup>270</sup>. 1 октября 1937 г. на его базе были образованы тресты: Хабаровсклес, Ворошиловлес и Амурлес.

В годы пятилетки на капитальное строительство и реконструкцию лесной промышленности было выделено свыше 216 млн руб.<sup>271</sup>: строились лесопильные заводы, леспромхозы, увеличилась механизированная вывозка леса хлыстами, выработка пиломатериалов. Вступил в строй мощный на то время Оборский леспромхоз, быстро развивались Вяземский и Ворошиловский. К началу 1938 г. на лесозаготовках эксплуатировалось 254 трактора, 214 автомашин, были построены десятки километров новых железных, тракторных и автомобильных дорог круглогодичного действия: Вяземская железная, Ворошиловская и Тигровая транспортно-рельсовые дороги, а также удлинена ширококолейная Оборская ветка, введены в строй дороги для механизированной возки леса в Хорском, Бикинском, Нижнетамбовском леспромхозах. За 1933–1936 гг. лесники Дальнего Востока поставили народному хозяйству 15 486 тыс. куб. м древесины, в том числе 14 262 тыс. куб. м деловой.

Реконструкция народного хозяйства, бурное строительство в этой области со всей остротой поставили вопрос о создании в крае производства стройматериалов. Были построены Спасский цементный завод, известковый завод на ст. Лондоко, кирпичные заводы. В течение пятилетия фонды промышленности стройматериалов выросли в семь раз, темпы превзошли всеобщие. Выпуск цемента увеличился в 4,5 раза, кирпича – в 4,3 раза, извести – в 4,8 раза.

За годы второй пятилетки на Дальнем Востоке был построен целый ряд крупных предприятий легкой и пищевой промышленности. Вступили в строй сахарный и маслоэкстракционный заводы в Ворошилове, мелькомбинаты в Хабаровске и Бочкарево, Иманский и Черниговский рисоочистительные заводы, новые хлебозаводы во Влади-

востоке, Хабаровске, Ворошилове, Спасске, Свободном и Куйбышеве.

Развивалось воздушное сообщение как одно из важнейших средств связи с отдаленными районами ДВК и крупными промышленными центрами страны. Открылись регулярные воздушные рейсы между Москвой, Хабаровском и Владивостоком, северные линии: Петропавловск-Камчатский – Уэлен, Владивосток – Николаевск-на-Амуре – Охотск, Каменское – Анадырь, осваивалась сахалинская авиалиния. Гидропорты функционировали в Хабаровске, Охотске, Николаевске, Нижнетамбовске, Троицке-на-Амуре. В Петропавловске-Камчатском, Александровске, Охе, Магадане, Аяне и Анадыре посадочными площадками были акватории заливов и бухт. Грунтовые аэродромы действовали в поселениях Архара, Свободный, Иман, Озерные Ключи.

В период второй пятилетки происходило укрепление и развитие торгового мореплавания на Дальнем Востоке. Флот пополнился 17 новыми судами, численность плавсостава к концу 1937 г. достигла 2 282 чел. Моряки перешли на круглосуточные рейсы, что позволило увеличить перевозку пассажиров и грузов как по малому каботажу, так и на дальние расстояния: по Приморскому и Охотскому направлениям перевозки грузов были увеличены в 1,5 раза, по Западно-Охотскому и Восточно-Камчатскому – в 2 и по Чукотско-Анадырскому направлению – в 3 раза. Вдвое возросли перевозки по заграничным линиям, в основном за счет экспорта леса в Японию и импорта промышленного оборудования. Дальневосточные моряки внесли значительный вклад в освоение Антарктики, Северного Ледовитого океана. Пароходы «Ванцетти» и «Искра» за одну навигацию прошли Северным морским путем из Ленинграда во Владивосток. Сквозной переход с востока на запад совершили экипажи ледореза «Федор Литке» и грузовых пароходов «Анадырь» и «Сталинград». Развитие транспортной системы укрепило хозяйственные связи Дальнего Востока. Радикально изменилась география и структура хозяйства. Более активно стали развиваться незаселенные районы края. Возникли новые промышленные центры: Комсомольский, Колымский, Буреинский, Биробиджанский, Ворошиловский, Спасский, Умальтинский, Лесозаводский и др.

В годы третьей пятилетки на Дальнем Востоке продолжалось хозяйственное освоение территории региона, укрепление промышленной базы. С созданием специализированного строительного-монтажного треста «Дальэнергострой» началось строительство новых районных, промышленных, коммунальных электростанций: тепловой электростанции АртемГРЭС им. С.М. Кирова, Владивостокской и Хабаровской ГРЭС, ТЭЦ в Комсомольске-на-Амуре, электростанций на комбинате «Сихали», Спасском цементном заводе, в тресте «Сахалиннефть». Строились коммунальные электростанции в Хабаровске, Благовещенске, Александровске-на-Сахалине, Биробиджане, Петропавловске-Камчатском, Николаевске-на-Амуре, Свободном. И если в 1937 г. на

Дальнем Востоке действовала 71 электростанция, то в 1940 г. – 419. Мощность их за это время увеличилась в 2,3 раза, в том числе районных – на 48%, выработка электроэнергии поднялась с 299,7 млн кВт/ч до 651 млн кВт/ч <sup>272</sup>.

В Приморье, Амурской области и Хабаровском крае выявлены новые запасы угля и сданы в эксплуатацию шахта №20 треста «Сучануголь», «Капитальная» и №10 треста «Артемуголь», Огневское шахтоуправление треста «Сахалинуголь, Шахта №2 Подгородненского шахтоуправления». Общая мощность новых шахт составила 1 375 тыс. т в год, однако в 1940 г. шахтеры добыли всего 542,6 тыс. т угля, то есть 39,3% проектной мощности <sup>273</sup>. До 1939 г. добыча угля на Чукотке носила случайный характер (в этот год было добыто всего 35 тыс. т). В 1940 г. появилась возможность проводить эксплуатационные работы на Хасынском и Аркагалинском месторождениях, в 1941 г. вступил в строй Эльгенский угольный разрез. В то же время темпы роста добычи угля в регионе были выше, чем в других районах СССР. Со вступлением в эксплуатацию основных месторождений добыча угля возросла и в 1940 г. составила 7 217 тыс. т <sup>274</sup>.

На Сахалине получили развитие нефтепромыслы Охи, Эхаби и Катангли, на которых в 1940 г. действовали 642 скважины. Нефтяники острова в годы третьей пятилетки увеличили добычу «черного золота» и в 1940 г. достигли значительного рубежа: страна получила 505 тыс. т нефти, что превысило добычу всей первой пятилетки (439 тыс. т <sup>275</sup>). Переработка нефти велась на государственном нефтеперегонном заводе им. Г.К. Орджоникидзе в Хабаровске, который в годы пятилетки был реконструирован, что позволило в 1938 г. переработать 237,9 тыс. т нефти, а в 1940 г. – 362,5 тыс. т. Для ускорения транспортировки сахалинской нефти на нефтеперегонные заводы было начато строительство нефтепровода Оха – Софийское через Татарский пролив <sup>276</sup>.

К началу третьей пятилетки стало известно о наличии значительных запасов черных, цветных и редких металлов на Дальнем Востоке. С появлением такой базы решился вопрос о строительстве металлургического завода Амурсталь с мартеновским прокатным производством. Не уменьшились темпы геологоразведочных работ, особенно на северо-востоке Дальнего Востока. С 1939 г. Дальстрой, располагавший значительными материальными и людскими ресурсами, организовал геологоразведочные работы в Чаунском и Чукотском районах, в 1940 г. – в бассейне р. Анадырь, в 1941 г. – на Охотском побережье <sup>277</sup>.

Форсированными темпами шла разведка Пыркакайской россыпи на Чукотке, открытой в 1938 г. поисковой партией Б.Н. Ерофеева, а к 1941 г. первые две шахты начали выдавать оловоносные пески. В апреле 1941 г. масштабы геологоразведочных и горноподготовительных работ оказались достаточными для создания на базе разве-

данных месторождений горнодобывающих эксплуатационных предприятий – прииска Пырकाкай и рудника Валькумей<sup>278</sup>. Продолжалось освоение открытого в 1937 г. Иультинского оловоносного месторождения. Поиски новых месторождений олова проводились и на юге Дальнего Востока. В 1937–1938 гг. геолог С.Т. Игнатьев обнаружил промышленные концентрации олова в рудниках Шубинского месторождения. В 1938 г. Союзникельоловоразведка возобновила работы в бассейне р. Иман. В 1940 г. В.Я. Ярмолук установил в Приморье наличие оловянного рудопроявления на участке «Хрустальный», а в 1941 г. С.Ф. Усенко открыл на этом участке месторождение касситерита<sup>279</sup>.

Одним из старейших предприятий горнорудной промышленности, действовавших в Приморье в годы третьей пятилетки, был Государственный сихотэ-алинский полиметаллический комбинат – «Сихали». Здесь в эти годы была развернута реконструкция обогатительной фабрики, происходило усовершенствование технологии производства. Расширялась сырьевая база: действовали новые рудники – Первый советский и Второй советский, Западный партизан и Светлый отвод. Начались подготовительные работы по строительству гидроэлектростанции на р. Тетюхе мощностью 10–15 тыс. кВт<sup>280</sup>. Более медленными темпами шло строительство Синанчанского оловообогатительного комбината, проектная мощность которого определялась в 100 тыс. т оловянно-свинцово-цинковой руды и в 20 тыс. т оловянного, свинцового и цинкового концентрата в год. В 1941 г. была введена в строй обогатительная фабрика. На строительстве комбината было освоено всего 49,2 % капиталовложений.

В годы пятилетки работники золотодобывающей промышленности Дальнего Востока осваивали крупные россыпные месторождения. Внедрение новой техники и технологии производства, механизация трудоемких работ, повышение производительности труда позволили горнякам Колымы в 1940 г. увеличить добычу золота по сравнению с 1939 г. на 22,8 %, достигнуть самого высокого результата за всю историю отрасли<sup>281</sup>.

Развивалось машиностроение, обеспечивавшее техническое перевооружение народного хозяйства дальнего Востока. В 1938–1940 гг. основные фонды крупных машиностроительных заводов увеличились на 92,5 %. Транспортное машиностроение Дальнего Востока – судоремонтные и машиностроительные заводы во Владивостоке, Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре – обеспечивали быстрорастущие потребности морского флота. За предвоенные годы был реконструирован один из крупнейших машиностроительных заводов – им. К.Е. Ворошилова.

Подъем капитального строительства также подчеркнул важнейшую проблему создания промышленности строительных материалов. Решение этой задачи осуществлялось путем возведения новых предприятий, расширения и реконструкции действующих

щих кирпичных, шлакоцементных, известковых, стекольных заводов. Шло строительство второй очереди Спасского цементного завода, началось строительство Сахалинского и Комсомольского-на-Амуре цементных заводов<sup>282</sup>. Предприятия строительных материалов были созданы во Владивостоке, Комсомольске-на-Амуре, Петропавловске-Камчатском, Александровске-на-Сахалине. Причем за три года пятилетки количество предприятий промышленности строительных материалов увеличилось в 5,1 раза.

В 1940 г. на Дальнем Востоке производилось 235 тыс. т цемента, 350 млн штук строительного кирпича, 130 тыс. т строительной извести<sup>283</sup>. Однако потребности региона в строительных материалах не были полностью обеспечены, так как только в 1940 г. край нуждался в 536,3 тыс. т цемента, 627,7 млн штук кирпича, 184,5 тыс. т извести<sup>284</sup>.

Несмотря на то, что лесная промышленность получала достаточно средств на развитие, задача быстрее увеличения деловой древесины и выработки пиломатериалов в должной степени не выполнялась. На 300 млн руб., которые были вложены в лесную промышленность, закупили 373 трактора, 452 автомашины, 7 трехтонных автокранов, а также построены десятки километров железных, тракторных и автомобильных дорог круглогодичного действия. Лес отправлялся на строительство вторых путей Забайкальской и Уссурийской железных дорог, Байкало-Амурской магистрали. В 1940 г. лесники Дальнего Востока поставили государству 15 794 тыс. куб. м древесины, в том числе 7,8 млн куб. м деловой<sup>285</sup>.

Рыбная промышленность продолжала оставаться ведущей отраслью народного хозяйства региона. Дальневосточный бассейн по объему уловов занимал второе место среди рыбопромысловых районов страны. За годы третьей пятилетки отрасль стала более индустриальной. В нее вложили 698,8 млн руб., в т.ч. 187,2 млн руб. на строительство флота, и 347,1 млн руб. в промышленность<sup>286</sup>. На новой индустриальной базе развивался океанический лов. За 1938–1941 гг. дальневосточники добыли 12 364,5 тыс. ц рыбы<sup>287</sup>. Успешно развивалось рыбоконсервное производство. Только в 1940 г. было выработано 46 881 тыс. банок рыбных консервов, 1938–1941 гг. выпущено 285 3 тыс. ящиков крабовых консервов, которые были признаны лучшими на американском и европейском рынках. Создание в дальневосточном бассейне флотилии рефрижераторных и транспортных судов позволило вывозить продукцию с Камчатки и Сахалина в европейские районы страны. В 1938–1939 гг. из этих районов было перевезено 677,2 тыс. т рыбопродукции и других грузов<sup>288</sup>.

Дальнейшее развитие получила авиация. На Дальнем Востоке стали эксплуатировать новые типы самолетов: ПС-40 и ПС-41. Расширилась сеть авиационных линий в крае, заметно изменилась жизнь дальневосточников с началом регулярных рейсов на трассе Москва – Хабаровск – Владивосток. Намного увеличился объем перевозок: в

1939 г. было перевезено более 1300 т почты и грузов, 14 900 пассажиров<sup>289</sup>. Интенсивно осваивались и северные воздушные трассы Дальнего Востока. 23 марта 1940 г. первым коммерческим рейсом под командованием М.В. Водопьянова была открыта воздушная линия Москва – Анадырь вдоль северного морского побережья. В течение года на ней было совершено четыре рейса, перевезено 100 пассажиров и более 5 т груза и почты<sup>290</sup>.

Получил дальнейшее развитие морской и речной транспорт. Флот Дальневосточного пароходства пополнился 26 крупными судами. Увеличились морские перевозки на внутренних линиях: с 869,7 тыс. т грузов и 159 тыс. пассажиров в 1937 г. до 1 355,4 тыс. т и 187,5 тыс. пассажиров в 1940 г. Особенно активизировался грузопоток по Охотскому побережью в связи с развитием горнорудной промышленности в бассейне Колымы. В 1940 г. объёмы транспортировки грузов достигли здесь 317 тыс. т против 66,9 тыс. в 1937 г. Из-за начала Второй мировой войны более чем в 2 раза по сравнению с 1937 г. снизились экспортно-импортные перевозки – до 115,5 тыс. т. Продолжалась реконструкция Владивостокского торгового порта, на который приходилось 3/4 морского грузооборота Дальнего Востока. Строились глубоководный порт Певек и порт Ванино, было принято решение о создании Находкинского морского торгового порта, однако война прервала процесс строительства. Осваивался Северный морской путь, особенно его восточная часть – наиболее трудный и наименее исследованный район. В третьей пятилетке ассигнования на развитие транспортных средств Северного морского пути составили 106 млн руб., практическим результатом стал удвоенный объем перевозок грузов. В первый год пятилетки за одну навигацию перевезено 1,2 млн т грузов, а к 1940 г. – 2,2 млн т<sup>291</sup>. С появлением новых типов речных судов увеличились грузоперевозки на реках Дальнего Востока. В 1940 г. мощность флота на Амуре выросла более чем в 4,5 раза по сравнению с 1913 г., а количество судов – в 2,7 раза.

Развивалась сеть автомобильных дорог, которая связывала в единый экономический район предприятия горнодобывающей, топливно-энергетической, местной, пищевой, лесной промышленности и промышленности строительных материалов. На берегу Охотского моря у Магадана началось строительство крупнейшей автомобильной трассы. К 1937 г. протяженность ее составила около 500 км, а за годы пятилетки она выросла почти в три раза.

Индустриализация и плановое переселение в годы трех пятилеток привели к росту населения региона, рабочего класса в промышленности, созданию новых населенных пунктов. Так, в 1928 г. в народном хозяйстве было занято 158,2 тыс. чел., в 1930 г. – 258,8, в 1932 г. – 417,9 тыс. чел.<sup>292</sup>. Дефицит рабочей силы в этот период компенсировался за счет привлечения в производство женщин (в 1928 г. трудилось 24,6 тыс.

женщин, в 1930 г. – 37,3 тыс. и в 1932 г. – 85,2 тыс.) и доставки рабочих из центральных районов страны. За 1929–1932 гг. в хозяйство региона прибыло 214 430 чел. Но такое увеличение рабочей силы было относительным, так как текучесть этих кадров доходила до 250–300%, и потери от неё по приблизительным подсчетам равнялись 36,6 млн руб. «Обратничество» у рабочих порождали низкая организация труда на предприятиях, плохие жилищно-бытовые условия, перебои в снабжении продовольственными и промышленными товарами.

В годы второй пятилетки естественный прирост населения ДВК составил 30,2%, сельскохозяйственное переселение – 4,3%, промышленное переселение и промышленный набор – 65,6%<sup>293</sup>. В 1933–1937 гг. численность рабочих и служащих в хозяйстве ДВК выросла на 38% (в СССР в среднем – на 18%), количество рабочих в крупной промышленности увеличилось в 11,5 раза. Быстрыми темпами росли отряды рабочих в угольной (в 2,4 раза), в нефтяной и металлообрабатывающей (в 3,5 раза), энергетической и рыбной (в 2,5 раза) отраслях<sup>294</sup>.

Изменилась социальная структура населения Дальнего Востока. Если в 1928 г. городское население ДВК составляло 26,6% от общей численности, то в 1937 г. – 50,7 %. Преобладание городского населения явилось показателем роста промышленного потенциала края: в городах проживало 1 273 тыс. чел.

В 1940 г. на Дальнем Востоке в народном хозяйстве трудились 739 тыс. рабочих и служащих, в том числе в промышленности было занято 31,8%, на транспорте 17%, в строительстве – 8,8%<sup>295</sup>. В процессе индустриализации Дальнего Востока на его карте появились новые города, рабочие и рыбацкие поселки, железнодорожные станции. В 1938 г. городами стали населённые пункты Бикин, Оха, Облучье, Артем, Лесозаводск, в 1939 г. – Магадан, в 1941 г. – Советская Гавань. Продолжалось строительство Комсомольска-на-Амуре.

С 30-х гг. преобладающей формой заселения края становится промышленное переселение, так как главным направлением хозяйственного освоения региона стало индустриальное развитие с ярко выраженной сырьевой специализацией. Так, за три года третьей пятилетки только в Хабаровский край, прибыло 616,7 тыс. чел., а всего в предвоенные годы на Дальний Восток ежегодно приезжало до 150 тыс. рабочих<sup>296</sup>. Получила распространение специальная форма переселения – насильственная или принудительная, получившая обоснование на государственном уровне. 18 августа 1930 г. СНК РСФСР принял постановление «О мероприятиях по проведению спецколониализации в Северных и Сибирских краях и Уральской области», в котором признавалось необходимым «...максимально использовать рабочую силу спецпереселенцев на лесоразработках, на рыбных и иных промыслах в отдаленных, остро нуждающихся в рабочей силе районах. В сельском хозяйстве устраивать лишь тех спецпереселенцев,

рабочая сила которых не может быть использована на лесоразработках и промыслах»<sup>297</sup>.

Мощной и достаточно автономной хозяйственной организацией на Дальнем Востоке было Управление железнодорожного строительства (ГУЛАГ), созданное на базе управления строительства БАМ. В его системе находились лагеря Дальнего Востока, БАМпроект, Севжелдорлаг, Сорокалаг, стройки № 33, 211 и др. Всего в 1939 г. в нем насчитывалось 21 отделение, в каждом из которых содержалось до 40–50 тыс. заключенных. В 1932 г., когда закончилось сооружение Беломорканала, заключенных направили на строительство Байкало-Амурской магистрали. После перевода в Москву Главного управления лагерного железнодорожного строительства НКВД в январе 1940 г. его преемником на Дальнем Востоке стал Амурлаг, узники которого использовались на строительстве нефтепровода, а также г. Комсомольска-на-Амуре.

Условия работы и жизни спецконтингента были крайне тяжелыми. Суровый климат, скудное питание, каторжный труд, жестокость конвоя и лагерных порядков становились причинами высокой смертности заключенных ГУЛАГа и трудпоселенцев в Дальневосточном крае. Так, если в среднем по стране смертность в лагерях и колониях во второй половине 30-х гг. составляла, по данным В.Н. Земскова, от 2,3% до 5,7% к годовому контингенту, то, например, в Дальстрое в 1939 г., по подсчетам В.В. Цапина, она достигала 25%<sup>298</sup>.

Дешевизна труда заключенных, его массовость позволяли местным руководителям перекладывать на «спецпредприятия» решение своих экономических задач. Например, в начале 1940 г. СНК СССР поручил Наркомату нефти строительство нефтепровода ОХА – Комсомольск. Но краевые власти вышли с ходатайством в ЦК ВКП(б) и СНК о передаче стройки Наркомату внутренних дел, что и было сделано вместе с имеющимися кадрами, фондами и наличными ресурсами стройки<sup>299</sup>. Особенно на этом фоне показательно развитие Дальстроя, который учреждался как единая система управления всеми видами деятельности на территории Колымы: производственной, партийной, советско-административной, культурно-воспитательной и т.д. Дальстрой подчинялся только Москве, поступавшие на север грузы приравнивались к военным. Особенностью развития рабочей силы Дальстроя являлось то, что кроме наемных рабочих и служащих, в неё входил и спецконтингент – «враги народа», отбывавшие срок заключения в лагерях. Удельный вес «политических» заключенных на Дальнем Востоке и особенно на Колыме был выше, чем в среднем по стране. Об этом свидетельствовала позиция руководства ГУЛАГа: «Особое внимание уделяется вопросу строгой изоляции осужденных за контрреволюционные и другие особо опасные преступления. В этих целях НКВД СССР концентрирует наиболее опасных государственных преступников, осужденных за участие в правотроцкистских контрреволю-

ционных организациях, измену Родине, шпионаж, диверсию, террор, и руководителей контрреволюционных организаций и антисоветских политических партий в специальных тюрьмах, а также в исправительно-трудовых лагерях, расположенных на Крайнем Севере и Дальнем Востоке (район р. Колымы), где установлена усиленная охрана и режим, сочетаемые с тяжелыми физическими работами по добыче угля, нефти, железных руд и лесным разработкам»<sup>300</sup>.

С открытием навигации 1932 г. и в последующие годы на Колыму был организован массовый завоз заключенных. Среди них были осужденные по 58-й статье УК РСФСР, уголовники, «бытовики». Так, в 1932 г. на Колыме общее количество «рабочих» составляло 13 058 чел., в 1935 г. – 50 301, в 1937 г. – 92 258, в 1938 г. – 113 430, в 1939 г. – 189 826, в 1940 г. – 216 422 и в 1941 г. – 210 674 чел., причем в 1937–1941 гг. сюда было «направлено» 250 766 чел.<sup>301</sup>

Однако вариант общественно-экономического развития Дальнего Востока в годы индустриализации, который был определен в 20-е гг., не был заранее теоретически разработанным проектом, скорее практическим – складывался в ходе выполнения пятилеток и оказал влияние на хозяйственное освоение региона. Возникновение промышленных центров изменило экономическую географию ДВК: на Советском Сахалине, Камчатке, Колыме, Чукотке, севере Хабаровского края происходило заселение новых территорий, строительство поселков и городов, ускоренными темпами шло развитие промышленности. Хозяйственное освоение Дальнего Востока сдерживалось узковедомственным подходом наркоматов, руководители которых продолжали считать край сырьевой базой страны, выделяя финансы только на развитие рыбной промышленности на Камчатке, а к Северному Сахалину проявляли отношение как «...к эксплуатационной точке, причем к точке именно выгодной».

За 20–30-е гг. в крае возник многоотраслевой комплекс по добыче и переработке минеральных, растительных и биологических ресурсов суши и моря. Развитие горно-рудной, лесной, рыбной отраслей, строительной индустрии потребовало создания новых территориально-производственных комплексов, среди которых особое место занял Комсомольск-на-Амуре. Создание ТПК проходило в условиях, когда на смену нэпу пришла командно-мобилизационная система управления хозяйством. Она включала предельную централизацию планирования, жесткую регламентацию всех управленческих функций и отношений, затратный финансово-кредитный механизм. Система управления хозяйством страны, в том числе и на Дальнем Востоке, не была в состоянии полностью решить задачи хозяйственного освоения Дальнего Востока.

## 3.2. Хозяйственное освоение Северо-Восточного Китая

### 3.2.1. Начальный этап освоения региона

Физико-географические условия Северо-Восточного Китая (Маньчжурии) благоприятны для занятия различными отраслями хозяйства. В нижнем бассейне р. Ляохэ на Ляодунском полуострове, в обширной долине р. Сунгари и ее многочисленных притоков всегда развивалось земледелие; в районе западной степной полосы с монгольским населением было распространено скотоводство; в горно-лесной местности нынешних провинций Цзилинь и Хэйлуцзян местные жители занимались охотой, добычей женьшеня и дикоросов; на морском побережье в районах рек и озер – рыболовством. Таким образом, характер производственной деятельности местного населения в основном определялся особенностями природно-климатических зон.

Главной хозяйственной отраслью Маньчжурии с древних времен являлось земледелие. В период с завоевания Цинами Китая в 1644 г. и почти до конца 80-х гг. XVII в., территория Маньчжурии ограничивалась в основном землями Мукдена (пределами нынешней пров. Ляонин). Здесь, на севере и северо-востоке Ляодунского полуострова, жили маньчжуры, традиционным занятием которых было военное дело и обработка земли. На юге Ляодуна, в пределах бывшего расположения минских войск, значительную часть населения составляли китайцы, которые также занимались сельским хозяйством. В период военных действий маньчжуров против минских войск на Ляодуне в 1618–1643 гг., а затем во время завоевания Цинами Китая в 1644 г. население Маньчжурии значительно сократилось. Много китайцев, опасаясь расправы маньчжуров, после изгнания минских войск с Ляодуна, переселилось в соседние районы Китая и Корею. Почти вся восьмизнаменная маньчжурская армия, а с нею большинство маньчжурского населения ушли в Китай. По данным китайской хроники, на территории Мукденской провинции осталось всего 11 018 знаменных воинов, которые были разбросаны по нескольким крупным городам для несения охранной службы<sup>302</sup>. Заниматься земледелием, по существу, было некому. Обширные плодородные земли Мукденской равнины почти не обрабатывались, поля запустели. Оставшиеся хозяйства маньчжурской родовой знати, чиновников и знаменных едва поддерживались трудом местного населения и китайских арендаторов. Экономика Маньчжурии переживала небывалый упадок. В годы правления императора Шуньчжи (1644–1662 гг.) знаменное население Мукденской провинции обрабатывало всего лишь 460 тыс. шан земли<sup>303</sup>. Характеризуя состояние экономики Маньчжурии, в июне 1661 г. мукденский фуинь Чжан Шансянь в докладе правительству писал: «Что касается

внутренних земель (Мукденской провинции. – *Ред.*), то в Восточной части хотя и имеется много городов и укреплений, но все они брошены. Только в трех местах – Мукдене, Ляояне и Хэйчэне еще до некоторой степени поддерживаются порядки, установленные для окружных городов. На Ляодунском же полуострове и морском побережье нет городов и населенных пунктов; в Гайчжоу же, г. Фэнхуане и Цзиньчжоу численность населения не превышает нескольких сот человек. В Телине и Фушуне имеются ссыльные. Они не могут возделывать землю и не имеют никаких средств к существованию. Большая часть одиноких ссыльных бежала; обремененным же семьями остается только погибать в этих краях. Действительно, от этих мест нет никакой пользы. В западной части городов и укреплений еще больше, население же малочисленное и редкое. Только в Нинъюане, Цзиньчжоу и Гуаннине скопилось какое-то число людей, но здесь поставлен только один цзолин, и как он управляет этими местами – неизвестно... При осмотре внутренней территории (и восточной, и западной) видны покинутые города и разрушившиеся укрепления, битая черепица и развалившиеся стены. Тучные земли тянутся на тысячи ли; имеются поля, но нет земледельцев; абсолютно не на кого опереться...»<sup>304</sup>.

В докладе мукденского фуиня Чжан Шансяня правдиво показана картина полного запустения Маньчжурии в начальный период цинского господства в Китае. Развал хозяйства, отсутствие трудоспособного населения в городах и селах Мукденской земли до крайности сократили доходы казны и знаменного сельскохозяйственного производства. Чтобы поднять их хотя бы до уровня прошлых лет, возродить экономику Маньчжурии, требовалась значительная дополнительная рабочая сила, которую можно было получить только из Китая. Однако переселение китайских крестьян в Маньчжурию при условии весьма редкого местного населения и заброшенных пахотных земель повлекло бы за собой концентрацию земель в руках китайских колонистов, потерю земельной собственности знаменным населением и постепенную китайскую ассимиляцию маньчжуров, утрату их языка и самобытной культуры. В то же время в Китае не утихала антиманьчжурская война китайского народа, которая в любой момент могла смести с китайского престола маньчжурских правителей. В этой обстановке цинское правительство приняло решение о привлечении в Мукденскую провинцию китайских арендаторов без права приобретения и владения землей и другим недвижимым имуществом. Такое переселение китайских крестьян вполне устраивало маньчжурскую аристократию, ибо сдача в аренду пустовавших земель китайским арендаторам сулила немалые доходы государству и знаменной родовой верхушке, которые были так необходимы для содержания войск и подавления антиманьчжурского движения в Китае.

В связи с этим в 1653 г. был издан указ императора Шуньчжи, разрешающий переселение китайских арендаторов на Ляодун и в бассейн нижнего течения р. Ляохэ. За успешное проведение вербовки добровольцев чиновникам были обещаны награды и повышение в чине. Переселенцам выдавалось продовольствие, семена для посева и на 100 семей давалось 20 быков для распашки целины. Кроме того, устанавливались льготы, которые предусматривали взимание подати с переселенцев после трехлетнего пребывания их на новом месте. При этом с одного податного взималось в Мукденском округе по 1,5, а в Цзиньчжоуском – по 2 цяна<sup>305</sup>. Подобные указы издавались в 1659, 1663 и 1667 гг.<sup>306</sup>

Хотя китайский народ, считавший маньчжуров иностранными завоевателями, не проявлял особого желания ехать в Маньчжурию, тем не менее добровольцев оказалось достаточно, чтобы в течение примерно 15 лет заселить основные массивы пустующих земель на Ляодуне; переселение китайцев дальше, на северо-восток Маньчжурии, было строго запрещено. Но когда все наиболее удобные для земледелия земли Мукденской провинции были заселены, китайские переселенцы вопреки существовавшему запрету<sup>307</sup> стали самовольно селиться в таежных пограничных с Кореей уездах и на землях Гирина (Цзилия). Это беспокоило цинское правительство. В 1668 г. все указы и постановления правительства, поощрявшие переселение китайцев на Ляодун, были отменены. Порядок переписи и учета населения, существовавший в Китае, был распространен и на Маньчжурию. При этом каждый податный (дин – мужчины от 16 до 60 лет) должен был платить налог в размере 1 цянь и 5 фэн серебра<sup>308</sup>. Однако, несмотря на запрет, китайские переселенцы ехали в Маньчжурию и продолжали селиться на Ляодуне, в бассейне р. Ляохэ и дальше на северо-восток за пределами Мукдена.

Земли за пределами Мукдена Цины использовали в качестве места ссылки для уголовных и политических преступников-китайцев. Ссылка началась вскоре после вторжения Цинов в Китай в 1644 г. и весьма интенсивно велась в последующие годы маньчжурской войны за упрочение цинского господства в Китае. По неполным данным, только за первые 18 лет цинского владычества, в годы правления императора Шуньчжи (1644–1662 гг.), в разных районах Китая произошло более 100 крупных и малых антиманьчжурских восстаний, в годы правления императора Канси (1662–1722 гг.) – более 50<sup>309</sup>. Цинские власти жестоко расправлялись с повстанцами: их массами истребляли на месте, оставшихся в живых без суда партиями ссылали в Тибет, Монголию, Синьцзян и Маньчжурию. Численность ссыльных китайцев особенно увеличилась в Маньчжурии после подавления мятежа войск наместника пров. Юньнань и Гуйчжоу генерала У Саньгуя в 1673–1682 гг. В этот период ссыльные китайцы в Маньчжурии появились всюду, где требовалась рабочая сила. Они приписы-

вались к казенным ведомствам, хозяйствам родовой маньчжурской знати и знаменитых военачальников в качестве рабов, выполняли самые тяжелые работы на речном транспорте, почтовых станциях, казенных фермах и в личном хозяйстве маньчжуров. Из ссыльных создавались казенные земледельческие хозяйства (гуаньчжуан), управляемые старшинами (чжуантоу) из числа самих осужденных китайцев. Так, в ведении министерства финансов в Мукденской провинции находилось 126 таких ферм-хозяйств; 80 ферм были приписаны к дворцовому департаменту (нэйфу). Эти 206 земледельческих ферм-хозяйств, принадлежавших двум мукденским правительственным учреждениям, имели около 1 млн му культивируемых земель, обработкой которых было занято 6085 работников<sup>310</sup>.

Участь слуг и рабочих-рабов была тяжелой. Многие ссыльные китайцы не выдерживали жестокого обращения и при первой возможности убегали в самые глухие места, подальше от властей, в том числе и в пределы нынешних российских территорий – Приамурья и Приморья. В 40–50-х гг. XVII в. цинские власти с целью защиты интересов маньчжурских феодалов издали жесточайшие законы против беглых рабов и их укрывателей. В законе от 1652 г. говорится: «Беглецы, пойманные первый раз, наказываются ста ударами плетью и возвращаются прежним хозяевам. Укрывателя вместе с имуществом его семьи передавать хозяину пойманного беглеца. Соседей и старосту стодворки наказывать 40 ударами палкой. Беглеца, пойманного во второй раз, казнить. Укрывателя вместе с имуществом его семьи передавать Налоговому приказу. Доносчика наградить одной третьей частью имущества укрывателя... Лица, поймавшие беглеца на дороге, премируются 2 лянми серебра за каждого пойманного беглеца. Укрывателя, явившегося с повинной, освобождать от наказания»<sup>311</sup>.

Однако, несмотря на жестокие законы, бегство рабов только росло. Это вынудило цинский двор издать закон о наказании и поощрении чиновников по делам беглых. В нем указывалось, что наказывать или поощрять начальников необходимо, исходя из результатов поимки беглых в подчиненных им уездах и округах. Если в подчинении начальника десять уездов и округов, в которых укрывались десять беглецов, то он подлежит штрафу в размере месячного содержания. Если укрывалось 120 беглецов – штраф в размере годового содержания, а если 130 беглецов, то начальник понижается на один ранг и переводится на другую должность. Если в десяти уездах и округах поймано 120 беглых, начальнику засчитывается одна заслуга, 240 беглецов – две заслуги, 360 – начальник повышается на один ранг при перемещении по должностной лестнице<sup>312</sup>.

Чтобы контролировать поимку беглецов в 1654 г. было создано специальное учреждение (дубу ямэнь), которое подчинялось непосредственно Военному приказу. Но никакие меры не могли остановить бегство доведенных до отчаяния рабов.

Ссылные китайцы использовались на строительстве военных судов в Гирине. Они построили более 40 двухмачтовых военных кораблей (чжаныцзянь) и несколько десятков транспортных речных судов (цзянчуань). В 1683 г. в провинции Хэйлуцзянь из этих людей были созданы речные экипажи (шуй ши ин) в Цицикаре, Мэртэне, Айхуне и Хулане, почтовые станции, а также несколько военно-пахотных поселений, предназначенных для обеспечения армии продовольствием. Каждый поселенец облагался 22 данями зерна ежегодно. Ссылные работали также на речных судах, строительстве военных баз и дорог <sup>313</sup>.

Некоторым категориям ссылных китайцев разрешалось жить в Маньчжурии вместе с семьями. Пользуясь этим правом, они брали с собой жен, детей и даже близких родственников. По истечении срока наказания такие семьи могли приписываться к сословию крестьян и оставаться на постоянное жительство в Маньчжурии. Их мужчин старше 16 лет заносили в списки податных, обязывали платить подати и отбывать трудовую повинность. Таким образом, за счет эксплуатации ссылных китайцев и рабов цинское правительство рассчитывало возродить экономику, главным образом земледелие, повысить ее доходность и освоить новые районы Маньчжурии, сохранив в первоначальном виде натуральное хозяйство и самобытную культуру маньчжуров. Однако эти расчеты не оправдались. Труд ссылных и рабов был малоэффективен, насилие и угнетение вызывали сопротивление. Вместе с тем эти люди в значительной степени восполняли нехватку рабочей силы в Маньчжурии, что позволило цинским властям официально запретить свободный въезд китайцев из внутренних провинций страны. Однако самовольное стихийное переселение китайцев-ханьцев, в основном крестьян, из внутреннего Китая в Маньчжурию не прекращалось.

Переселение китайских крестьян в Маньчжурию сопровождалось перенесением в регион традиционных форм материальной культуры: устройства жилищ и быта, способов земледелия, использования орудий труда, производства сельскохозяйственных культур и т.д. Это оказывало влияние на жизнь местного, маньчжурского населения. Правда, не все формы материальной культуры одинаково принимались маньчжурами. В хозяйственной и духовной жизни местного населения и природных условиях Маньчжурии было немало специфических особенностей, к которым китайские переселенцы вынуждены были приспосабливаться. Например, не все традиционные китайские орудия сельскохозяйственного производства могли использоваться в маньчжурском земледелии. В Китае издавна употреблялись комбинированные (конные) сеялки типа «лоу» с одним, двумя и тремя сошниками, борона типа «жэньцзыба», а также плуг, приспособленный к пахоте на китайских полях. В Маньчжурии же получили широкое распространение такие орудия обработки земли, как сдвоенный плуг для обработки поля под пшеницу, маркер-бороздник «хуайба» и гребки-волочилки для заделки се-

мян. Подобных орудий не было в Китае. Некоторые сходные по форме плуги существенно отличались как конструкцией деталей, так и размерами. У серпов одного и того же типа, используемых в Китае и Маньчжурии, имелись различия в формах и размерах лезвий и серповищ-рукоятей. Так же различались мотыги и тяпки – по форме и размерам полотнищ и черенков. Характерно, что различие современных земледельческих орудий Маньчжурии и Северного Китая хорошо прослеживается уже с ранних времён. Это свидетельствует о том, что земледелие маньчжуров развивалось вполне самостоятельно и не было заимствовано у китайцев<sup>314</sup>. То, что китайские переселенцы не оказали большого влияния на технический уровень маньчжурского земледелия, объясняется не столько высокой технологией маньчжурского земледелия, сколько тем, что в Китае и в Маньчжурии, особенно в северо-восточных районах, совершенно разные условия земледелия. В Китае из-за высокой плотности населения крестьяне имели небольшие участки земли и могли обрабатывать их вручную, без применения сложных орудий и рабочего скота. Мягкая лёссовая почва легко обрабатывалась самыми простейшими орудиями. В Маньчжурии крестьяне возделывали более крупные земельные участки, в основном на целинных и залежных землях, которые требовали больших усилий и сложных земледельческих орудий для распашки и обработки. Поэтому многие китайские орудия и способы обработки полей были неприменимы в Маньчжурии. Китайские переселенцы вынуждены были пользоваться маньчжурскими орудиями земледелия и повсеместно применять тягловый рабочий скот.

Кроме того, сразу после захвата Цинами Китая в Маньчжурию ехали в основном китайские арендаторы, которым на месте нового поселения в виде помощи выдавали зерно, рабочий скот и орудия земледелия. Эта часть китайских поселенцев не имела собственных орудий, и пользовалась при обработке земли местными, более удобными и эффективными в маньчжурских условиях. Те же китайские переселенцы, которые приезжали в Маньчжурию вопреки запрету цинского правительства, как правило, селились в глухих необжитых местах, подальше от властей и населенных центров. Они пользовались китайским сельскохозяйственным инвентарем, но были изолированы от местного населения и не оказывали на него особого влияния. По существовавшим в то время цинским законам китайским переселенцам в Маньчжурии запрещалось приобретать земельную собственность.

Официальный запрет на переселение китайских крестьян в Маньчжурию (1668 г.) и продажу земель знаменным населением в собственность китайцев сдерживал рост частного землевладения (миньди). Но полностью запретить продажу земли частным лицам цинские власти не могли. Количество частных земельных владений увеличивалось за счет покупки китайцами земель у монголов, а также тайной распашки целин-

ных земель казенного фонда. Частный земельный фонд пополнялся также за счет участков, вышедших из знамен ханьцзюней (китайцев). Пользуясь различными способами, китайские торговцы и мастеровые также приобретали землю в собственность. Однако до середины XIX в. общее количество обрабатываемых земель и число китайских землевладельцев в Маньчжурии оставалось незначительным, главным образом они концентрировались в Мукденской провинции. Китайским переселенцам официально запрещалось выкупать в свою собственность знаменные земли в пределах Мукденской провинции, а позже и в других местностях Маньчжурии. Однако арендаторы-китайцы заключали с владельцами участков договоры, согласно которым после выплаты в течение нескольких лет определенной суммы или оговоренного количества сельскохозяйственной продукции они освобождались от арендной платы. Таким образом, земля фактически переходила в собственность, хотя юридически арендаторы оставались лишь её пользователями. В результате закладов земельных наделов и сдачи их в долгосрочную аренду знаменные постепенно теряли источник существования и разорялись.

Итак, в конце XVII – начале XVIII в. земледелие Маньчжурии переживало застой, в отдельных местах даже деградировало. Начинался процесс постепенного перехода земли в руки китайских переселенцев-арендаторов. Это явление было вполне закономерным, поскольку наиболее трудоспособное маньчжурское население было отвлечено военными действиями в Китае, тогда как китайское население увеличивалось и в условиях противодействия цинских властей утверждало свое право на землю и жизнь в Маньчжурии.

Второе место по значению после земледелия в экономике Маньчжурии занимало скотоводство. Ударной силой маньчжурской восьмизнаменной армии являлась конница, поэтому коневодство занимало особое место в скотоводстве и находилось под контролем армии. Источники не дают точных данных о количестве лошадей в Маньчжурии. Однако известно, что к 1644 г. маньчжурская армия насчитывала не менее 200 тыс. конных воинов, основная часть которых экипировалась в Маньчжурии<sup>315</sup>.

Ко второй половине XVII в. в Маньчжурии (Мукденской провинции) исторически сложилось два типа скотоводства: стойловое (придомное) и кочевое (отгонное). В западной части Мукденской провинции и в монгольских хошунах, находившихся в пределах территории Маньчжурии, преобладало кочевое скотоводство. Здесь, помимо коневодства, было развито овцеводство и в меньшей степени – разведение коз и верблюдов. В центральной и восточной частях Мукденской провинции из-за лесистости, водянистости трав, незначительности пастбищных угодий крупное табунное скотоводство было невозможно. Кроме того, к концу XVII в. в Южной Маньчжурии численно уже преобладало китайское население, традиционно занимавшееся земледелием.

ем, а потому сложился земледельческо-скотоводческий комплекс, в котором хозяйственная роль домашнего скота определялась потребностями земледелия, лошадей разводили как для земледелия, так и для армии.

Основные табуны казенных лошадей, приписанные к военному ведомству, находились в местностях, расположенных по р. Далинхэ, восточной границей которых были монгольские кочевья. Здесь на пастбищах, официально именуемых императорскими пастбищами «драконовых лошадей» (*лун ма*) и занимавших площадь более 1000 фан<sup>316</sup>, 520 пастухов пасли 34 конских табуна. В районах Шаньдудасуне и Далингане находилось 327 табунов, к которым было приставлено 1788 пастухов<sup>317</sup>. Казенные табуны служили основными поставщиками лошадей для маньчжурской знаменной армии. Так, в 80-х гг. XVII в. после перехода через Маньчжурию китайской армии, выступившей против русских поселений на Амуре, император Канси издал указ о замене в его армии больных и истощавших лошадей. Из казенных табунов было отобрано и отправлено в Приамурье 2 тыс. крепких лошадей<sup>318</sup>. Кроме того, из казенных табунов отбирались животные для работы на почтовых станциях. Так, по более поздним данным, 29 почтовых станций, расположенных в Мукденской провинции, обслуживалось 989 лошадьми, причем ежегодно подлежало замене более 200 выбракованных животных<sup>319</sup>.

Главными мясными животными в кочевых скотоводческих хозяйствах Маньчжурии являлись овцы и лошади. Овцы были также основными источниками шерсти, шкуры, жира, крови. Социально-экономическая роль коневодства заключалась еще и в том, что лошадь использовалась как транспортное средство и как предмет торговли и дарения. В качестве главной тягловой силы в китайских и маньчжурских земледельческих хозяйствах использовались быки, мулы и лошади. Многие хозяйства довольствовались одним мулом или ослом, быки и лошади имелись в более зажиточных семьях. В крупных удельных имениях было одновременно несколько быков, лошадей и мулов, подсобную работу выполняли с помощью ослов. Коровы часто также использовались в качестве тягловых животных. Подсобным промыслом практически всех китайских хозяйств было разведение свиней и домашней птицы.

Традиционными видами промыслов маньчжурского населения, а впоследствии и китайцев были добыча жемчуга и сбор дикого женьшеня. Последний промысел являлся монополией правительства и находился под строгим контролем. Отряды или отдельные искатели, отправлявшиеся за пределы Мукденской провинции на поиски женьшеня, должны были иметь специальные разрешения от местных властей. В 80–90-х гг. XVII в. в связи с усилением контроля на пограничных пунктах ответственным за выдачу пропусков для сборщиков женьшеня был непосредственно мукденский цзянцзюнь. По возвращении искателей из тайги весь найденный женьшень подлежал

учету и сдаче в казну, а затем по мере скопления его партиями отправляли в Пекин. По более поздним официальным данным, в Маньчжурии находилось не менее 9 тыс. профессиональных искателей женьшеня<sup>320</sup>.

Хорошо развитая речная система Мукденской провинции позволяла местному населению заниматься рыболовством; в меньшей степени был развит морской рыбный промысел. В ведении дворцового управления находились казенные рыболовные фермы, к которым приписывалось определенное количество работников во главе с чжуантоу. Лишь в одном Мукденском округе располагалось 15 подобных рыбалок. Кроме того, в Мукденской провинции были созданы казенные фермы по добыче соли, выращиванию хлопка, индиго, шелковичных червей, имелись садоводческие и пчеловодческие фермы. Вся производимая на казенных фермах продукция (рыба, хлопок, индиго, шелк, фрукты, мед и т. п.) переправлялась в Пекин для нужд императорского двора.

С постепенным расселением китайских колонистов за пределы Мукденской провинции, созданием городов и сельских центров в провинции Цзилинь и начавшимся в первой половине XVIII в. распространением земледельческих хозяйств в Хэйлунцзянской провинции сельское хозяйство Маньчжурии получило дальнейшее развитие. Доминирующее положение в структуре земледельческого производства заняло зерновое хозяйство. Это явилось результатом распространения посевов пшеницы на осваиваемых землях, главным образом в плодородных долинах рек Сунгари и Нонни, в равнинных районах Предхинганья, на территории монголов.

Расширились площади посева ячменя, который в основном шел на корм скоту и приготовление ханшина; увеличились посевы различных видов бобовых, в том числе сои, со временем ставшей основным экспортным продуктом Маньчжурии. Суходольный и водяной рис стали важными земледельческими продуктами в пограничных районах, заселяемых корейцами, где были благоприятные для его выращивания климатические условия. Позже суходольный рис начал культивироваться и в Хэйлунцзянской провинции. Это была самая северная граница его распространения в Китае.

Основными продуктами питания крестьянского населения Маньчжурии оставались различные просяные культуры: гуцза (сяомицза, чумиза), щуцза и цзицза (более известны как мицза), пайцза и гаолян. Они использовались также в качестве корма для скота, а гаолян, кроме того, – в винокурении и как кровельный материал. Увеличились пахотные площади и под технические культуры – коноплю и рами (китайскую крапиву), находившие применение для изготовления ткани и веревок, расширились плантации искусственного женьшеня, появляются поля, засеваемые табаком. С ростом городов и крупных торговых сел увеличились посадки овощей и других огородных культур. Развитие ремесел и домашних промыслов дало толчок росту производ-

ства хлопка, шелка, индиго, культивировавшихся главным образом в Мукденской провинции.

В связи с постоянным притоком эмигрантов в Маньчжурию, сокращением наиболее удобных и плодородных земель уже к концу XVIII – началу XIX вв. в Мукденской провинции начал складываться новый тип земледельческого производства; от экстенсивных приемов культивирования земли местное крестьянство перешло к интенсивным, включая создание полей на горных склонах.

Натуральный характер земледелия Маньчжурии, низкий уровень технического обеспечения крестьянских хозяйств, значительная часть которых использовала ручные орудия (мотыгу, лопату, серп и другие простейшие технические приспособления), позволяли сельскому хозяйству Маньчжурии удовлетворять лишь минимальные потребности местного гражданского и знаменного населения в сельскохозяйственной продукции. Зерно и другая земледельческая продукция за пределы Маньчжурии практически не вывозились.

Император продолжал удерживать значительные участки пахотных и целинных земель, пастбищ, охотничьих угодий. Рост императорских имений, а также поместий крупных китайских земельных собственников на юге Маньчжурии происходил за счет захватов и покупки пахотных участков у разорившегося китайского и знаменного населения. В Цилиньской и Хэйлуцзянской провинциях богатые землевладельцы, кроме того, увеличивали земельную собственность, покупая целинные земли у казны; для обработки привлекались безземельные крестьяне и переселенцы. Правительством были выделены специальные средства для поощрения чиновников, набравших определенное число безземельных крестьян и передавших их в поместья маньчжурской знати для распашки пустошей и целинных участков. Провинциальные чиновники, сельские зажиточные хозяева, а иногда и торговцы покупали участки, создавали плантации по выращиванию искусственного женьшеня, хлопка, дубового шелкопряда и таким образом становились землевладельцами-помещиками.

С начала XIX в. порядок наследования частной земельной собственности уже мало чем отличался от традиционно сложившихся правил и официальных установлений, существовавших в сёлах внутренних провинций Китая: земля наследовалась старшим сыном, при отделении от семьи братьев наследника они также получали равные доли. При отсутствии сыновей часть земли передавалась в собственность братьев или же дядей умершего. Если близких родственников по мужской линии не было, землю наследовали жена и дочери. Фактическое отсутствие майората в наследовании земли вело к дроблению частной собственности. Однако этот процесс наблюдался лишь на юге Маньчжурии и не влиял на главную тенденцию концентрации земельной площади в руках определенных групп китайских земельных собственников. К середине

XIX в. доля мелкокрестьянского землевладения продолжала оставаться значительной среди других форм частного землевладения, и даже имела тенденцию к увеличению, особенно в районах колонизации. Купля земельных участков и, как следствие, рост частного землевладения, с точки зрения развития капиталистических элементов, были положительным явлением, т.к. способствовали складыванию товарно-денежных отношений, где основным товаром выступала земля.

В течение XVIII – первой половине XIX в. военно-феодальное (знаменное) землевладение претерпело серьезные изменения и находилось в состоянии постепенного упадка и разложения; ко второй половине XIX в. оно вступило в полосу серьезного кризиса. Цинские императоры, прочно утвердившись на престоле и стабилизировав положение в стране, ограничили, а затем запретили наследование земель из казенного фонда для маньчжурской знати и верхов военщины. Поместья маньчжурского аристократического и военного сословия, проживавшего в городах и не желавшего заниматься хозяйственной деятельностью, постепенно приходили в упадок, земли закладывались или же сдавались в бессрочную аренду китайцам.

Многие рядовые и часть командного состава знаменных войск также отдавали в залог или неофициально продавали свои земельные участки; солдаты разорялись, попадая в долговую кабалу к ростовщикам или крупным земельным собственникам – китайцам. Все это вело к разложению знаменного землевладения. Однако в период его упадка и деградации цинские власти выкупали заложенные или сданные в бессрочную аренду (фактически проданные) знаменными маньчжурами и монголами земли у китайцев и передавали их первоначальным владельцам. Тем самым цинское правительство искусственно восстанавливало и поддерживало систему земельной собственности знаменной организации. Цинские власти неоднократно издавали указы, подтверждающие запреты на продажу земель знаменных. Несмотря на это, сами знаменные по-прежнему негласно продавали и отдавали в залог свои земли.

Этот процесс наметился уже во второй половине XVIII в., когда цинское правительство вынуждено было выкупить у китайцев 58 тыс. шан земли в Маньчжурии, заложенных князьями, маньчжурской аристократией и знаменными. К 1771 г. ими было заложено 76 тыс. шан земли, включая 500 шан, принадлежавших даосским монахам и буддийским храмам.

В связи с общим упадком знаменной организации со второй половины XVIII в. цинские власти начинают предпринимать попытки укрепления и расширения земельных владений служилого сословия за счет создания военных поселений (цитунь) из числа разорившихся солдат и их семей, приписанных к пекинскому знамени.

В 1737 г. цинское правительство приняло решение о создании земледельческих поселений в южных районах Маньчжурии, куда вскоре было набрано и отправлено

более 5 тыс. маньчжурских семей из Пекина. В 1831 г. последовал очередной указ о переселении знаменных из Пекина в Маньчжурию, в котором говорилось: «...численность подушного состава восьми знамен постоянно растет. С увеличением числа душ в Пекинских ротах им становится все труднее добывать средства существования... Положение дел предстанет в еще более печальном освещении, если подумать о Маньчжурии – этой родине нашей династии. Гириная провинция при тучной почве обладает весьма скудным населением, раскинутым по громадной территории. Известно, что в последнее время границы районов за ивовой заградой, где находятся места сбора женьшеня, отодвигаются все далее и далее. На месте их остаются обширные пустыри, пространством в тысячи ли, отличающиеся плодородной почвой. Переселенцы из внутренних областей Китая нередко производят тут захваты участков для занятий земледелием и садоводством. Прежде, в годы правления Цяньлуна, Наш Августейший назначил для них отдельно Лалинские земли, дабы раздачей полей обеспечить их занятие земледелием... Ныне, если последовать прежним богдыханским начинаниям и, взвесивши все шансы, поступить согласно с ними, отправив знаменных из Пекина отдельными партиями в Гириную провинцию, а по прибытии туда выдать им землю в полное владение с предоставлением им права пахать ее самим или сдавать в аренду, то, несомненно, подобная мера доставит им средства существования...»<sup>321</sup>.

Каждому знаменному (ими были большей частью заштатные знаменные, т.е. лица, вступившие в знамена в более позднее время) выдавался участок размером в 30 шан, кроме того, казна отпускала сельскохозяйственные орудия, скот, деньги на строительство жилищ. По истечении трёх лет после поднятия целины каждый поселенец обязан был платить налог в размере одного даня зерна с каждого шана земли. Зерно поступало в казенные магазины для продажи. Вырученные на него деньги должны были использоваться для привоза очередных партий знаменных из Пекина и Северного Китая. Наиболее крупные поселения знаменных находились в Хуланьском округе пров. Хэйлунцзян, где насчитывалось 2200 семей, имевших около 99 тыс. шан обрабатываемой земли<sup>322</sup>. Несмотря на значительные денежные средства, которые казна готова была выплатить знаменным, пожелавшим выехать на постоянное жительство в Маньчжурию и заняться там земледелием, а также различные льготы, предоставляемые им при устройстве на новом месте, массового переселения знаменных из Пекина и других районов Китая в Маньчжурию не происходило. Цинское правительство во второй половине XIX в. вынуждено было отказаться от создания новых земледельческих «восьмизнаменных» поселений, тем более что и созданные ранее оказались нежизнеспособными.

К концу XIX в. развитие товарного хозяйства, рост внутренней торговли, влияние

мирового рынка, зарождение торгово-капиталистических элементов в городской промышленности и сельском хозяйстве Маньчжурии и ряд других факторов оказали решающее влияние на окончательный упадок и разложение военно-феодалного землевладения в этом регионе Китая. В 1907 г. цинские власти сняли все ограничения на продажу знаменных земель в Маньчжурии, а после Синьхайской революции (1911–1913 гг.) знаменные лишались большинства своих привилегий. К тому же на их земли были увеличены налоги. Естественно, знаменное крестьянство при возможности бросало свои земли и переходило на земли миньди. Практически уже в начале XX в. знаменное землевладение перестало существовать. Земли знаменных перешли в частную собственность китайских помещиков, крестьян и нарождавшейся торгово-ростовщической буржуазии.

Завершение строительства КВЖД, пересекавшей Маньчжурию с запада на восток и имевшей ответвление в южном направлении к морским портам Дальний и Порт-Артур, создало благоприятные транспортные возможности для колонизационного движения в неосвоенные, но богатые природными ресурсами районы Северной Маньчжурии.

Кроме того, строительство КВЖД в 1898–1903 гг. дало исторический импульс, послуживший прогрессивному становлению и развитию современного для той эпохи комплекса хозяйственной организации края. К середине 20-х гг. XX в. в Маньчжурии проживали более 200 тыс. русских, и масштабы влияния русской материальной культуры значительно расширились. В начале 1920-х гг. в связи с притоком значительного числа российских эмигрантов в регион и возросшим спросом на молочную продукцию Управление КВЖД отдало распоряжение Земельному Отделу дороги организовать в населенных пунктах и станциях в полосе отчуждения КВЖД до десяти масло- и молокоперерабатывающих заводов, поставив таким образом производство масла и молочной продукции на промышленную основу. Начало становлению сахарной промышленности Маньчжурии ещё в 1908 г. положили русские предприниматели и специалисты сельского хозяйства, построившие два сахарных завода на станции Ашихэ (г. Ачэн) и в уезде Хулань. Им же принадлежит и главная роль в организации современной мукомольной промышленности. Первые предприятия этой отрасли появились в регионе ещё в начале XX в. В 1900 г. для удовлетворения спроса русского гражданского и военного населения на муку и хлебопродукты одна из русских фирм – «Маньчжурское мукомольное товарищество» – построила в Харбине первый крупный мукомольный завод и тем самым заложила основу дальнейшего развития данной отрасли хозяйства региона. Современные винокуренные и водочные заводы с передовыми технологическими процессами выработки спирта также были основаны русскими предпринимателями и компаниями. Например, завод вблизи Цицикара основала фир-

ма «Сапельников и Ко», известны заводы Шильникова, Кузнецова, Ху Чинтана и Ко недалеко от г. Нингуты, первый русский спиртоводочный завод в Харбине, пущенный в эксплуатацию в 1901–1902 гг., крупный завод М.А. Бородина и ряд других <sup>323</sup>.

Эксплуатация КВЖД, а также разработка лесных и угольных концессий дороги, требовали всё большего количества наемных работников, в том числе и неквалифицированной рабочей силы. Правление дороги шире практиковало наем рабочих-китайцев из северных провинций страны и пров. Шаньдун, обладавших достаточно ёмким рынком дешевых трудовых ресурсов. Кроме того, в Маньчжурию в значительном количестве прибывали отходники – сезонные работники: их привлекала возможность более высоких заработков. Источники свидетельствуют, что лишь незначительная часть отходников оседала в городах или нанималась на временные работы: строительство, заготовку леса, добычу угля и т.д. Большинство же пришлого контингента (свыше 75%) находили себе занятие в сфере сельскохозяйственного производства <sup>324</sup>.

Приток китайских рабочих и русских служащих в районы, прилегающие к КВЖД, потребовал освоения прилегающих к полотну железной дороги целинных земель. В 1907 г. назначенный на должность даотая (правителя) Хулунбуирского округа Барги (пров. Хэйлунцзян) Сун Сяолян отдал распоряжение о начале планомерного обследования земель пригодных для заселения и занятия земледелием колонистами из южных регионов Маньчжурии и провинций Китая: «...Для того чтобы распорядиться так, чтобы во всем была сообразность, конечно, нельзя иначе, как произведя осмотр на месте и обследование. Поэтому, когда наступило летнее благорастворение воздушных... я приказал... отправиться по разным дорогам для подробных обследований...»<sup>325</sup>.

Основным методом «заселения границы» в Барге он считал создание «военных поселений с распашкой земель». Система военных поселений включала в себя создание караульных постов по всей пограничной линии, треть которых должна была нести охрану границ, а две трети, расположившись на удобных для земледелия землях, заниматься их обработкой. В «Своде отчетов по ознакомлению с пограничным делом в Хулунбуире» за 1910 г. Сун Сяолян привел результаты обследования главным образом северной части Барги, где в основном были сосредоточены земледельческие хозяйства и имелся значительный колонизационный фонд, исчислявшийся в 1,5 млн шан целинных земель. Наиболее удобные для заселения и распашки земли – более 1 млн шан – сосредоточились в Трехречье – бассейне рек Гана, Дербула и Хаула. В южной части Барги удобные земли для поселенцев находились в долинах рек Имина, с притоками Чинхэ, Уршуна, Халхи и северо-западной – возле оз. Буира. В докладе также были отмечены и другие пригодные к заселению территории:

«...кроме того, есть много земли, пригодной для распашки, в прибрежных горах, но земли эти нельзя было все обследовать...». Выдвигался проект заселения пристанционной железнодорожной полосы земледельцами: «В Хулунбуирском округе земля для земледелия является пригодной, но ныне заселяющие край монголы не занимаются им. С развитием же земледелия обещает увеличиться и население. Ввиду страсти знаменитых к занятию скотоводством, принуждать их к земледелию не следует, а следует отвести участки для поселенцев на 30–40 ли в обе стороны от линии железной дороги...»<sup>326</sup>. Предложенный даогаем Сун Сяоляном проект заселения Барги посредством создания пограничных караулов и привлечения сюда китайских колонистов был принят к практическому осуществлению и к началу 10-х гг. XX в. здесь учредили 21 караул. Это были первые земледельческие полувоенные китайские поселения на севере Маньчжурии – в Барги. Однако вплоть до 1918 г. целинные земли Хулунбуира заселялись китайскими земледельцами-колонистами в основном стихийно. Кроме того, земледельческое население северных территорий Маньчжурии пополнялось за счет контингента переселенцев – как китайцев, так и русских, чьими первоначальными занятиями были торговля, разработка недр и лесных концессий, служба и работа в пристанционных поселках КВЖД и др.

В 1914 г. провинциальными властями было учреждено Главное межевое колонизационное управление Хэйлуцзянской провинции, основными задачами которого являлись учет и обмен колонизационного фонда, привлечение переселенцев и упорядочение их размещения, размежевание и регистрация продаваемых земельных участков, принятие мер против самовольного захвата целинных земель, контролирование земельных цен и т.д. Число приезжающих с каждым годом неуклонно увеличивалось. В конце XIX в. только из пров. Шаньдун ежегодно на заработки в Маньчжурию приходили не менее 30 тыс. работников, к середине 20-х гг. XX в. сюда направлялись уже 300–500 тыс. чел., в том числе в Северную Маньчжурию – не менее 70–100 тыс. чел.<sup>327</sup>

Как правило, отходники двигались в Маньчжурию в едином потоке с переселенцами, и порой было трудно определить их число. Вместе с тем источники приводят данные за 20-е гг. XX в. о количестве лиц, ежегодно въезжавших в Маньчжурию и возвращавшихся через морские порты и по железной дороге в собственно Китай после окончания сельскохозяйственных работ. В среднем ежегодно въезжали более 760 тыс. чел., а выезжали 360 тыс.<sup>328</sup> Таким образом, около половины всего числа пассажиров, ежегодно въезжавших в Маньчжурию, а точнее 340 тыс. чел., направлялись на постоянное местожительство, становясь переселенцами.

Иммиграцию из внутренних провинций Китая поддерживали официальные власти Пекина. Так, в 1925 г. министр коммуникаций Китая с целью поощрения пересе-

ления рабочих и крестьян и их семей в Маньчжурию публично высказал пожелание снизить тариф на переезд колонистов по Бэйпин-Ляонинской железной дороге и Бэйпин-Суйюаньской линии в пограничные районы. В это же время в Тяньцзине было учреждено Эмиграционное бюро для содействия Мукденским властям по набору и перевозке в Маньчжурию безработных из провинций Чжили и Шаньдуна<sup>329</sup>. В районе Синьяня власти Мукдена также создали Колонизационное бюро, занимавшееся переселением и обустройством на новых землях демобилизованных солдат и других колонистов не только из ближайших к Маньчжурии провинций Китая, но и более отдаленных – из пров. Чжэцзян и др.<sup>330</sup>

Иностранные фирмы, имевшие бизнес на территории Китая, также организовывали разного рода переселенческие бюро и кампании. Так, в начале 20-х гг. активно действовало американское т.н. «Пограничное движение» (Frontier Movement), которое субсидировалось через китайскую посредническую организацию под руководством доктора Юй Цзихуэя. Однако маловероятно, что оно и другие иностранные колонизационные фирмы активно способствовали китайским переселенцам в переезде на новое место жительства. Иностранных бизнесменов интересовала, главным образом прибыль и их переселенческий контингент в основном состоял из зажиточных китайских колонистов, которых было не столь много в общей массе мигрантов<sup>331</sup>.

Для оценки масштабов русской колонизации Маньчжурии обратимся к статистическим данным Земельного отдела КВЖД, согласно которым в 1907 г. в полосе отчуждения дороги постоянно проживало около 50 тыс. лиц, официально зарегистрированных в административных органах КВЖД, из них подданные России составляли около 50% (25 тыс. чел.)<sup>332</sup>. Исключая число служащих дороги (10 тыс. чел.), получаем цифру в 15 тыс. чел. – люди, жившие за счет временных случайных заработков, занимавшиеся отхожим промыслом или работавшие по найму в китайских учреждениях и хозяйствах<sup>333</sup>. Остальные (20–30%) занимались земледелием, животноводством, садоводством, пчеловодством, работали в других отраслях сельского хозяйства, вели личное подсобное хозяйство (выращивание домашнего скота, молочное животноводство и т.п.), т.е. так или иначе были связаны с производством сельскохозяйственной продукции. В 20-х гг. XX в. русское население в Маньчжурии, главным образом по линии КВЖД, значительно возросло и составило, по некоторым данным, 150–200 тыс. чел. (для сравнения: в 1912–1914 гг. это было 108–115 тыс. чел.)<sup>334</sup>.

В целом вплоть до начала 30-х гг. XX в. динамика русской земледельческой колонизации в полосе отчуждения КВЖД, несмотря на конкуренцию китайцев, имела тенденцию нарастания. Оккупация Маньчжурии Японией в 1931 г. прервала ход естественного исторического развития русского колонизационного процесса.

### 3.2.2. Экономическое развитие Северо-Восточного Китая в первой половине XX в.

Северо-Восточный Китай относится к тем регионам, где промышленное развитие началось сравнительно поздно – только в конце XIX в., когда развернулось строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) и стали создаваться предприятия, обеспечивающие ее жизнедеятельность. Тогда значительные масштабы приняла заготовка и переработка леса для нужд строительства. Вскоре на севере Маньчжурии, в Чжалайноре, и на юге, в Фушуне и Янтае, началась разработка угольных копей. В Харбине и Мукдене появились железнодорожные мастерские и стала развиваться металлообработка. В Дальнем (ныне г. Далянь), куда подвели линию железной дороги, был построен док и положено начало современной судостроительной промышленности.

После Русско-японской войны 1904–1905 гг. для эксплуатации перешедшей к ней Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД) Япония создала концерн «Мантэцу». В сферу его интересов вошли не только транспорт, но и промышленность. На юге Маньчжурии возникли новые крупные предприятия, в том числе заводы по выплавке чугуна в Бэньсиху (1915 г.) и Аньшане (1918 г.).

В годы Первой мировой войны, благодаря высокой конъюнктуре, промышленность в Китае, в том числе на Северо-Востоке, развивалась ускоренными темпами. Но затем наступил спад, обусловленный не только внешними, но и внутренними причинами, главной из которых была междоусобная борьба милитаристских группировок, продлившаяся до конца 20-х гг. Как результат, к 30-м гг. XX в. общий уровень развития промышленности в регионе оставался довольно низким. По отношению к внешнему миру Маньчжурия выступала в основном в роли поставщика сырья и полуфабрикатов<sup>335</sup>.

На территории северо-восточных провинций Китая площадью 1,3 млн кв. км с населением более 30 млн чел. ведущими отраслями оставалась пищевая и легкая. Капитал их крупных предприятий в целом был выше, чем в остальных отраслях обрабатывающей промышленности. Регион являлся одним из основных мировых производителей сои. Ее переработкой занимались 219 маслобойных заводов, имелись также 99 мукомольных и рисоочистительных предприятий, 94 текстильных. Среди сравнительно крупных предприятий тяжелой промышленности 189 специализировались на машиностроении и металлообработке, 205 действовали в химической промышленности и на производстве стройматериалов, 25 – в производстве электроэнергии и газа, 225 занимались выпуском других видов продукции. Повседневные нужды населения

обслуживали также множество мелких заводиков и мастерских, производящих весь ассортимент потребительских товаров<sup>336</sup>.

Основные промышленные центры располагались в наиболее освоенной, южной части региона (города Дайрен (Далянь), Мукдэн (Шэньян), Аньдун, Аньшань, Инкоу, в центральной части – Чанчунь. В Северной Маньчжурии особенно выделялся Харбин как крупный город и узловая станция, расположенная на р. Сунгари. Крупнейшими предприятиями тяжелой промышленности того времени являлись Мукденский арсенал, основанный еще при цинской династии, Аньшаньский металлургический завод, Фушуньские угольные копи, паровозо-вагоностроительный завод в Дайрене, Главные механические мастерские КВЖД в Харбине, судостроительные верфи Дайрена и Харбина.

По техническому уровню промышленные предприятия были различны. Некоторые из них (такие как угольный разрез в Фушуне и расположенный там же завод по получению нефти из сланцев, введенный в строй в 1930 г.) вполне отвечали современным требованиям, другие нуждались в реконструкции. Третьи представляли собой отсталое полукустарное производство, которое продолжало существовать рядом с современным и высокотехнологичным для того времени оборудованием. Так, судостроением в Харбине занимались более десятка предприятий. Английский, два немецких и чехословацкий завод «Шкода» собирали пароходы из готовых импортных деталей. Местные китайские заводы были небольшими и в редких случаях могли осуществить полную постройку судов. Они брались либо за изготовление корпуса, либо отдельных механизмов. Из-за отсутствия современного оборудования работы выполнялось на низком техническом уровне<sup>337</sup>. Общее представление о масштабах промышленного производства в Северо-Восточном Китае накануне японской оккупации дает статистика того времени. Всего в промышленности, включая мелкую, было занято 0,5 млн чел. Максимум выплавки чугуна – 300 тыс. т был достигнут в 1929 г. В 1930 г. в регионе было добыто 10 млн т угля, 832 тыс. т железной руды, выработано более 200 тыс. кВт электроэнергии. Старательские артели по долинам притоков Аргуни и Амура, а также в верховьях Сунгари и Тумангана добывали, по разным оценкам, от 5,5 до 8 т золота<sup>338</sup>.

В 1931 г. Япония оккупировала Северо-Восточный Китай, что повлекло серьезные изменения в определении целей, задач, и характера освоения региона. Они были переориентированы в интересах метрополии и реализации агрессивных замыслов ее милитаристских сил. В Японии создали специальное министерство по делам Маньчжоу-го. 1 августа 1940 г. было объявлено о создании «Великой восточно-азиатской сферы сопроцветания», включавшей оккупированные Японией территории, в том числе Маньчжурию, а в сентябре Токио подписал тройственный пакт с Италией и

Германией и стал ждать удобного случая, чтобы вместе с ними начать боевые действия против СССР<sup>339</sup>. Тогда экономика Маньчжурии была уже полностью перестроена на военный лад и работала на Японию.

В первое время после оккупации Маньчжурии среди японского руководства обнаружили принципиальные разногласия в определении ее дальнейшей участи. Одной из основных особенностей власти в Японии в то время была практически полная бесконтрольность военных кругов. Номинально армия и флот подчинялись непосредственно императору, фактически же они сами выступали как активная политическая сила. В Маньчжурии военные чувствовали себя полными хозяевами. Штаб Квантунской армии руководил деятельностью полугосударственной японской компании «Мантецу», доминирующей в экономике региона, а сами военные чины позволяли себе высказывать весьма экстравагантные идеи и пытались осуществить их на практике. Так, начальник штаба Квантунской армии генерал-лейтенант Коисо, выступая по случаю первой годовщины образования Маньчжоу-го, высказался за то, чтобы экономические блага в новом государстве не были монополизированы каким-то одним классом. Он отмечал, что «...капиталистическая система в новейшее время обнаружила целый ряд недостатков, которые возникают из самой этой системы, а в некоторых случаях она сама подрывает под собой всякую основу». Поэтому для «идеального развития всех сторон хозяйственной жизни и рационального использования капитала» предлагалось осуществлять государственный контроль над основными промышленными предприятиями и средствами связи, а в частных руках оставить менее важные отрасли<sup>340</sup>.

Чтобы не допустить конкуренции, преобладающую роль в экономике Маньчжурии должна была играть ЮМЖД, представляющая интересы японского государства<sup>341</sup>. Эту идею в Японии называли «великим принципом ЮМЖД». Следуя ему, власти Маньчжурии до марта – апреля 1933 г. осуществляли строгий контроль в отношении привлечения частного японского капитала и любой частной инициативы<sup>342</sup>. В июне 1934 г. власти Маньчжоу-го опубликовали заявление, в котором приветствовали «широкое развитие частных капиталовложений и управление всеми промышленными предприятиями со стороны частного капитала». Но на практике роль государства в экономике региона, прежде всего в лице компании «Мантецу», оставалась доминирующей.

В дальнейшем оккупационные власти пошли по пути создания в различных сферах деятельности смешанных государственно-частных компаний. Японский капитал (в том числе крупные монополии – «Мицуи», «Окура», «Мицубиси») под протекцией государства чувствовал себя более-менее комфортно. Китайские же предприниматели часто насильственно вытеснялись из стратегически важных отраслей, таких как тяже-

лая промышленность и транспорт. Иностранный капитал, вопреки декларациям о заинтересованности в его привлечении, старались не допускать, связывая вопрос капиталовложений с признанием Маньчжоу-го зарубежными государствами<sup>343</sup>. В итоге японскими милитаристами в Маньчжурии вместо провозглашаемого идеального социально-экономического устройства была создана система государственного капитализма.

В начальный период оккупации в течение некоторого времени дискуссионным был вопрос о приоритетах в использовании экономического потенциала захваченных территорий. В первую очередь Япония была заинтересована в получении сырья для своей промышленности. Поэтому предлагалось своеобразное разделение труда, при котором Маньчжурии отводилась роль сырьевого придатка метрополии. Однако потребности формирования в Маньчжурии военно-промышленной базы для дальнейшей экспансии на территорию Китая и подготовки к войне с СССР вызвали необходимость создания здесь предприятий тяжелой промышленности. После начала войны на Тихом океане возросло значение региона как надежного, расположенного на материке тыла.

Одной из особенностей экономической политики Японии в Маньчжурии было стремление действовать строго на плановой основе. К первой годовщине образования Маньчжоу-го в его столице Синьцзине (Чанчуне) и в Токио власти обнародовали проект десятилетнего плана экономического развития. Руководящей идеей плана было намерение ввести необходимый государственный контроль над экономикой, чтобы избежать недостатков капитализма, вызываемых его стихийностью и игнорированием интересов народа. Контроль устанавливался над ведущими отраслями промышленности и энергетическими предприятиями. Оговаривалось, что в будущем по мере необходимости контроль может быть распространен на остальные отрасли. В проекте получили отражение лишь некоторые основные задачи экономического роста на предстоящее десятилетие. Предполагалось удвоить стоимость произведенной в стране продукции, резко расширить инфраструктуру, включая железные и автомобильные дороги, порты, воздушное сообщение, средства связи, развить сельское хозяйство<sup>344</sup>. В дальнейшем планирование экономики осуществлялось, по примеру СССР – пятилетками. Первая пятилетка пришлась на 1937–1941 гг., вторая началась в 1942 г. и должна была завершиться в 1946 г. Также составлялись и более узкие, отраслевые плановые задания, рассчитанные на несколько лет и более отдаленную перспективу.

Таким образом, в начале 30-х гг. Япония приступила к ускоренному формированию современной индустриальной базы на оккупированном Северо-Востоке Китая. Это оказало сильное влияние на дальнейшее хозяйственное освоение территории региона. Если раньше транспортная сеть развивалась прежде всего в военно-

стратегических целях и для экспортного вывоза продуктов сельского хозяйства (эти направления сохранились), то теперь она была также нацелена на доставку сырья и топлива промышленным предприятиям и вывоз готовой продукции, что в значительной мере меняло прежнюю географию освоения территории. Разведка и разработка полезных ископаемых потребовала обживания многих отдаленных мест. Развитие промышленности стимулировало рост старых городов и возникновение новых. Несмотря на местную специфику и интересы метрополии, индустриализация Маньчжурии представляла собой системный процесс развития тяжелой промышленности, сходный с опытом других стран в том смысле, что приходилось последовательно создавать весь комплекс отраслей, чтобы достичь высокого уровня машинного производства. Во многом типичными для индустриальной цивилизации были и мотивы (изготовление оружия для массовых армий и железнодорожное строительство), требовавшие большого количества металла. Черной металлургии в Маньчжурии Япония с самого начала придавала ключевое значение и сосредоточила усилия на создании здесь современной металлургической базы. В первую очередь это было связано с тем, что сама метрополия из-за бедности минерально-сырьевых ресурсов испытывала дефицит в металле. Другая причина – далеко идущие планы японских милитаристов по созданию на материке развитого военно-промышленного комплекса как оплота дальнейшей экспансии. Прежде в регионе выплавляли только чугун. Предстояло наладить еще и выпуск стали, увеличить добычу железной руды и угля, создать новые металлургические мощности.

По запасам железной руды Маньчжурия значительно превосходила Японию, испытывавшую острый недостаток этого вида сырья. Она стала одним из основных поставщиков руды для японской металлургии. Но большую часть этого сырья предполагалось использовать на месте. Тем более что вблизи основных эксплуатируемых месторождений (в Аньшане и Бэнсиху) уже имелись металлургические заводы, а в Дунбяньдао намечалось его строительство. Добыча руды была сосредоточена на крупных рудниках, расположенных в районе Ляодунского полуострова и у границы с Кореей. В конце 1943 г. обстоятельства военного времени вынудили правительство расширить добычу железной руды на малых и средних рудниках. В 1944 г. был достигнут максимум производства – 8 млн т<sup>345</sup>, что составляло объём в 10 раз больший, чем в 1930 г.

Уголь – основное сырьё для промышленности: он нужен в металлургии, энергетике, используется как топливо и химическое сырьё. В Маньчжурии к 1942 г. разрабатывалось 40 крупных угольных месторождений. Два из них находились на севере региона – в Чжалайноре и Айхуне. Другие располагались на территории, протянувшейся широкой полосой с юго-запада на северо-восток, от Силуна до Хэгана. Большую

часть угля давали Фушуньские угольные копи, принадлежавшие ЮМЖД. Здесь действовали крупнейший в мире угольный разрез и восемь угольных шахт. Сравнительно крупные копи – Яньтай, Фусинь, Бэньсиху, Сиань, Мишань и шахты в районе Дунбяньдао. Кроме того, имелось множество небольших шахт. В 1940 г. предприниматели подали 6 тыс. заявок на производство работ. Но разрешения выдавались только тем, кто мог поставлять качественный уголь и в достаточном количестве – от 50 до 100 тыс. т в год. Механизирована была небольшая часть угольных предприятий, где применялись врубовые машины, электрифицированный транспорт, другие средства механизации. В большинстве же случаев использовался ручной труд сотен тысяч людей, в том числе привлекаемых в порядке трудовой повинности<sup>346</sup>. Ценой огромных усилий в 1944 г. добычу угля удалось довести до 25,6 млн т<sup>347</sup>. В целом угольная промышленность, выполняя значительный объем работ с привлечением большого числа людей на предприятия, разбросанные на огромной территории, способствовала их освоению.

Черная металлургия наиболее капиталоемка, и она была сконцентрирована в нескольких крупных индустриальных центрах – Аньшань, Бэньсиху, район Дунбяньдао, но также играла ведущую роль в формировании индустриальной базы Северо-Востока. Острая потребность в металле, особенно в связи с начавшейся войной, стимулировала ее развитие. Выпуск стали был начат в 1935 г. на заводе компании «Сёва» в Аньшане и в дальнейшем постоянно увеличивался. Строительство завода в японской печати называли «ответом Кузнецкстрою». Сооружались новые домны, мартеновские печи. Фактически в Аньшане сформировался металлургический комбинат, протянувшийся на много километров вдоль линии ЮМЖД. В него вошли заводы по производству труб, рельсов, платформ и другой металлопродукции. Всего на этих предприятиях было занято 85 тыс. чел.: 70 тыс. китайцев и 15 тыс. японцев. На заводах «Сёва» уделялось внимание социальному обслуживанию трудящихся: приём функционировали культурно-просветительские и лечебные учреждения, имелись подсобное хозяйство площадью несколько тысяч гектаров и скотоводческая ферма в пров. Синань<sup>348</sup>.

Расширение и модернизация производства осуществлялись и на другом старейшем металлургическом заводе – в Бэньсиху. Он имел собственные рудники и угольные шахты, но по объемам производства уступал Аньшаню. Что касается развития металлургии в районе Дунбяньдао, то первый завод, построенный около Линьцзиня, вступил в строй только в 1941 г. Создавая здесь металлургическую базу, японцы рассчитывали, что она будет обеспечивать продукцией не только Маньчжурию, но и Японию. Эта база не успела получить достаточного развития. Всего в Маньчжурии в 1944 г. было выплавлено 2,5 млн т чугуна и 1 млн 119 тыс. т стали<sup>349</sup>.

Основными центрами машиностроения стали Мукден, Аньшань, Дайрен. Кроме того, во многих городах и поселках строились новые заводы. В 1940 г. в Маньчжоу-го насчитывалось 33 крупных машиностроительных и металлообрабатывающих завода с капиталом более 1 млн иен каждый. Половина из них имела капитал свыше 5 млн иен<sup>350</sup>. В Маньчжурии получили развитие многие отрасли машиностроения: общее (включая выпуск горно-шахтного оборудования), транспортное, производство вооружений и военной техники. К предприятиям общего машиностроения относился основанный в 1934 г. в Мукдене завод «Сумитомо». Здесь же был расположен «Маньчжурский завод», занимающийся выпуском разнообразного оборудования, прежде всего для горнодобывающей и химической промышленности. В 1940 г. в Мукдене приступил к работе еще один крупный завод общего машиностроения. На нем начали выпуск динамо-машин, судовых котлов, паровозов, запасных частей. Дайренский машиностроительный завод кроме железнодорожного подвижного состава занимался изготовлением ферм для мостов, дорожно-строительных машин, авиационных и автомобильных двигателей, станков. Производство прокатных станов, тяжелых гидравлических прессов в 40-е гг. только начала осваивать созданная концерном «Мангё» «Компания тяжелого машиностроения». Более 20 предприятий занимались изготовлением оборудования для горнодобывающей промышленности. Существовала объективная необходимость хотя бы часть из них приблизить к районам горных разработок. Поэтому, кроме Фушуня, Фусиня, Аньшаня, такие заводы были построены и в Северной Маньчжурии – в Харбине и Мишане. Заводы горно-шахтного оборудования не ограничивали номенклатуру своей продукции. Самые крупные из них брались за выполнение заказов для других отраслей, производили также разнообразные станки и инструменты. Так, Фусиньский завод выпускал девять видов станков, включая токарные, шлифовальные, штамповочные, сверлильные, фрезерные<sup>351</sup>. В годы войны машиностроительные заводы самого разного профиля занимались выпуском оружия для японской армии.

Ранее в регионе уже имелся некоторый опыт изготовления железнодорожного подвижного состава. ЮМЖД для своих нужд осуществляла выпуск паровозов и вагонов. В 30-е гг. развернулось их крупносерийное производство. В Дайрене количество готовой продукции в год было доведено до 140 паровозов, 55 пассажирских и 650 товарных вагонов. В 1938 г. там же запустили в эксплуатацию еще один завод аналогичного профиля. Паровозостроительный и вагоностроительный заводы начали работать в Муданьцзяне. Общая производственная мощность предприятий железнодорожного транспорта, по данным на 1940 г., оценивалась в 300 паровозов и 7 тыс. вагонов в год<sup>352</sup>. Следует отметить, что такое технически сложное массовое производство обычно взаимодействует с множеством предприятий, в т.ч. средних и мелких,

занимающихся ремонтом подвижного состава, изготовлением комплектующих деталей и запасных частей. Маньчжурия не стала исключением: обширная сфера деятельности охватывала производственными связями все расположенные по региону металлообрабатывающие предприятия, обслуживающие сеть железных дорог.

Еще в 1930 г. в мукденском арсенале началась сборка автомобилей. С 1934 г. автостроением занялась японская компания «Дова». На ее заводе в Мукдене осуществлялись сборка 15–20 тыс. единиц грузовых и легковых автомобилей, а также авторемонт и изготовление запасных частей. У компании были ремонтные мастерские по всей Маньчжурии, в т.ч. в Синьцзине, Харбине, Хайларе, Цицикаре. С 1942 г. стал действовать завод по сборке машин в Аньдуне. Предполагалось, что с пуском второй очереди начнется самостоятельное производство автомобилей, а численность рабочих достигнет 100 тыс. чел. В 1941 г. в Шэньяне был построен шинный завод мощностью 120 тыс. автопокрышек и 500 тыс. велопокрышек в год <sup>353</sup>.

Появление автомобильной промышленности в регионе открыло новые возможности его освоения. Появилась полноценная замена гужевому транспорту, уменьшилась зависимость от железной дороги и речных путей. Расширялась дорожная сеть, хотя следует учитывать, что в то время основная часть автопарка использовалась для нужд армии.

Особенно большое внимание Япония и правительство Маньчжоу-го уделяли военной промышленности. Это было обусловлено необходимостью обеспечения вооружением миллионной Квантунской армии в связи с началом войн с Китаем и на Тихом океане, а также с военными приготовлениями, направленными против СССР.

Старейшим и самым мощным предприятием военной промышленности был мукденский арсенал, представлявший собой полуправительственную специализированную компанию. В его состав входили 30 заводов: артиллерийский, минометный, пулеметный, авиационный, карабинный, снарядный, патронный и др. Некоторые из них находились в других городах: в Ляояне выпускали снаряды и патроны, в Цицикаре и Харбине ремонтировали оружие. В 1940 г. общая численность рабочих, занятых на производстве, составляла около 28 тыс. чел. Кроме того, имелся еще ряд специализированных военных заводов: Маньчжурский арсенал в Мукдене (производство патронов и винтовок, сборка танков), Военный завод в Аньшане (выпуск патронов и снарядов). Взрывчатые вещества и порох изготавливались в Мукдене, Сыпингае, Аньшане, Фусине, Аньдуне, Гирине, Бэньсиху и др. городах <sup>354</sup>.

В первую очередь на военные нужды было ориентировано самолетостроение. В начале 30-х гг. небольшие авиасборочные и авиаремонтные предприятия уже существовали в Шэньяне. Позже там было решено построить мощный авиационный завод. Он вступил в строй в 1942 г. и, по разным данным, был способен производить в год

100 больших и 350 малых самолетов (или 600–650 бомбардировщиков) и от 800 до 2500 моторов. Численность рабочих, большинство из которых были японцами, достигала 10 тыс. чел. В 1941 г. в Сыпингае началось строительство еще одного авиационного завода <sup>355</sup>.

Основными центрами военного и гражданского судостроения оставались Дайрен и Харбин. В основном выпускались малотоннажные суда. В годы войны Япония прилагала максимум усилий, чтобы сохранить морские коммуникации между метрополией и материком. Было развернуто изготовление джонок, в Дайрене пытались наладить строительство судов из железобетона. В 1942–1943 гг. новые верфи, рассчитанные на выпуск деревянных джонок увеличенных размеров, возвели в Аньдуне и Инкоу <sup>356</sup>.

Ускоренное развитие военной промышленности резко увеличило спрос на металлы (в т.ч. цветные и редкие), дефицит которых в годы войны увеличился. В Маньчжоу-го были приняты суровые законы, вынуждающие население под страхом каторги сдавать все имеющиеся металлические предметы. Но и это не могло решить проблему. Особенно много требовалось меди и свинца для выпуска патронов и снарядов. Были приняты меры по увеличению добычи на Тяньбаошаньских рудниках, расположенных в районе Цзяньдао. В Тяньбаошане построили обогатительную фабрику и медеплавильный завод. Чтобы обеспечить рост производства меди, правительство выплачивало премии наиболее успешно работающим рудникам, оказывало им предпочтение при снабжении оборудованием, транспортом, рабочей силой. Началась разработка вновь открытых месторождений в провинциях Цзилинь и Тунхуа. В результате в 1941 г. удалось увеличить добычу медной руды более чем в 5 раз (по сравнению с 1937 г.). Еще больше, в 12 с лишним раз по сравнению с 1936 г., было добыто свинцовой руды: 200 тыс. т. В печати сообщалось, что один из передовых рудников в провинции Мукден, получивший за перевыполнение плана премию министерства экономики, посетил сам император Маньчжоу-го. Разработку полиметаллических руд вели десятки рудников <sup>357</sup>.

Маньчжурия богата месторождениями легирующих металлов: вольфрама, марганца, молибдена, ванадия, – которые необходимы для выпуска качественных сталей, используемых при производстве вооружений. Для обеспечения потребностей японской военной промышленности была максимально увеличена добыча руд этих металлов. В частности, по молибденовой руде в 1941 г. она возросла в четыре раза (по сравнению с предыдущим годом). Основным поставщиком этой руды стал район Дадэйлин провинции Цзиньчжоу. В провинциях Цзиньчжоу и Жэхэ, в районе Дунбяньдао были обнаружены месторождения марганца. Специально созданная в провинции Жэхэ компания занималась добычей и переработкой ванадия.

Геологи также открыли новые месторождения редких металлов: титана, циркония, селена. Для их добычи использовали оборудование с прекративших работу золотых рудников. Но эти действия мало повлияли на добычу золота, разработка которого продолжалась на традиционных участках как промышленным, так и старательским способом. На золотоносных участках использовались драги. Первая драга в Маньчжурии была смонтирована в 1936 г. «Маньчжурская золотопромышленная компания», которой были переданы права на эксплуатацию всех приисков (кроме расположенных в южной части региона), планировала довести их число до 40 единиц в течение первой пятилетки<sup>358</sup>.

Для использования в самолетостроении алюминиевых и магниевых сплавов было развернуто производство соответствующих металлов. Богатые залежи алюминиевых сланцев имелись в провинциях Мукден, Аньдун, Цзиньчжоу, Жэхэ. Основным районом добычи стала провинция Мукден. С 1933 г. в Фушуне начал работать алюминиевый завод, мощность которого к 1942 г. была доведена до 40 тыс. т в год. Еще два завода поменьше были построены в Аньдуне и Гирине. Для производства магния в провинциях Мукден и Цзиньчжоу была начата разработка залежей магнезитовой руды. В 1941 г. в Инкоу магнезитовый завод приступил к выпуску металлического магния<sup>359</sup>.

Выплавка алюминия, как известно, очень энергоемкое производство, которое, наряду с общим ростом промышленности, создавало дефицит электроэнергии. Чтобы выйти из затруднительного положения, в Маньчжурии в годы первой пятилетки было осуществлено строительство трех мощных гидроэлектростанций на реках Сунгари, Муданьцзян и Ялуцзян. Шуйфынская ГЭС (самая большая из них и одна из крупнейших в мире) была сооружена в 70 км от Аньдуна на реке Ялуцзян. Её проектная мощность составила 700 тыс. кВт, турбины и генераторы закупили в Германии. При строительстве была сооружена плотина высотой 100 м, образовавшая водохранилище длиной 540 км и площадью 340 кв. км. При этом из мест затопления пришлось выселить 70 тыс. крестьян. Электростанция заработала в 1941 г., начав давать электроэнергию для Южной Маньчжурии и Кореи.

Еще одна ГЭС, Фынманьская, мощность 600 тыс. кВт, построенная на р. Сунгари в 24 км от Гирина начала работу в 1943 г. Она должна была обеспечивать электроэнергией центральные и северные районы Маньчжурии и прежде всего энергоемкие производства Гирина – алюминиевый завод и химический комбинат.

Сложным, единственным такого рода инженерным сооружением в Китае, была ГЭС мощностью 80 тыс. кВт на озере Цзинбоху. Она состояла из плотины у истока вытекающей из озера реки Муданьцзян и трехкилометрового тоннеля диаметром пять метров, по которому вода направлялась к турбинам. Строительство было начато в

1939 г., а в 1942 г. электроэнергия уже стала поступать в Муданьцзян и провинцию Цзяньдао.

На вторую пятилетку было запланировано возведение новых ГЭС и тепловых электростанций, а также расширение уже действующих. Начались работы по сооружению ГЭС на реках Хуньцзян в провинции Аньдун и Бэйпяо в провинции Цзиньчжоу. Наряду с крупными электростанциями строились и небольшие, местного значения, прокладывались линии электропередач. По размаху работ было видно, что в Маньчжурии создается крупная энергетическая база <sup>360</sup>. На бытовое потребление и легкую промышленность отпускалось лишь 10–12% электроэнергии, приоритет отдавался военной промышленности и связанным с нею отраслям <sup>361</sup>.

Одной из наиболее ориентированных на военное производство отраслей была химическая промышленность. В регионе действовали несколько крупных компаний, занимающихся выпуском серной, азотной кислоты, сульфат-аммония и др. Ведущим производителем сульфат-аммония являлась «Маньчжурская химическая компания», имевшая завод в окрестностях Дайрена. Значительную часть продукции она поставляла в Японию. «Маньчжурская электрохимическая компания» выпускала разнообразные химические материалы, необходимые для военной промышленности, а ее опытный завод располагался в районе строящейся на Сунгари ГЭС. Химические заводы, специализирующиеся на содовом производстве, были построены в Дайрене, Мукдене, Кайюане, Тумыне. Древесина, тростник, стебли бобов использовались для производства целлюлозы, идущей на изготовление бездымного пороха. Поэтому не удивительно, что в Маньчжурии действовало более десятка крупных целлюлозных заводов <sup>362</sup>.

Создание новых сложных производств требовало соответствующего технического оснащения. Поставщиками оборудования выступали фирмы не только из Японии, но и из Германии, США, Швеции. С 1934 по 1938 гг. Маньчжоу-го в 4 раза увеличило импорт машин и инструментов, в 2,7 раза – электрооборудования <sup>363</sup>. Из западных стран товарооборот быстрее всего рос с США, с Германией он оставался почти на одном уровне. Но последняя являлась важным поставщиком оборудования для металлургии, энергетики и др. отраслей. В какой-то мере распространению в Маньчжурии технических знаний и навыков способствовал перевод туда из-за соображений экономической выгоды десятков предприятий из Японии.

Новым фактором индустриализации Маньчжурии после дальнейшего развертывания японской агрессии в Китае стали попытки Токио стимулировать интеграционные процессы и создать «экономический блок» Японии, Маньчжурии и Китая. С декабря 1941 г. Япония стала проводить конференции, посвященные экономической интеграции ее колоний не только с метрополией, но и со всем регионом «Восточноази-

атской сферы сопроцветания». На континентальных конференциях 1942–1943 гг. были разработаны и приняты детальные планы такого объединения. Маньчжурии при этом отводилась роль производителя металла, угля, алюминия, вооружений и другой продукции тяжелой промышленности<sup>364</sup>. В области широко развернулась работа по созданию индустриальной и военно-промышленной базы, требующая большого количества строительных материалов. Обычно их стараются производить поближе к стройкам, чтобы экономить на транспортных расходах. Однако и с учетом этого география предприятий стройиндустрии была очень широка. Кроме того, зачастую предприятия приходилось привязывать к источникам сырья, что еще больше расширяло ареал промышленного освоения. Наиболее распространенным был выпуск кирпича. Традиционно в каждом, даже небольшом, городке существовало его производство, но оно все равно не могло удовлетворить потребности больших строек. Это было под силу только крупным кирпичным заводам, их насчитывалось около 60<sup>365</sup>.

Значительный рост переживала цементная промышленность. Для контроля над ней в 1939 г. была создана полугосударственная «Маньчжурская объединенная цементная компания», кроме которой действовало еще несколько японских компаний. Всего работало более 10 крупных цементных заводов общей производственной мощностью свыше 2 млн т в год. Все они были расположены в крупных промышленных центрах от Аньшаня на юге и до Харбина на севере<sup>366</sup>.

Лесная промышленность в годы японской оккупации в значительной степени изменила свою дислокацию. Если в 1932 г. Северная Маньчжурия давала только 23% древесины, то в 1938 г. уже 67%<sup>367</sup>. Объем заготовок леса в Маньчжурии достигал 4 млн куб м<sup>368</sup>. Действовало 40 крупных механизированных лесопильных заводов. Основными центрами переработки леса были Аньдун, Гирин, Синьцзинь, Харбин, Дайрен<sup>369</sup>.

Индустриализация Маньчжурии сопровождалась быстрым ростом населенных пунктов. По переписи 1940 г., насчитывалось уже 50 городов, в каждом из которых проживало свыше 30 тыс. чел. Самым крупным был центр тяжелой промышленности Мукден (1 млн 135 тыс.), далее шли Харбин (750 тыс.) и Синьцзинь (600 тыс.). На месте деревни появился большой промышленный город Муданьцзян с населением 200 тыс. чел., сильно разрослись Аньшань (город металлургов) и Фушунь (город шахтеров)<sup>370</sup>.

Развитие городов, как и промышленности, было сугубо плановым. Еще в десятилетнем плане, провозглашенном в 1932 г., намечалось создание специальных промышленных районов в Мукдене, Аньдуне, Харбине, Цзилине «для здорового развития индустрии» и «получения выгод от концентрации производства». Организовать такой район в Мукдене японцы предлагали китайским властям еще до оккупации, но

получили отказ, так как их экспансионистские намерения были хорошо известны. В 1935 г. начались организационные мероприятия по осуществлению проекта в районе Теси к западу от Мукдена. В 1937 г. городу передали управление проектом, площадь территории которого определили примерно в пять квадратных миль, и строительство началось. На конец января 1939 г. 107 фабрик (в т.ч. 5 текстильных, 30 по производству металлоизделий, 15 по изготовлению машин и инструментов и т.д.) уже работали, 36 – строились, 48 – проектировались. В Теси проживало 63 тыс. чел., а на предприятиях было занято 80 тыс.

Планировалось создать индустриальный район и в Синьцзине, чтобы не мешали шум и копоть, было решено строить только предприятия легкой промышленности. Власти придавали большое значение возведению современного столичного города, который должен был стать витриной японского «нового порядка» в Азии. Планировка велась с учетом опыта вновь построенных столиц Австралии, Турции, Индии: Канберры, Анкары, Нью-Дели. Были отведены большие пригородные зоны, в самом Синьцзине разбили пять парков, построили игровые площадки и стадионы<sup>371</sup>.

Реальная жизнь в марионеточном государстве была далека от того приукрашенного образа, который специально создавался колониальными властями. Привилегированное положение в колонии занимали ее действительные хозяева – японцы, китайское же население постоянно подвергалось дискриминации по разным поводам. Ухудшалось снабжение продовольствием и товарами первой необходимости. В июне 1939 г. была принята система распределения риса, вводившая запрет на его потребление в качестве обычной пищи<sup>372</sup>. Свободную крестьянскую торговлю ликвидировали, а в 1940–1941 гг. сначала в городах, а потом и в сельской местности была введена карточная система. Несмотря на стремление властей поддерживать твердые цены на товары, в годы войны их рост составил до 4–5% в месяц. Снижению жизненного уровня способствовало также введение обязательных сбережений в размере от 1 до 5% заработка, которыми нельзя было свободно пользоваться. Все это в условиях обязательного привлечения всего населения к труду и запрета самовольной смены места работы. Дополнительных расходов требовали подписка на многочисленные правительственные займы и такие местные инициативы, как, например, объявленный в ноябре 1943 г. сбор средств на строительство самолета «Патриот Цзямусы»<sup>373</sup>.

Кроме причин, обусловленных войной, экономические трудности вызывал серьезный дисбаланс в развитии Маньчжурии. Сельское хозяйство стало заметно отставать от промышленности и уже не могло обеспечивать городское население продовольствием, а перерабатывающие предприятия сырьем. Поэтому в период второго пятилетнего плана, вступившего в действие в 1942 г., в качестве вынужденной меры

был сделан акцент на развитии сельского хозяйства. Официальная пропаганда выдвинула лозунг: «Превратить Маньчжоу-го в житницу Восточной Азии».

Изменение экономических приоритетов было связано также с расширением колониальных владений Японии. Она стремилась создать экономическую автаркию в зоне «совместного процветания», охватывавшей все страны Восточной и Юго-Восточной Азии. Теперь у Японии появились новые обширные рынки сбыта и источники сырья. Это в какой-то мере снижало прежнее значение Маньчжурии как главной сферы японской экономической экспансии и требовало перестройки экономических связей с учетом возможностей других оккупированных территорий. Тем не менее Маньчжурия по-прежнему оставалась важнейшей военно-промышленной базой Японии с относительно развитой тяжелой промышленностью.

Стремясь найти наиболее эффективные формы развития производства и действуя в «антикапиталистическом» духе, японские власти постоянно занимались слиянием и укрупнением компаний с целью устранения конкуренции. Получили распространение государственные, или т.н. специальные компании, и полуспециальные, частично находящиеся в государственной собственности. Они создавались прежде всего в наиболее важных отраслях тяжелой, а в дальнейшем и легкой промышленности. В 1942 г. на специальные компании приходилось более 50% капиталов всех промышленных предприятий в Маньчжурии <sup>374</sup>.

Самым масштабным экспериментом по укрупнению производства стало создание в 1937 г. «Мангё» – Маньчжурской компании тяжелой промышленности. В нее вошли все важнейшие предприятия, кроме принадлежащих концерну ЮМЖД. Дочерние компании «Мангё» стали охватывать целые отрасли: металлургическую, угольную, авиационную, автомобильную, производство легких металлов. Эти действия не были осуществлением «антикапиталистических» устремлений военных кругов. Напротив, они являлись результатом экспансии крупного капитала из метрополии, который представлял интересы второй по величине в Японии холдинговой компании «Ниссан», основанной в 1928 г. Аюкавой. «Ниссан» сумела очень успешно внедриться на материке, создав совместно с правительством Маньчжоу-го новый гигантский холдинг «Мангё» с капиталом в 450 млн юаней. Появление этой компании стало поворотным пунктом в экономической политике властей Маньчжурии, означавшим переход от основанной на антикапиталистических идеях системы жесткого государственного контроля к привлечению частного капитала <sup>375</sup>.

Президент «Мангё» Аюкава стремился к тому, чтобы в каждой отрасли действовало по одной компании. Однако оказалось, что излишняя централизация снижает экономическую эффективность производства, и в 1943 г. правительство вынуждено было отказаться от такого подхода.

Вскоре в связи с американскими бомбардировками важнейших промышленных объектов актуальной стала задача рассредоточения производства, вывод его за пределы крупных центров. В течение 1944 г. авиация США трижды совершала массированные налеты на промышленные и военные объекты таких городов, как Аньшань (частично разрушен металлургический комбинат), Далянь, Фушунь, Бэньси<sup>376</sup>. Связанные с войной трудности, растущий дефицит материалов и ресурсов привели к тому, что в 1944–1945 гг. в Маньчжурии были исчерпаны возможности дальнейшего роста промышленного производства. Вместо планомерного развития предприятиям и отраслям приходилось все больше заниматься обеспечением текущих нужд и потребностей военного времени.

В целом в период японской оккупации были достигнуты значительные результаты в индустриализации Северо-Восточного Китая: заложены основы тяжелой промышленности, начат выпуск сложных машин и оборудования, произошло индустриальное освоение новых территорий на севере и востоке региона. Но все это делалось, прежде всего, в интересах Японии, для обеспечения ее колониальной экспансии.

Необходимым условием и предпосылкой индустриализации Маньчжурии было развитие ее транспортной сети. Эта инфраструктура должна быть везде, где есть сколько-нибудь значительное по численности население, активизируется хозяйственная деятельность или создаются военные объекты.

Еще до японской оккупации в Китае разрабатывались планы развития регионального транспорта, в первую очередь железнодорожного. Сунь Ятсен лично подготовил довольно подробный план строительства железных дорог, охватывающий все территорию страны, в т.ч. Северо-Восток. Всего было намечено построить 160 тыс. км путей (в т.ч. 16 тыс. км в Маньчжурии и Монголии). Однако Китайская Республика тогда не располагала средствами для осуществления этого плана, а надежды на иностранную помощь не оправдались.

В начале 1931 г. железнодорожным ведомством Китая был выдвинут законопроект, согласно которому утрачивали силу ранее полученные иностранными государствами, но так и не реализованные права на постройку железных дорог в стране<sup>377</sup>. Это было направлено на защиту национальных интересов, но входило в противоречие с экспансионистскими замыслами Японии в Маньчжурии. Китай в то время намеревался вести собственное железнодорожное строительство на Северо-Востоке с выходом к новому, еще возводящемуся порту Хулудао. Япония попыталась этому воспрепятствовать, заявляя, что новые пути пройдут параллельно линии ЮМЖД, хотя в действительности расстояние до нее было значительным. Споры продолжались вплоть до «маньчжурского инцидента» – открытого вооруженного выступления

японцев 17 июля 1931 г. – и, возможно, в какой-то мере подтолкнули их к активным действиям.

Оккупировав Северо-Восток Китая и создав там марионеточное государство, Япония прежде всего позаботилась о том, чтобы устранить всех конкурентов ЮМЖД. С этой целью в Маньчжоу-го был принят закон о передаче в эксплуатацию и под контроль ЮМЖД китайских железных дорог региона<sup>378</sup>. Одновременно, не предавая свои действия широкой огласке, Япония, чтобы привязать новую колонию к метрополии, ускоренными темпами развернула строительство новой линии протяженностью 278 км от станции Лафа до Харбина с мостом через Сунгари, которая давала выход к портам Северной Кореи. Новая дорога стала кратчайшим путем из Северной Маньчжурии к морю и способствовала включению этой территории в сферу влияния Японии<sup>379</sup>. Чтобы транспортная схема была более эффективной, порты Северной Кореи также передали в ведение ЮМЖД. Строительство линий в направлении Кореи продолжилось, и железнодорожные системы двух стран соединились в четырех точках.

В марте 1935 г. после длительных переговоров советское правительство продало Маньчжоу-го Китайско-восточную железную дорогу, для приемки которой с ЮМЖД было командировано более 2 тыс. чел. Вскоре она была переименована в Северо-маньчжурскую, а 19 июня 1937 г. окончилась перешивка ее колеи на принятую в мире стандартную ширину. Таким образом, завершилось создание единой железнодорожной системы Северо-Востока<sup>380</sup>.

Официально провозглашенными целями разворачивающегося в Маньчжурии транспортного строительства, прежде всего железнодорожного, были «разработка природных ресурсов, поддержание мира и порядка, процветание торговли и общее повышение культурного уровня страны»<sup>381</sup>. Говорилось также о том, что «новые железные дороги в пределах Маньчжоу-го должны строиться не для того, чтобы всеми выгодами от них пользовалось исключительно государство, а для дальнейшего развития частной промышленности и внешней торговли... для возможно широкого обслуживания общественных нужд»<sup>382</sup>. Но эти цели оказались достигнуты лишь частично: все девять ответвлений железных дорог, ведущие к советским границам, имели прежде всего военно-стратегическое значение и предназначались для быстрой переброски войск<sup>383</sup>.

К 1945 г. Северо-Восток Китая обладал достаточно развитой железнодорожной сетью, которая охватывала почти всю его территорию, за исключением гористого и малонаселенного района на северо-востоке. Маньчжурию пересекали три линии, идущие в меридиональном направлении, и три – в широтном с выходами к портам Желтого и Японского морей. Кроме магистральных, имелось довольно много веток, либо обслуживающих местные потребности, либо построенных с военными целями.

Наибольшую плотность железнодорожная сеть имела на достаточно хорошо заселенной и освоенной Маньчжурской равнине, где значительную часть грузопотока составляли сельскохозяйственные грузы.

Существенным недостатком было то, что созданная сеть железных дорог оставалась преимущественно однопутной. Вторые пути японцы успели построить только на бывшей КВЖД и на ЮМЖД от Харбина до Дайрена. Там и была достигнута самая высокая пропускная способность: соответственно 56 и 72 пары поездов в сутки. На многих других линиях движение было довольно слабое. Сложившаяся ситуация отражала общий уровень освоения прилегающих территорий. Дополнительные возможности увеличения грузооборота дало соединение Маньчжурии несколькими железнодорожными ветками с Кореей и Северным Китаем. Для координации транспортных связей на оккупированных территориях Восточной Азии летом 1943 г. в Синьцзине было создано «Континентальное управление железнодорожного транспорта»<sup>384</sup>.

Обычно автомобильные дороги, в отличие от железнодорожной сети, гораздо более разветвлены и тесно связаны с каждодневными потребностями населения. Они глубоко проникают во все уголки осваиваемой территории, но это происходит только вместе с началом широкого использования автомобилей. В Маньчжурии к началу 30-х гг. ситуация была иная: автомобильный парк был немногочисленным, преобладал гужевой транспорт. Из 12 тыс. км дорог только 139 км были замощены и пригодны для круглогодичного использования. Главная задача, которую тогда по мере своих возможностей решали автомобильный и гужевой транспорт – зимняя перевозка предназначенной на экспорт сои. Так как в это время становилось возможным движение по Маньчжурской равнине практически в любом направлении (замерзали земля, болота и реки), то транспорту (совместно с железными дорогами) удавалось справляться с грузопотоком<sup>385</sup>. Однако такое положение не могло удовлетворить потребностей развивающейся многоотраслевой экономики. Насущной задачей, как для этого региона, так и для Китая в целом, стало ускоренное развитие сети современных автомобильных дорог.

Примерно за месяц до японской агрессии, в июне 1931 г., китайское правительство приняло десятилетний план по государственным шоссейным дорогам. Было намечено за 10 лет завершить создание их сети в стране, а за 20 – построить стратегические дороги в приграничных районах Китая. Заниматься вопросом было поручено министерству железных дорог, но план так и не осуществился<sup>386</sup>.

В Маньчжоу-го 1 марта 1933 г. был объявлен десятилетний план экономического строительства, частью которого стала программа по созданию 60 тыс. км автомобильных дорог. Дороги первого класса (ширина 14 м) должны были соединить столицу Синьцзинь с главными городами и портами Маньчжурии, второго (ширина 11 м) –

связать между собой все главные города, третий класс (ширина 8 м) запланировали проложить между уездами<sup>387</sup>. При проектировании автомобильных дорог, кроме строившихся в приграничных районах, стремились, чтобы они не проходили параллельно железным путям и не создавали конкуренцию. Побочным результатом такого подхода стал более широкий охват территорий современной транспортной сетью.

В дальнейшем эта программа была скорректирована в сторону уменьшения и разбита на две пятилетки. В первую (1932–1936 гг.) предстояло построить 9809 км дорог и 20 мостов, во вторую (1937–1941) – 13268 км и 37 мостов<sup>388</sup>. Дороги второй пятилетки подразделялись на трассы «производственного освоения» (т.е. хозяйственные), «поддержания общественного порядка» (предназначены для антипартизанской борьбы) и «оборонные» (военного назначения)<sup>389</sup>. Строительство носило сезонный характер и требовало привлечения большого количества рабочей силы. Основная нагрузка приходилась на сельское население, которое осуществляло как текущий ремонт, так и прокладку новых дорог. Обычно во время крупных проектов уезды получали конкретные указания, сколько тысяч людей и конских повозок нужно было на них направить.

Дорожное строительство в Маньчжурии имело сильно выраженный военный «уклон». С 1 июня 1939 г. начал осуществляться трехлетний «План развития северных границ» по постройке в приграничных с СССР районах 12 800 км дорог. Из-за опоздания с началом работ его удалось выполнить только на 70% (было проложено около 8500 км). Дороги протянулись в три транспортных линии от Хуньчуня, расположенного у южной части советского Приморья, до Мохэ – самой северной точки Маньчжурии. Первая – «военные дороги» – связала все военные базы, расположенные вдоль границы, т.н. «специальные дороги» формировали вторую, а третья соединяла японские военизированные поселения<sup>390</sup>. Наиболее густая и разветвленная сеть была создана недалеко от Приморья, где в конце 1943 г. насчитывалось 52 приграничные дороги. Значительно слабее была сеть на севере, протянувшаяся вдоль Амура.

Кроме приграничных территорий дороги военного значения строились и в других районах. Опасаясь, что американские бомбардировщики могут разрушить главную транспортную артерию Маньчжурии – железную дорогу, идущую от Харбина до Дайрена, японцы весной 1943 г. начали прокладывать вдоль нее скоростную автостраду шириной 50 м<sup>391</sup>.

Большая часть автопарка Маньчжурии также была предназначена для военных нужд. Наиболее ценное, что было сделано для гражданского населения, – широкая сеть автобусного сообщения. Оно находилось в ведении одного из отделов железнодорожного управления, которому подчинялись частные автобусные компании. К кон-

цу 30-х гг. сообщение охватывало 28 тыс. км автомобильных дорог, позже маршруты были проложены в Корею и Внутреннюю Монголию <sup>392</sup>.

Опасаясь нападений партизан, власти издавали специальные постановления, не разрешавшие крестьянам выращивать растения с высокими стеблями вдоль железных и шоссейных дорог. В марте 1941 г. был введен запрет на посевы гаоляна, кукурузы, подсолнечника, и других культур с высокими стеблями ближе, чем на 250 м от железных дорог и на 50 м от шоссейных. Менее чем через месяц вышло новое постановление, увеличивающее дистанцию соответственно до 300 и 100 м, в котором оговаривалось, что в отношении других дорог начальники уездов, исходя из ситуации с «общественным порядком» и заручившись одобрением губернатора, также могут устанавливать ограничения <sup>393</sup>.

Важными элементами транспортной системы региона являлись порты и внутренние водные пути. На Дайрен (Далянь) приходилась половина всего грузопотока, проходившего через порты Маньчжурии и обслуживающих ее портов Северной Кореи. Формально Дайрен, как и Порт-Артур, находился на территории Квантунской области, не входившей в состав Маньчжоу-го, но фактически был неотъемлемой частью единой японской транспортной инфраструктуры на материке. В его порт могли заходить суда водоизмещением до 20 тыс. т, погрузочно-разгрузочные работы были механизированы.

Остальные порты Маньчжурии по грузообороту и другим характеристикам значительно уступали Дайрену. Расположенный в устье Ляохэ Инкоу уже исчерпал свои мощности, и невдалеке от него было начато строительство Нового Инкоу. Такая же ситуация была с портом Аньдун, специализирующимся на перевалке леса, сплавляемого по р. Ялуцзян. В 1939 г. в 30 км южнее Аньдуна началось строительство нового, более мощного, а главное – незамерзающего порта Датун и одноименного города. Также продолжалось возведение порта Хулудао, начатое еще китайскими властями <sup>394</sup>.

Не остались без внимания и традиционные для Китая речные пути сообщения. В 1939 г. была проведена реорганизация водного транспорта: суда Харбинского пароходства национализированы и переданы под контроль ЮМЖД. Кроме гражданских на Сунгари также действовала флотилия военных судов, находившаяся в подчинении штаба Квантунской армии <sup>395</sup>.

Разветвленная речная система Маньчжурии позволяла осуществлять судоходство по Амуру, Сунгари, Уссури, Ляохэ, Ялуцзяну. Для поддержания благоприятных условий плавания велись очистка и углубление русел рек. Вновь была реанимирована идея соединить каналом притоки Ляохэ и Сунгари, чтобы открыть выход из бассейна Амура в Желтое море. Впервые этот вопрос специально изучался китайской экспеди-

цией еще в 1863 г. Позже его прорабатывали русские инженеры в связи с подготовкой к прокладке КВЖД. В 1933 г. на трассе канала были проведены изыскательские работы, а в следующем году началось строительство <sup>396</sup>.

Новым элементом транспортной сети Маньчжурии стало авиационное сообщение. В апреле 1929 г. была открыта первая регулярная авиалиния между Дайреном и Японией через Корею. У Китая же к началу 30-х гг. на Северо-Востоке имелись только один аэродром и 20 военных самолетов, и не было своей гражданской авиации. Но уже тогда прорабатывались планы ее развития, в частности, рассматривался вопрос об организации воздушного сообщения между Китаем и Германией с использованием немецких самолетов. Маршрут должен был проходить через Маньчжурию и СССР. В 1931 г. уже было получено согласие советской стороны на транзит, но начавшаяся японская агрессия сорвала осуществление этого плана.

В дальнейшем налаживанием авиационного сообщения в Маньчжурии занимались японцы и власти созданного ими марионеточного государства. Осенью 1932 г. на капиталы ЮМЖД, Сумитомо и правительства Маньчжоу-го была организована авиационная компания, начавшая с 3 ноября того же года полеты из корейского города Синьджу (через Мукден, Синьцин, Харбин) до Цицикара. Вскоре появились другие маршруты, по которым также осуществлялись почтово-пассажирские перевозки <sup>397</sup>. К концу 30-х гг. в Маньчжурии было налажено воздушное сообщение между всеми основными городами, а протяженность авиалиний составила более 16 тыс. км <sup>398</sup>.

Но все же приоритет оставался за военной авиацией. В соответствии с «Планом развития северных границ» все расположенные вблизи СССР уезды были связаны между собой авиационным сообщением: в них построили более 420 военных аэродромов <sup>399</sup>.

Формирование промышленной базы, транспортной инфраструктуры, военное строительство требовали огромного количества рабочей силы. Маньчжурия традиционно привлекала большое число отходников из других провинций Китая. В конце 20-х гг. их численность превышала 1 млн чел. в год (обратный отток составлял 2/3 от этой цифры). После японского вторжения в Маньчжурию массовое отходничество резко сократилось и восстановилось только через десять лет <sup>400</sup>. Дефицит трудовых ресурсов вынуждал власти Маньчжоу-го организовывать приток рабочих из густонаселенных китайских провинций с помощью специальных вербовочных пунктов. После дальнейшего развертывания японской агрессии в Китае, т.н. инцидента 7 июля 1937 г., количество направлявшихся на Северо-Восток рабочих значительно увеличилось и составило от 850 тыс. до 1,3 млн чел. в год. С началом войны на Тихом океане власти Маньчжурии установили жесткий контроль использования рабочей силы, за-

прещая людям самовольно увольняться и возвращаться домой. В эти годы марионеточные власти Северного Китая также направляли в Маньчжоу-го большие партии рабочих.

Еще одним источником трудовых ресурсов стали пленные. В их число входили не только те, кто был захвачен в ходе боевых действий, но и простые жители из партизанских районов. Они увеличивали количество рабочей силы в регионе в среднем на 100 тыс. чел. в год<sup>401</sup>. Для пленных создавались лагеря, в которых они проходили профессиональную подготовку, после чего их в качестве «специальных рабочих» направляли на шахты, рудники, строительство военных объектов. Один из таких лагерей на 2 тыс. мест находился в Шицзячжуане.

Дальнейшая участь «специальных рабочих» была трагична. Они находились на положении заключенных в охраняемых лагерях, окруженных проволокой, по которой был пущен электрический ток, и использовались на тяжелых работах. Многие направлялись на строительство военных объектов в приграничные с СССР районы. Нередко их либо уничтожали в целях сохранения секретности, либо они сами умирали от непосильного труда и тяжелых условий существования. Так, по данным статистики Маньчжоу-го, за первую половину 1943 г. на шахтах погибло 1154 «специальных рабочих». Об уровне смертности среди них свидетельствуют и такие цифры: в те же полгода из 40 тыс., занятых на стройках Хингана, умерло более 3 тыс. чел.<sup>402</sup>

В годы японской оккупации за счет разных источников (от естественного прироста до планового переселения) значительно увеличилась численность жителей Северо-Востока, что способствовало дальнейшему освоению территории, её индустриализации, развитию транспортной инфраструктуры. В начале 30-х гг. там проживало свыше 30 млн чел., в том числе 1,3 млн – в занятой японцами Квантунской области и зоне ЮМЖД (более точные данные существенно разнятся)<sup>403</sup>. В сентябре 1943 г. население Маньчжоу-го, по официальным данным, составляло 43,2 млн чел.<sup>404</sup>, т.е. увеличилось более чем на треть.

Япония осуществляла целенаправленное переселение в Маньчжурию своих крестьян, которые кроме занятия сельским хозяйством выполняли роль опоры оккупационных властей в стратегически важных приграничных районах и вооруженной охраны транспортных путей. В соответствии с намеченным к исполнению с 1937 г. 20-летним планом всего предстояло изменить место жительства 1 млн крестьянских дворов, или 5 млн чел. По данным министерства колоний, до капитуляции Японии удалось переселить только 270 тыс. чел.<sup>405</sup> Практиковалась также отправка в Маньчжурию корейских крестьян (обычно их переселяли семьями, по несколько сот чел), которую также поставили на плановую основу. На вторую пятилетку (1942–1946 гг.) было намечено переселить из Кореи 50 тыс. крестьянских дворов<sup>406</sup>. Еще одним,

правда, не столь значительным источником пополнения населения и трудовых ресурсов стали 15 000 японских безработных, направленных в регион в январе 1940 г.<sup>407</sup>

В результате этих мер на Северо-Востоке Китая произошли существенные демографические изменения: стала характерна повышенная доля молодых людей трудоспособного возраста и наблюдалось значительное преобладание мужского пола (на 20%)<sup>408</sup>. Наибольший гендерный дисбаланс имел место в некоторых районах Хэйлунцзяна (от 120,3% в Лунцзяне до 145,8% в Муданьцзяне и 241,3% в Хэйхэ), что также было связано с милитаризацией этих территорий<sup>409</sup>.

Создание марионеточного государства Маньчжоу-го стало ширмой, с помощью которой Япония пыталась скрыть, насколько это было возможно, собственные империалистические и колониальные устремления. Такой прием не был чем-то принципиально новым. Методы иностранцев, продолжающих извлекать прибыли из бывших колоний под флагом формально независимого государства (т.н. неоколониальная эксплуатация), давно использовались в «банановых республиках» и остаются актуальными по сей день. Действительно новым было то, что практически с самого начала Япония стала развивать в Маньчжурии промышленность. Это было обусловлено уязвостью промышленной базы метрополии и необходимостью ее расширения, а также стремлением создать надежную военно-индустриальную базу для японского милитаризма.

За годы японской оккупации Северо-Восточного Китая титаническим трудом народа были заложены основы индустриализации региона. Япония, действуя в собственных интересах и используя методы жестокой эксплуатации населения оккупированных территорий, всячески стимулировала этот процесс, выполняя роль агрессивно-созидательной силы<sup>410</sup>. После образования КНР, во время первой пятилетки 1953–1957 гг., промышленность Маньчжурии послужила опорой и стартовой площадкой для дальнейшей индустриализации страны<sup>411</sup>.

### 3.3. Освоение о-ва Хоккайдо Японией (XVII – первая половина XX в.)

Хоккайдо – самый северный и второй по величине (площадь 78 тыс. 416 кв. км) из четырех главных островов Японского архипелага. От о-ва Сахалина он отделен проливом Лаперуза (кратчайшее расстояние – 43 км), от Курильских островов – Кунаширским, Измены и Советским проливами (расстояние от мыса Носяппу восточной части Хоккайдо до о-ва Сигнальный Малой Курильской гряды – 7 км), от о-ва Хонсю – Сангарским проливом (расстояние – 17 км).

От остальных районов Японии Хоккайдо отличается своей историей. Остров вошел в состав страны только в 1869 г. после незавершенной буржуазной революции Мэйдзи 1867–1868 гг., именуемой в японской литературе «реставрацией Мэйдзи». До этого времени он упоминался как «Эдзоти» («Земля варваров») и только номинально принадлежал японскому государству. Варварами назывались коренные жители острова – айны (по-японски *айну*). Их происхождение до сих пор остается до конца не выясненным. Японские и российские археологи, проведя исследования, предположили, что до айнов на Хоккайдо в период мезолита (10–5 тыс. лет до н. э.) и неолита (8–3 тыс. лет до н. э.) проживали первобытные люди, которые на протяжении многих веков создавали свою культуру, получившую название «охотская» и «сатсумон»<sup>412</sup>. Российские ученые считают, что айны в прошлом заселяли Курильские острова, Сахалин, Хоккайдо, Север Хонсю, а возможно и другие территории Тихоокеанского бассейна. Указать точно границы расселения айнов никто не может<sup>413</sup>. Есть и другие гипотезы, среди них одной из распространенных является та, которая утверждает, что до появления предков нынешних японцев японские острова населяли айны, а о-в Кюсю – племя кумасо. Пришельцы из стран Юго-Восточной Азии, Кореи и Китая ассимилировали кумасо и вели долгую борьбу с айнами, которые к концу XII в. н. э. были оттеснены сначала на север о-ва Хонсю, а затем – на Хоккайдо, где жили небольшими селениями со старейшинами во главе, занимаясь охотой, рыбной ловлей, собирательством (земледелие только зарождалось).

Считается, что японцы стали заселять Хоккайдо с XIII в. Это были в основном беглые крестьяне, самураи, рыбаки, торговцы. Первоначально основным местом их пребывания являлся п-ов Осима (крайняя юго-западная часть Хоккайдо), где они создали несколько опорных пунктов.

Постепенно главенство среди японцев захватила самурайская семья Какидзаки, которая в 1599 г. взяла фамилию Мацумаэ и сосредоточила в своих руках всю власть. В 1604 г. сёгун Японии Иэясу Токугава официально закрепил власть семейства Мацумаэ на южном побережье Хоккайдо и дал ему право вести торговлю с айнами. Первоначально территория княжества Мацумаэ ограничивалась лишь п-вом Осима. В то время название «Мацумаэ» не распространялось на весь о-в Эдзо, хотя в Европе и России его ошибочно именовали Мацмай или Матмай. Территория острова разделялась японцами на «земли Мацумаэ» и «земли Эдзо», т.е. земли айнов. По существу, Эдзо оставался айнской территорией. В начале XVII в. там насчитывалось от 30 до 40 тыс. айнов<sup>414</sup>.

Экономическим и политическим центром южной части Хоккайдо до конца XVII в. было Княжество Мацумаэ, его центр находился в населенном пункте Фукуяма (ныне это небольшой город Мацумаэ). Всего в начале XVII в. на территории княже-

ства было около 50 японских поселений<sup>415</sup>. В отличие от центральной Японии, где социальную структуру составляли самураи, крестьяне, ремесленники и торговцы, жители Мацумаэ подразделялись на самураев, рыбаков и торговцев. Финансовой основой княжества была рента с торговцев и рыбаков.

Феодальные законы Японии предусматривали выдачу феодалам и вассалам-самураям поместий или рисовых пайков в награду за службу. Во владениях Мацумаэ и на землях Эдзо в то время рис не выращивался, поэтому там, в отличие от других районов страны, вместо него выделялись рыболовные участки и фактории для торгового обмена в Эдзо.

В факториях самураи обладали административной и военной властью, принуждали старейшин айнских племён собирать у населения часть продукции традиционных промыслов. Главную статью доходов японцев княжества Мацумаэ составляла выручка от сбыта рыбы и морепродуктов, которые вывозились на Хонсю. Казну также пополняла реализация шкур медведей, оленей, морского зверя. Все это вывозилось на Хонсю в обмен на рис и прочие товары. Определенный доход давали добыча рассыпного золота и лесозаготовки, которые начались с конца XVII в. Тогда же были предприняты попытки выращивать рис, но они так и не получили развития из-за суровых климатических условий. Поэтому население ограничивалось выращиванием чумизы, бобовых и некоторых других видов овощных культур.

В начале колонизации самураи сами занимались предпринимательской деятельностью в своих факториях, наезжая туда в сезоны промыслов. Хотя эти действия и противоречили кодексу чести бусидо, запрещавшему самураям торговать. Постепенно они стали сдавать свои земли в аренду купцам и прочим дельцам. Таким образом на о-ве Эдзо появился торгово-ростовщический капитал.

Торговля княжества Мацумаэ осуществлялась с Японией морским путем через порты Аомори, Ниигата, Цуруга и Сэндай. Все суда, прибывавшие на о-в Эдзо из Японии, должны были сначала зайти в порт Фукуяма для оплаты таможенной пошлины, а затем могли следовать в порты Хакодате или Эсаси. Других портов для торговли в то время на острове не было.

В отношении айнов феодалы и самураи княжества проводили политику подавления. Силой оружия и экономического закабаления с помощью грабительской торговли японцы проникали в земли аборигенного населения, в первую очередь на доступные для ловли рыбы места, где устраивали торговые и промысловые фактории. Айнов не только сгоняли с традиционных территорий промысла, но и заставляли выполнять непосильную работу под надзором вооруженных надсмотрщиков. За малейшее непослушание их жестоко наказывали вплоть до смертной казни. Тяжелый подневольный труд, голод, нищета и болезни унесли жизни тысяч айнов. Так, если в XVII в. во вла-

денях Мацумаэ их было около 40 тыс., то к 1737 г. численность аборигенного населения сократилась до 18 тыс. 986 чел.<sup>416</sup>

В зоне княжества Мацумаэ и в факториях айны были на положении колониального народа. Они мужественно сопротивлялись захватчикам. В 1669 г. жители селения Сябутяри во главе со старейшиной Сякусяином выступили против притеснителей и уничтожили несколько сот японцев. Однако силы были неравны и восстание жестоко подавили. Части айнов удалось скрыться в горах. До середины 1672 г. продолжались карательные операции. Жесточайшая эксплуатация аборигенного населения ещё более усилилась. В 1789 г. антияпонское восстание вспыхнуло вновь. Оно было самым крупным вооруженным выступлением айнов конца XVII в. Только вызванные на подмогу из района Тохоку отряды самураев, вооруженных огнестрельным оружием, помогли его подавить.

В положении угнетенных в княжестве находились не только айны, но и японские рыбаки, крестьяне, рабочие горного и лесного промысла. Обсчеты, система кабальных налогов и сборов, голод, произвол со стороны властных структур вызывали во второй половине XVII в. массовые выступления простых японцев. Восстания айнов и бедноты усугубили финансовые трудности княжества. К концу XVII в. постепенно усилилась зависимость феодалов и самураев Мацумаэ от торгово-промышленного капитала.

Внутренний кризис дополнялся внешними обстоятельствами. В конце XVII в. центральное правительство располагало сведениями о том, что у берегов Эдзо стали появляться корабли США, Англии, Франции. Особую активность проявляли американцы, которые пытались проникнуть на японский рынок. С 1791 по 1849 г. в Японию было направлено семь экспедиций, но все они остались безрезультатными<sup>417</sup>, с 1639 г. по 1854 г. страна была закрыта для внешнего мира. В правительственных кругах усиленно муссировались слухи об «угрозе с Севера», в частности, со стороны России. В 1784 г. сёгунат послал на о-в Эдзо секретную экспедицию для выяснения «морских путей иностранцев» и наличия тайной торговли с ними. В 1786 г. на основании данных экспедиции был составлен документ «Эдзосюи» («Выдержки из описания Эдзо»), в котором подробно излагались вопросы географии острова, его населения, природных богатств, возможности колонизации и др.

Вскоре центральное правительство приняло решение распространить свое влияние на весь о-в Эдзо. Но достичь этого можно было только с отстранением от власти клана Мацумаэ. В 1798 г. по указанию сёгуна главе клана Митихиро было предписано прибыть в Эдо (столицу Японии), где он был подвергнут домашнему аресту.

После отстранения клана Мацумаэ от власти в 1799 г. сёгунат издал указ о том, что «восточные земли Эдзо» правительство берет под свой контроль. В отношении

айнов попытались выработать особую политику, преследовавшую цель сломить антияпонские настроения аборигенного населения. Для выполнения поставленных задач в 1802 г. в местечке Камеда недалеко от Хакодате было учреждено представительство верховной власти.

В 1807 г. под контроль центральной власти переходят «западные земли Эдзо». С этого времени фактически было положено начало хозяйственному освоению острова. В Фукуяме, Хакодате и Эсаси построили артиллерийские форты, вдоль морского побережья установили сигнальные посты. Особое внимание уделялось строительству дорог. Первоначально они были проложены вдоль южного и восточного побережья Эдзо (от поселка Ребун до Муроран, Ноборибецу, Кусиро и Сибэцу), а позднее – в западных районах острова.

Одновременно осваивались морские пути: был открыт восточный маршрут вдоль тихоокеанского побережья Японии, соединивший порт Хакодате с портами северо-восточного района о-ва Хонсю. Кроме того, в Хакодате было начато возведение судостроительного завода.

Тем временем Соединенные Штаты продолжали попытки проникновения в Японию. В 1854 г. американский коммодор М. Перри при поддержке восьми военных кораблей заставил японское правительство заключить «договор о мире и дружбе», который положил начало «открытию» Японии для внешнего мира. США получили право на заходы своих кораблей в порты Симода (п-ов Идзу на о-ве Хонсю) и Хакодате. Такие же соглашения Япония вскоре заключила с Англией, Францией, Голландией, Россией.

7 февраля 1855 г. в порту Симода был подписан первый русско-японский договор о дружбе и торговле (известный как Симодский трактат), установивший дипломатические отношения и открывший для русских кораблей порты Симода и Хакодате. Первое консульство России было учреждено в Хакодате в 1858 г., консулом назначили И.А. Гошкевича.

Открытие Японии для внешних связей ещё сильнее повлияло на политику в отношении княжества Мацумаэ. Центральное правительство опасалось, что с объявлением Хакодате открытым портом административный аппарат Мацумаэ не обеспечит управление и контроль над островом в сложной обстановке взаимоотношений с иностранными державами и может склониться к сепаратистским действиям. Были установлены специальные правила, согласно которым купцов и предпринимателей обязывали получать от представительства в Хакодате инструкции и разрешение на торговлю и предпринимательскую деятельность в поселениях айнов. На острове был разрешен свободный выбор занятий, въезд женщин и детей, отменен въездной налог. Для экономического развития Эдзо, в частности, в сфере сельского хозяйства, горного де-

ла, добычи угля, правительство стало привлекать частный и иностранный капитал. В Хакодате возникали предприятия по выпуску бумаги, фарфора, ткацких станков. Город вскоре превратился в торгово-промышленный центр острова, через который велась внутренняя и внешняя торговля.

В 1868 г. пал сёгунат Токугава, власть в стране перешла к императору Муцухито. Годы его правления (1868–1912 гг.) получили название «эра Мэйдзи» («просвещенное правление»). Новое правительство поставило задачу в кратчайший срок ликвидировать экономическую и военную отсталость Японии. В стране провели ряд реформ и социально-экономических преобразований, способствовавших развитию капитализма.

Перемены после реставрации Мэйдзи не обошли и Эдзо. В июле 1869 г. в качестве центрального органа по делам острова создается Колонизационное управление (Кайтакуси). Эдзо получил новое название «Хоккайдо», что означает «Дорога к северным морям», и был официально включен в состав территории Японии. По своей значимости Кайтакуси приравнивалось к министерству, и его административная власть распространялась на весь остров. Управление наметило ряд мероприятий по колонизации Хоккайдо первоначально на 10-летний период (1872–1882 гг.). Они включали разнообразные аспекты: развитие сельского хозяйства и промышленности, разработку природных ресурсов, дорожное строительство, развитие портов и морского сообщения.

Важной особенностью освоения Хоккайдо на начальном этапе стало участие в этом процессе иностранных консультантов и специалистов, в основном американцев. В 1871 г. начальник Колонизационного управления Хоккайдо Киётака Курода совершил поездку в Америку, где встретился с начальником сельскохозяйственного управления США Х. Кэпроном и пригласил его в Японию в качестве советника по вопросам освоения Хоккайдо. За границу также была направлена большая группа японцев (главным образом из самурайских семей) для изучения сельского хозяйства в западных странах.

В 1871 г. на Хоккайдо прибыла группа специалистов из Соединённых Штатов во главе с Х. Кэпроном. Интерес американцев к освоению Хоккайдо объяснялся тем, что США стремились всеми средствами упрочить свое влияние в Японии и с ее помощью проложить путь своему капиталу в Китай и Корею, оттеснив на второй план Англию, обладавшую значительным экономическим и военно-морским превосходством над другими западными державами.

В соответствии с американскими рекомендациями, одним из главных направлений в освоении Хоккайдо должны были стать растениеводство и животноводство. Из Европы и Америки завезли более 80 видов сельскохозяйственных культур: рожь,

пшеницу, ячмень, кукурузу, различные сорта овощей и бобовых. Одновременно ввозились и сельхозорудия.

С целью развития аграрного производства на Хоккайдо и подготовки специалистов в этой области в 1876 г. в Саппоро был образован Сельскохозяйственный колледж. В нем работали иностранные преподаватели, среди которых первым был американский профессор Уильям Кларк. Ему принадлежат слова, обращенные к студентам: «Юноши, будьте амбициозны», – которые стали «крылатыми». В 1907 г. колледж вошел в состав Императорского университета Тохоку (г. Сендай), в 1918 г. вышел из его состава и получил статус Императорского университета Хоккайдо, а в 1947 г. был переименован в университет Хоккайдо.

Колонизационное управление развернуло активную деятельность по привлечению населения на Хоккайдо. На остров прибывали в основном жители из северо-восточных районов о-ва Хонсю. Они быстрее осваивались на Хоккайдо, климатические условия которого были похожи с их родными местами. Кайтакуси осуществляло различные меры поощрения переселенцев.

К началу 1874 г. был окончательно решен вопрос о формировании на Хоккайдо новой категории колонистов – военных переселенцев (тондэнхэй) из числа разорившихся в результате буржуазной революции и реформ самураев. Идея внедрения системы тондэнхэй (букв. «солдаты, работающие на полях») на Хоккайдо вынашивалась еще до 1868 г. Для военных поселений на острове по всем княжествам Японии набирали в основном самураев низкого ранга. Они должны были совмещать занятие сельским хозяйством с воинской службой на Хоккайдо. Активное участие в осуществлении этой политики принимал начальник Колонизационного управления К. Курода, ставший одновременно и командующим военными поселениями на Хоккайдо. К концу XIX в. количество тондэнхэй среди других семей переселенцев составляло около 10% (примерно 10 тыс. чел.). Все тондэнхэй включались в процесс сельскохозяйственного освоения Хоккайдо. Каждой семье военного колониста предоставлялся в аренду участок земли в 3,3 га. В деревнях, где размещались тондэнхэй, была введена военная дисциплина, регулярно проводились военные занятия, выезд за пределы поселений был строго ограничен.

В 1882 г. Колонизационное управление ликвидировали в связи с т.н. «хоккайдским инцидентом», связанным с распродажей государственных предприятий, складов и другого имущества частным лицам и вскрывшим факты коррупции аппарата центрального правительства и чиновников Кайтакуси. В 1886 г. на базе этого управления был образован новый административный орган – Хоккайдо-тё (губернаторство Хоккайдо), который стал центральным органом по управлению островом.

В 1903 г. на Хоккайдо проживало 1 млн 739 тыс. чел., в 1912 г. уже 2 млн 88 тыс. чел.<sup>418</sup> Из них айнов насчитывалось около 18 тыс.

В 80-е – 90-е гг. XIX в. сельское хозяйство занимало ведущее место в экономике Хоккайдо. Одновременно зарождалось и интенсивно развивалось промышленное производство. Появлялись предприятия горнодобывающей и обрабатывающей промышленности. Наиболее динамично развивалась угольная промышленность, велась добыча золота и серы. Быстрыми темпами росло целлюлозно-бумажное производство, строились заводы, выпускавшие медикаменты, консервы, минеральные удобрения и др. Велось строительство железных дорог, морских портов. Торговля Хоккайдо осуществлялась через порты Хакодате, Отару, Кусиро, Муроран.

После Японо-китайской (1894–1895 гг.) и Русско-японской (1904–1905 гг.) войн экономика Хоккайдо (прежде всего промышленность) получила дальнейшее развитие. Появились новые промышленные предприятия: «Хакодате док» (1896 г.), целлюлозно-бумажная компания «Одзисэйси» (1904 г.), газовая компания «Хоккайдо гасу» (1915 г.), шло строительство гидро- и теплоэлектростанций.

После Первой мировой войны экономический рост Хоккайдо продолжился. Так, с 1916 по 1921 г. количество компаний увеличилось с 834 до 1883. Доля продукции обрабатывающей промышленности в валовом продукте острова возросла с 20 до 30%.

Несмотря на довольно быстрое развитие экономики, её объём и темпы сильно отставали от общенационального уровня. Например, в 1927 г. доля промышленного производства Хоккайдо составляла всего лишь 2,6% в общем объеме промышленности страны.

Однако в связи с милитаристским курсом японского правительства и участием Японии во Второй мировой войне (в японской историографии она именуется Тихоокеанской войной) с 1937 по 1945 г. на Хоккайдо наблюдался подъем промышленного производства, связанного с выполнением военных заказов.

Поражение Японии во Второй мировой войне резко отбросило назад её экономическое развитие. Довоенный уровень экономики был восстановлен в стране только к середине 50-х гг. XX в., а на Хоккайдо – значительно позднее. После того как Япония лишилась своих колоний в Китае, Корее и Юго-Восточной Азии, стало очевидным, что комплексное развитие Хоккайдо может сыграть важную роль в экономике как Японии, так и самого острова. Был разработан долгосрочный план развития Хоккайдо, который прошел несколько этапов. Первый пятилетний план был принят еще в 1947 г., второй – в 1952 г. и действовал по 1962 г. С 1963 г. принимались семилетние и даже десятилетние планы. Они предусматривали развитие городов, промышленных зон, морских портов, аэропортов, транспорта и т.д. Особое внимание уделялось сельскому хозяйству и рыболовству. Активное участие в финансировании развития горо-

дов, промышленных предприятий принимало государство. В 1957 г. была создана Ассоциация развития Хоккайдо и Тохоку (северо-восточная часть о-ва Хонсю), предоставлявшая займы, в т.ч. и долгосрочные. Размер ее ежегодных кредитных операций достигал 10 млрд иен (кредиты предоставлялись только крупным предприятиям)<sup>419</sup>.

По сравнению с довоенным периодом в настоящее время Хоккайдо представляет собой развитый экономический район Японии (хотя по показателям он занимает предпоследнее место среди восьми экономических районов страны). На острове представлены такие отрасли экономики, как сельское и лесное хозяйство, рыболовство, судостроение и судоремонт, металлургия, нефтепереработка, электроника, химическая, целлюлозно-бумажная, легкая и пищевая промышленность и др.

Население современного Хоккайдо – 5 млн 506 тыс. чел., административный центр – Саппоро (1 млн 914 тыс. чел.). Основные промышленные города: Асахикава (347 тыс. чел.), Хакодате (279 тыс. чел.), Кусиро (9 млн 181 тыс. чел.), Томакомай (173 тыс. чел.) и др. Всего на острове 35 городов, 129 посёлков городского типа, 15 деревень<sup>420</sup>.

В настоящее время Хоккайдо осуществляет активные международные связи: торгово-экономические, культурные, образовательные, научные, туристические и др. Для этого на острове имеются хорошие условия и возможности. Есть перспективы развития перечисленных связей с российским Дальним Востоком<sup>421</sup>.

---

<sup>1</sup> РГИА (Рос. гос. ист. арх.). Ф. 1263. Оп. 1. Д. 4307. Л. 453 об. 454, 459–459 об.

<sup>2</sup> Слюнин Н.В. Промысловые богатства Камчатки, Сахалина и Командорских островов. СПб., 1895. С. 98–100; Он же. Охотско-Камчатский край. Т. 1. СПб., 1900. С. 670–675; История США. Т.2.: 1877–1918. М., 1985. С. 146–147.

<sup>3</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 326. Л. 301 об.; Ф. 1281. Оп. 7. Д. 55. Л. 9 об.; Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3486. Л. 258 об.; Обзор Амурской области за 1896 г. СПб., 1897. С. 20; Обзор Приморской области за 1896 г. Владивосток, 1897. С. 13–14.

<sup>4</sup> Подсчитано на основании: Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. Владивосток, 1925. С. 42–45; Бонч-Осмоловский. Пути и рынки сбыта русской пушнины // Рыбные и пушные богатства Дальнего Востока. Хабаровск, 1923. С. 406.

<sup>5</sup> Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. Прилож. к отчету общеземской организации за 1908 г. М., 1909. С. 299–300; Солярский В.В. Современное правовое и культурно-экономическое положение инородцев в Приамурском крае. Хабаровск, 1916. С. 46–118, 129–130.

<sup>6</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5189. Л. 130; ГАРФ (Гос. арх. РФ). Ф. 586. Оп. 1. Д. 39. Л. 15–15 об.; Смирнов Е.Т. Приамурский край на Амурско-Приморской выставке 1899 г. в г. Хабаровске. Хабаровск, 1900. С. 252.

<sup>7</sup> История США. Т. 2. С. 145.

<sup>8</sup> Обзор Приморской области за 1891 г. Владивосток, 1892. С. 9.

<sup>9</sup> РГИА. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 18. Л. 327 об.; Смирнов Е.Т. Приамурский край. С. 253.

<sup>10</sup> РГИА. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 18. Л. 53; Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5511. Ч. 4. Л. 328; Крюков Н.А. Промышленность Приамурья на Всероссийской выставке 1896 г. в Нижнем Новгороде. Нижний Новгород, 1896. С. 211; Смирнов Е.Т. Приамурский край. С. 254.

- <sup>11</sup> Унтербергер П.Ф. Приморская область. СПб., 1900. С. 204; Слюнин Н.В. Охотско-Камчатский край. С. 612–613.
- <sup>12</sup> Крюков Н.А. Промышленность Приамурья. С. 211; Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора Духовского за 1893, 1894 и 1895 гг. СПб., 1895. С. 100.
- <sup>13</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 326. Л. 130–130 об.
- <sup>14</sup> Там же. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 18. Л. 52 об.; Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5511. Ч. 4. Л. 327 об.; Сильницкий А. Культурное влияние Уссурийской железной дороги на Южно-Уссурийский край. Хабаровск, 1901. С. 154–155.
- <sup>15</sup> Труды Амурской экспедиции. СПб., 1911. Вып. X. Прилож. 5. С. 24–25.
- <sup>16</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3260. Л. 295; Д. 4253. Л. 385 об.–386.
- <sup>17</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3260. Л. 295; Оп. 2. Д. 5189. Л. 126; ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 39. Л. 16–16 об.
- <sup>18</sup> Михайлов Г.П. Заселение рыбаками морского края // Труды IV Хабаровского съезда, созванного Приамурским генерал-губернатором Д.И. Субботичем. Хабаровск, 1903. Прилож. 10. С. 8; Труды III Хабаровского съезда. Хабаровка, 1893. С. 125; Шрейдер Д.И. Наш Дальний Восток. СПб., 1897. С. 266; Лежнин П.Д. Богатства Приамурья и Забайкалья. Чита, 1922. С. 201; Соловьев Ф.В. Китайское отходничество на Дальнем Востоке России в эпоху капитализма (1861–1917 гг.). М., 1989. С. 68.
- <sup>19</sup> Обзор Приморской области за 1899 г. Владивосток, 1900. С. 23.
- <sup>20</sup> Шрейдер Д.И. Наш Дальний Восток. С. 260–261, 266; Богданов Д. Наши богатства. Промыслы Приморской области, Камчатки и Сахалина. Владивосток, 1910. С. 124–125.
- <sup>21</sup> РГИА ДВ (Рос. гос. ист. арх. Дальнего Востока). Ф. 73. Оп. 8. Д. 70. Л. 22; Рыбный промысел в водах Дальнего Востока в 1910 г. Хабаровск, 1911. С. 38; Лежнин П.Д. Богатства Приамурья. С. 201.
- <sup>22</sup> Рыбный промысел в водах Дальнего Востока в 1910 г. С. 46; Лежнин П.Д. Богатства Приамурья. С. 201.
- <sup>23</sup> РГА ВМФ (Рос. гос. арх. Военно-Морского флота). Ф. 418. Оп. 1. Д. 1061. Л. 5 об.
- <sup>24</sup> Елисеев Д. Крабоконсервная промышленность // Советское Приморье. Владивосток, 1926. № 3–4. С. 32–33.
- <sup>25</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 4307. Л. 459.
- <sup>26</sup> Там же. Оп. 2. Д. 5511. Ч. 4. Л. 30 об., 46 об.–47; Ф. 1276. Оп. 4. Д. 18. Л. 321 об. – 322, 325 об.
- <sup>27</sup> Слюнин Н.В. Промысловые богатства... С. 82–84.
- <sup>28</sup> Накамура С. Японцы и русские. Из истории контактов. М., 1983. С. 230; Слюнин Н.В. Современное положение... С. 84–85.
- <sup>29</sup> Слюнин Н.В. Промысловые богатства... С. 85; Смирнов Е.Т. Приамурский край... С. 243.
- <sup>30</sup> Труды Амурской экспедиции. Вып. X. Прилож. 6. С. 43; Смирнов Е.Т. Приамурский край... С. 246; Слюнин Н.В. Современное положение... С. 84; Обзор Приморской области за 1899 год... С. 21; Судзуки А. К российским берегам // Россия и АТР. Владивосток, 1992. № 2. С. 37.
- <sup>31</sup> Домашнев Н. О мерах к развитию русского каботаж на Дальнем Востоке // Труды IV Хабаровского съезда... Прилож. 55. С. 2; Слюнин Н.В. Современное положение... С. 89–90.
- <sup>32</sup> Костанов А.И. Страницы истории города Холмска. Южно-Сахалинск, 1990. С. 37–40; Троицкая Н.А. Русская буржуазия на острове Сахалин. Материалы к биографиям // Краеведческий бюллетень. Южно-Сахалинск, 1991. № 1. С. 10, 13.
- <sup>33</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5189. Л. 127; Д. 5511. Ч. 4. Л. 48–49 об.; Ф. 1276. Оп. 4. Д. 18. Л. 322–324; Смирнов Е.Т. Приамурский край... С. 248–249; Сахалинский календарь на 1899 год. О. Сахалин, 1899. Отд. 2. С. 127–128.

- <sup>34</sup> Бражников В.К. Осенний промысел в низовьях Амура. СПб., 1900. С. 64–67, 74; Труды Амурской экспедиции. Вып. X. Прилож. 8. С. 98–99; Солярский В.В. Современное правовое... С. 130.
- <sup>35</sup> Бражников В.К. Осенний промысел... С. 115.
- <sup>36</sup> РГИА. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 18. Л. 325 об.; Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5511. Ч. 4. Л. 50 об.
- <sup>37</sup> Смирнов Е.Т. Приамурский край... С. 243.
- <sup>38</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5511. Ч. 4. Л. 44 об.
- <sup>39</sup> Розанов Н. Справочная книга по рыбопромышленности Дальнего Востока. Б.м., Б.г. С. 35.
- <sup>40</sup> ГАИО (Гос. арх. Иркутской области). Ф. 294. Оп. 1. Д. 16. Л. 1 об. – 2.
- <sup>41</sup> Дальневосточное морское пароходство. 1880–1980. Владивосток, 1980. С. 97.
- <sup>42</sup> Подсчитано на основании: Рыбный промысел в водах Дальнего Востока в 1910 г. Отчет зав. рыбными промыслами Б.А. Гейнемана. Хабаровск, 1912. Прилож. 12–13; Рыбный промысел в водах Дальнего Востока в 1911 г. Отчет Приамурского управления государственных имуществ. Хабаровск, 1913. Прилож. 13; Рыбный промысел в водах Дальнего Востока в 1912 г. Отчет зав. рыбными промыслами П.А. Пушкова. Хабаровск, 1913. Прилож. 20; Тихенко С.А. Рыбные промыслы Дальнего Востока в 1914 г. // Материалы к познанию русского рыболовства. Т. 4. Вып. 2. Пг., 1915. С. 116.
- <sup>43</sup> История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.). М., 1991. С. 312; Лежнин П.Д. Богатства Приамурья... С. 206.
- <sup>44</sup> Лежнин П.Д. Богатства Приамурья... С. 190, 195, 205–206.
- <sup>45</sup> Рыбные промыслы Дальнего Востока в 1912 г... С. 54–76; Романов В.Ф. Нужды Николаевского района Приморской области. СПб., 1911. Прилож. 6. С. 58–62.
- <sup>46</sup> Труды Амурской экспедиции. Вып. X. Прилож. 6. С. 60; Лежнин П.Д. Богатства Приамурья... С. 202–203.
- <sup>47</sup> Рыбные промыслы Дальнего Востока в 1912 году... С. 59; Лежнин П.Д. Богатства Приамурья... С. 205.
- <sup>48</sup> Дальневосточное морское пароходство... С. 100, 102; Целищев М.И. Экономические очерки... С. 52, 54; Глуздовский В.Е. Дальневосточная область. Владивосток, 1925. С. 118.
- <sup>49</sup> Обзор Приморской области за 1899 г... С.30; Обзор Амурской области за 1893 г. Благовещенск, 1894. С. 13; Обзор Амурской области за 1896 год. СПб., 1897. С. 22.
- <sup>50</sup> РГИА. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 18. Л. 318; Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5511. Ч. 4. Л. 43.
- <sup>51</sup> Митинский А.Н. Материалы о положении и нуждах торговли и промышленности на Дальнем Востоке. Экономические очерки. СПб., 1911. С. 120–121.
- <sup>52</sup> Материалы по изучению Приамурского края. Вып. 7. Хабаровск, 1911. С. 89–90.
- <sup>53</sup> РГИА ДВ. Ф. 73. Оп. 1. Д. 43. Л. 59–60.
- <sup>54</sup> РГИА. Ф. 391. Оп. 5. Д. 2223. Л. 412 об–416.
- <sup>55</sup> Митинский А.Н. Материалы о положении... С. 121.
- <sup>56</sup> Материалы по изучению Приамурского края. Вып. 5. Хабаровск, 1911. С. 39–40, 89–90.
- <sup>57</sup> Там же. С. 39, 51; Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. М. – Л., 1927. С. 126.
- <sup>58</sup> Чубинский П.П. Общий отчет дорожного отряда. Т.1. Водные пути. СПб., 1916. С. 534, 535–536.
- <sup>59</sup> Подсчитано на основании: Чубинский П.П. Общий отчет.. С. 531.
- <sup>60</sup> Подсчитано на основании: Материалы по изучению Приамурского края. Вып. 5. С. 60; Лежнин П.Д. Богатства Приамурья... С. 152.
- <sup>61</sup> Приамурье... С. 610; Петров А.А. Общие предпосылки капитального строительства промышленности на 10-летие 1926–1936 гг. // Экономическая жизнь Дальнего Востока. Владивосток, 1927. № 1–2. С. 250.

- <sup>62</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3260. Л. 300; Грум-Гржимайло Г.Е. Описание Амурской области. СПб., 1894. С. 579.
- <sup>63</sup> Кириллов А.И. Географическо-статистический словарь Амурской и Приморской областей... Благовещенск, 1894. С. 31.
- <sup>64</sup> РГИА. Ф. 57. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.
- <sup>65</sup> Там же. Д. 16. Л. 16; Семевский В.И. Рабочие на сибирских золотых промыслах. Т. 1. С. 561; Т. 2. С. 850–851.
- <sup>66</sup> Семевский В.И. Рабочие на сибирских... Т. 2. С. 506; Кириллов А.И. Географическо-статистический словарь... С. 340.
- <sup>67</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 4307. Л. 460 об.; Ф. 1264. Оп. 69. Д. 96. Л. 27; Пржевальский Н.М. Путешествие в Уссурийском крае. 1866–1869 гг. СПб., 1870. (Владивосток, 1990). С. 118.
- <sup>68</sup> Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX – начале XX в. Владивосток, 2000. С. 66.
- <sup>69</sup> Бацевич Л.Ф. Материалы для изучения Амурского края в геологическом и горнопромышленном отношении. СПб., 1894. С. 143.
- <sup>70</sup> РГИА. Ф. 37. Оп. 74. Д. 359. Л. 2–5; ГАИО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 218. Л. 660–663; Гос. арх. Амурской области – далее ГАОО. Ф. 46. Оп. 1. Д. 6. Л. 4–8 об.; Кириллов А.И. Географическо-статистический словарь... С. 98–99, 157, 278–279; Грум-Гржимайло Г.Е. Описание Амурской... С. 590; Семевский В.И. Рабочие на сибирских... Т. 2. С. 515–516; Обзор Амурской области за 1893 год... С. 18; Географический словарь Амурской области. Благовещенск, 1978. С. 87.
- <sup>71</sup> Российский гос. военно-исторический арх. – далее РГВИА. Ф. 400. Оп. 3. Д. 5318. Л. 42; Смирнов Е.Т. Приамурский край... С. 357.
- <sup>72</sup> ГАИО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 190. Л. 396–396 об.
- <sup>73</sup> Подсчитано на основании: Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие... Прилож., табл. 5.
- <sup>74</sup> Грум-Гржимайло Г.Е. Описание Амурской... С. 588.
- <sup>75</sup> Подсчитано на основании: Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие... Прилож., табл. 5А.
- <sup>76</sup> ГАИО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 32. Л. 40 об. – 48; Обзор Амурской области за 1893 год... С. 18–19; Краткие сведения о горной промышленности в Приамурском крае. Хабаровск, 1915. С. 11–18, 34–37; 45, 51, 66–69, 79–82, 88–90, 118–120.
- <sup>77</sup> Митинский А.Н. Материалы о положении... С. 200.
- <sup>78</sup> Краткие сведения о горной промышленности... С. 44; Горное дело в Приамурском крае... С. 214–215.
- <sup>79</sup> Лежнин П.Д. Богатства Приамурья... С. 131–133; Целищев М.И. Очередные задачи (к вопросу о золотопромышленности Дальнего Востока) // Экономическая жизнь Дальнего Востока. Чита, 1924. № 1(5). С. 12; Шапиро Д. Золотопромышленность Дальнего Востока // Там же. С. 53–54; Доклады Приморской окружной торгово-промышленной палаты по вопросам экономики русского Дальнего Востока, представленные на Вашингтонскую конференцию 1921 г. Владивосток, 1922. С. 100–130 и др.
- <sup>80</sup> Митинский А.Н. Материалы о положении... С. 263; Экономическая жизнь Дальнего Востока. Чита, 1924. № 1(5). С. 12.
- <sup>81</sup> Краткие сведения о горной промышленности... С. 85–87; Горное дело в Приамурском крае... С. 214–215.
- <sup>82</sup> Материалы по изучению Приамурского края. Вып. 23. Хабаровск, 1914 С. 119; Вып. 26. Хабаровск, 1916. С. 128–129.
- <sup>83</sup> Тульчинский К.Н. Очерки полезных ископаемых русского Сахалина. СПб., 1907. С. 150.
- <sup>84</sup> РГИА. Ф. 1315. Оп. 1. Д. 1. Л. 35об. – 36; Кириллов А.И. Географическо-статистический словарь... С. 344.

- 
- <sup>85</sup> РГИА. Ф. 1315. Оп. 1. Д. 1. Л. 37 об – 38 об.
- <sup>86</sup> Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1900. СПб., 1900. С. 487.
- <sup>87</sup> РГИА. Ф. 1315. Оп. 1. Д. 1. Л. 35 об – 36, 40 об.
- <sup>88</sup> Там же. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5189. Л. 136 об; Марголиус А. Горное дело на острове Сахалине // Сахалинский календарь на 1897 год. О. Сахалин, 1897. Отд. 2. С. 60–63; Панов А.А. Сахалин как колония. М., 1905. С. 29.
- <sup>89</sup> Тульчинский К.Н. Очерки полезных ископаемых русского Сахалина. СПб., 1907. С. 162.
- <sup>90</sup> Панов А.А. Сахалин как колония. Очерки колонизации и современного положения Сахалина. М., 1905. С. 35.
- <sup>91</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5189. Л. 136 об.; Д. 5511. Ч. 4. Л. 58; Ф. 1276. Оп. 4. Д. 18. Л. 333; Ф. 37. Оп. 74. Д. 359. Л. 10 об.; Д. 343. Л. 196 об.; Тульчинский К.Н. Очерки полезных... С. 163–167.
- <sup>92</sup> Обзор Приморской области за 1890 год. Владивосток, 1891. С. 8; Обзор Приморской области за 1891 год. Владивосток, 1892. С. 10.
- <sup>93</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5189. Л. 136 об. – 137.
- <sup>94</sup> РГИА. Ф. 37. Оп. 74. Д. 343. Л. 196 об. – 197; Ф. 1276. Оп. 4. Д. 38. Л. 30.
- <sup>95</sup> Там же. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5189. Л. 137.
- <sup>96</sup> Подсчитано на основании: Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие... Прилож., табл. 6.
- <sup>97</sup> Труды IV Хабаровского съезда... Прилож. 34. С. 172; Слюнин Н.В. Современное положение... С. 113.
- <sup>98</sup> Подсчитано на основании: Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие... Прилож., табл. 6.
- <sup>99</sup> Обзор Приморской области за 1909 г... С. 19–21; Обзор Приморской области за 1911 г... С. 127–132; Обзор Приморской области за 1913 г... С. 142–143.
- <sup>100</sup> Обзор Приморской области за 1909 г... С. 20.
- <sup>101</sup> Горное дело в Приамурском крае ... С. 239.
- <sup>102</sup> Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие... С.75.
- <sup>103</sup> Краткие сведения о горной промышленности... С. 46.
- <sup>104</sup> Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие... С.75.
- <sup>105</sup> Посчитано на основании: Россия. 1913 г.: статистико-документальный справочник. М., 1995. С. 43; Рабочий класс России. 1907 – февраль 1917 г. М., 1982. С. 21.
- <sup>106</sup> РГИА. Ф. 1315. Оп. 1. Д. 1. Л. 41 об.
- <sup>107</sup> Там же. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5511. Ч. 4. Л. 60 об.
- <sup>108</sup> Там же. Ф. 23. Оп. 28. Д. 2193. Л. 68; Тульчинский К.Н. Сибирская горная область в 1907 году. Томск, 1909. С. 76; Обзор Приморской области за 1910 г... С. 39.
- <sup>109</sup> РГИА. Ф. 1284. Оп. 194. Д. 43. Л. 8 об.; Ф. 23. Оп. 28. Д. 2193. Л. 66 об., 303; Обзор Приморской области за 1909 год... С. 21–23; Краткие сведения о горной промышленности... С. 111–116; Горное дело в Приамурском крае... С. 123–126.
- <sup>110</sup> РГИА. Ф. 23. Оп. 28. Д. 2193. Л. 43, 50, 303; Ф. 37. Оп. 4. Д. 838. Л. 88 об.; Обзор Приморской области за 1908 год... С. 22; Дербер П.Я., Шер М.Л. Очерки хозяйственной жизни Дальнего Востока. М.–Л., 1927. С. 210.
- <sup>111</sup> РГИА. Ф. 37. Оп. 4. Д. 838. Л. 88 об.; Обзор Приморской области за 1914 г... С. 58; Горное дело в Приамурском крае... С. 123.
- <sup>112</sup> РГИА. Ф. 37. Оп. 4. Д. 838. Л. 88 об.
- <sup>113</sup> Краткие сведения о горной промышленности... С. 112.
- <sup>114</sup> РГИА. Ф. 37. Оп. 4. Д. 838. Л. 5 об., 89 об.
- <sup>115</sup> Там же. Л. 88 об.
- <sup>116</sup> Подсчитано на основании: РГИА. Ф. 37. Оп. 4. Д. 838. Л. 1 об., 4 об.; Краткие сведения о горной промышленности... С. 112–114; Горное дело в Приамурском крае... С. 124–126.

- <sup>117</sup> РГИА. Ф. 37. Оп. 74. Д. 602. Л. 13; Д. 838 Л. 12; Д. 858. Л. 3 об.; Оп. 75. Д. 295. Л. 52–54; РГИА ДВ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 496. Л. 55–56 об.; Сборник статистико-экономических сведений о горно-заводской промышленности в 1907 году. СПб., 1910. С. L–LV; Тульчинский К.Н. Восточно-Сибирская горная область... С. 77; Краткие сведения о горной промышленности... С. 2, 121–122.
- <sup>118</sup> Богданов Д. Наши богатства... С. 41–42.
- <sup>119</sup> Там же. 42–44; Троицкая Н.А. Русская буржуазия на острове Сахалин. Материалы к биографиям // Краеведческий бюллетень. Южно-Сахалинск, 1991. № 1. С. 10–11.
- <sup>120</sup> Троицкая Н.А. Русская буржуазия... С. 11.
- <sup>121</sup> РГИА. Ф. 1286. Оп. 7. Д. 621. Л. 347–462; Медведев П.П. Очерк полезных ископаемых Сахалинской области // Сахалин: Сб. статей. О. Сахалин, 1912. С. 63–68; Труды Амурской экспедиции. Вып. XIII. СПб., 1913. С. 439.
- <sup>122</sup> Богданов Д. Указ. соч. С. 119.
- <sup>123</sup> Приамурье... С. 166; Доклады Приморской окружной торгово-промышленной палаты... С. 68–69; Любимов Н.Н. Экономические проблемы Дальнего Востока (Восточно-Китайская железная дорога). М., 1925. С. 7; Лежнин П.Д. Указ. соч. С. 275; Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Указ. соч. С. 117.
- <sup>124</sup> Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. Чита, 1991. С. 134–135.
- <sup>125</sup> ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 39. Л. 17.
- <sup>126</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 4542. Л. 441 об.
- <sup>127</sup> Обзор Амурской области за 1896 год. СПб., 1897. С. 23; Обзор Амурской области за 1900 год... С. 13; Обзор Амурской области за 1902 год. Хабаровск, 1903. С. 20.
- <sup>128</sup> РГА ВМФ. Ф. 909. Оп. 1. Д. 365. Л. 33; Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1900. СПб., 1900. С. 305.
- <sup>129</sup> РГА ВМФ. Ф. 909. Оп. 1. Д. 365. Л. 33; РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3260. Л. 309, 1074 об.
- <sup>130</sup> РГА ВМФ. Ф. 909. Оп. 1. Д. 344. Л. 11–14.
- <sup>131</sup> Там же. Д. 365. Л. 32–32 об.
- <sup>132</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3260. Л. 1074–1075.
- <sup>133</sup> РГА ВМФ. Ф. 909. Оп. 1. Д. 480. Л. 58 об. – 60 об.
- <sup>134</sup> Там же. Ф. 967. Оп. 1. Д. 870. Л. 84 об.; РГИА. Ф. 391. Оп. 6. Д. 322. Л. 79; Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока. Владивосток, 1990. С. 243; Владивосток: Штрихи к портрету... С. 38, 48–49.
- <sup>135</sup> РГА ВМФ. Ф. 967. Оп. 17. Д. 11. Л. 240–240 об.; Дальневосточный механический и судостроительный завод // Рабочий путь. Хабаровск, 1926. № 1. С. 4–5; Трёмбовля И. Промышленность Приморья. Владивосток, 1927. С. 54.
- <sup>136</sup> РГИА ДВ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 496. Л. 6 об. – 25 об., 34–49 об.; Амурские арсеналы. Хабаровск, 1974. С. 10–13. (В связи с тем, что данные о финансовом и техническом состоянии казенных предприятий в статистическую отчетность не включались, дать исчерпывающую характеристику динамики, темпов и уровня их развития не представляется возможным. Поэтому при анализе промышленного развития используются данные только по наиболее крупным предприятиям – Л.Г.)
- <sup>137</sup> Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие... С. 40.
- <sup>138</sup> Подсчитано на основании: РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5274. Л. 336–337; Бережников М.А. Обозрение фабрично-заводской промышленности Амурской области в 1896 г. // Зап. Приамур. отд. ИРГО. Хабаровск, 1898. Т. 3. Вып. 3. С. 10–105; Он же. Обозрение фабрично-заводской промышленности Приморской области в 1896 году // Там же. Т. 4. Вып. 2. С. 2–138.
- <sup>139</sup> Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие... С. 41.
- <sup>140</sup> Матвеев Н.П. Краткий исторический... С. 226; РГИА ДВ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 496. Л. 218–219.

- <sup>141</sup> Подсчитано на основании: Обзор Амурской области за 1902 г... Прилож. 2; Обзор Приморской области за 1901–1902 гг. Б.м., Б.г. Прилож.: ведомость фабрик и заводов; Смирнов Е.Т. Приамурский край... С. 214–235.
- <sup>142</sup> Подсчитано на основании: Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. СПб., 1908. С. 121; Обзор Амурской области за 1902 г. ... Прилож. 2; Обзор Амурской области за 1906 год. Благовещенск, 1908. Прилож. 2; Обзор Приморской области за 1901–1902 гг.... Ведомость фабрик и заводов; Обзор Приморской области за 1908 г. Б.м., Б.г. Прилож. 9.
- <sup>143</sup> Кутаков Л.Н. Россия и Япония. М., 1988. С. 307.
- <sup>144</sup> Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие... С. 42–43.
- <sup>145</sup> Галлямова Л.И. Мукомольная промышленность Дальнего Востока в конце XIX – начале XX в. // Исторический опыт открытия, заселения и освоения Приамурья и Приморья в XVII–XX вв. Владивосток, 1993. Ч. 1. С. 59–61.
- <sup>146</sup> Митинский А.Н. Материалы о положении и нуждах... С. 40.
- <sup>147</sup> Там же. С. 40.
- <sup>148</sup> Источники подсчета: Орлов П.А. Указатель фабрик и заводов окраин России: Царства Польского, Кавказа, Сибири и Среднеазиатских владений. СПб., 1895. С. 182–210; Бережников М. Обзорение фабрично-заводской промышленности Амурской области... С. 10–105; Он же. Обзорение фабрично-заводской промышленности Приморской области... С. 2–233; Езиоранский Л.К. Фабрично-заводские предприятия Российской империи. СПб., 1909; Список фабрик и заводов России. 1910 г. По офиц. данным фабрич., податн., горн. надзора. М., СПб., Варшава. Б.г.; Фабрики и заводы всей России. Сведения о 31 523 фабриках и заводах. Киев, 1913; Грум-Гржимайло Г.Е. Описание Амурской... С. 573–579; Смирнов Е.Т. Приамурский край... С. 214–235; Крюков Н.А. Приамурский край на Всероссийской выставке в Нижнем Новгороде в 1896 г. М., 1896. С. 37–72; Митинский А.Н. Материалы о положении и нуждах... С. 94–139; Мурзаев Д.В. К вопросу об экономическом состоянии Амурской области за последнее десятилетие. Благовещенск, 1914. С. 43–48.
- <sup>149</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 12. Д. 2. Л. 3–3об.
- <sup>150</sup> Источники подсчета: Орлов П.А. Указатель фабрик... С. 182–210; Бережников М. Обзорение фабрично-заводской промышленности Амурской области... С. 10–105; Он же. Обзорение фабрично-заводской промышленности Приморской области... С. 2–233; Езиоранский Л.К. Фабрично-заводские...; Список фабрик и заводов России...; Фабрики и заводы всей России...; Грум-Гржимайло Г.Е. Описание Амурской... С. 573–579; Смирнов Е.Т. Приамурский край... С. 214–235; Крюков Н.А. Приамурский край... С. 37–72; Митинский А.Н. Материалы о положении и нуждах... С. 94–139; Мурзаев Д.В. К вопросу об экономическом... С. 43–48.
- <sup>151</sup> Доссер З. Приморская губерния как возможный рынок для советской промышленности // Экономическая жизнь Дальнего Востока. Чита, 1923. № 2. С. 3.
- <sup>152</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3552. Л. 74 об.; ГААО. Ф. 23. Оп. 17. Л. 19–19 об.
- <sup>153</sup> Подсчитано на основании: Езиоранский А.К. Фабрично-заводские...; Список фабрик и заводов России...; Фабрики и заводы всей России...; Митинский А.Н. Материалы о положении и нуждах... С. 94–139; Обзор Приморской области за 1913 год... Прилож. 23; Трёмбовля И. Промышленность Приморья... С. 34–35, 54; Мурзаев Д.В. К вопросу об экономическом... С. 43–48; РГИА. Ф. 23. Оп. 16. Д. 142. Л. 173–224; Ф. 391. Оп. 5. Д. 2223. Л. 79–80; ГААО. Ф. 56. Оп. 1. Д. 42. Л. 1,3; Д. 32. Л. 3–4.
- <sup>154</sup> Подсчитано на основании: Чубинский П.П. Общий отчет... С. 224–355.
- <sup>155</sup> Подсчитано на основании: Бережников М. Обзорение фабрично-заводской промышленности Амурской области... С. 8–10; Он же. Обзорение фабрично-заводской промышленности Приморской области... С. 20–24.

- <sup>156</sup> Подсчитано на основании: Список фабрик и заводов России...; Фабрики и заводы всей России...; Лопатин И.А. Кустарно-ремесленные промыслы на Нижнем Амуре. Хабаровск, 1916. С. 63–66; Материалы по изучению Приамурского края. Хабаровск, 1912. Вып. 5. С. 83–103; Вып. 7. С. 159–160; РГИА. Ф. 23. Оп. 16. Д. 142. Л. 173–224; РГИАДВ. Ф. 73. Оп. 1. Д. 43. Л. 59–60; Ф. 702. Оп. 5. Д. 823. Л. 2.
- <sup>157</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 4253. Л. 384 об.
- <sup>158</sup> РГИА. Ф. 23. Оп. 16. Д. 142. Л. 173–224; РГИАДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 823. Л. 2; Список фабрик и заводов России...; Фабрики и заводы всей России...; Обзор Амурской области за 1913 г... Прилож. 9; Горное дело в Приамурском крае. Хабаровск, 1916. С. 130; Обзор Приморской области за 1908 г... С. 25; Обзор Приморской области за 1913 г... С. 43; Трёмбовля И. Промышленность Приморья... С. 52.
- <sup>159</sup> Подсчитано на основании: РГИА. Ф. 23. Оп. 16. Д. 142. Л. 173–224; РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 823. Л. 2; Ф. 52. Оп. 1. Д. 48. Л. 6; Список фабрик и заводов России...; Фабрики и заводы всей России...; Обзор Амурской области за 1911 год... Прилож. 9.
- <sup>160</sup> РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1061. Л. 5 об.; Слюнин Н.В. Современное положение нашего Дальнего Востока. СПб., 1908. С. 121–122.
- <sup>161</sup> Подсчитано на основании: РГИА ДВ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 496. Л. 6–220.
- <sup>162</sup> РГИА. Ф. 391. Оп. 5. Д. 2223. Л. 400 об. – 403.
- <sup>163</sup> Опыт анкетного обследования кустарно-ремесленной промышленности Приморской области. Хабаровск, 1913. С. 5, 12.
- <sup>164</sup> Там же. С. 13, 18, 66–67.
- <sup>165</sup> Подсчитано на основании: Опыт анкетного обследования... С. 18; Лопатин И.А. Кустарно-ремесленные... С. 83.
- <sup>166</sup> Подсчитано на основании: Лопатин И.А. Кустарно-ремесленные... С. 64–65, 83.
- <sup>167</sup> Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие... С. 50.
- <sup>168</sup> РГИА. Ф. 23. Оп. 16. Д. 142. Л. 224 об.
- <sup>169</sup> Рабочий класс России: 1907 – февраль 1917 г. М., 1982. С. 22; Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период. Новосибирск, 1982. С. 287.
- <sup>170</sup> Подсчитано по: Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие... Прилож., табл. 4.
- <sup>171</sup> Подсчитано на основании: РГИА. Ф. 23. Оп. 16. Д. 142. Л. 220–224; РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 823. Л. 2–4; ГААО. Ф. 56. Оп. 1. Д. 42. Л. 1,3; Обзор Амурской области за 1913 г... Прилож. 9; Обзор Приморской области за 1913 год... Прилож. 23; Трёмбовля И. Промышленность Приморья... С. 34–35, 54.
- <sup>172</sup> РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 823. Л. 4; ГААО. Ф. 15. Оп. 2. Д. 36. Л. 5; Либгот И. Обрабатывающая промышленность Приморья // Советское Приморье. Владивосток, 1925. № 10. С. 22.
- <sup>173</sup> РГИА. Ф. 391. Оп. 5. Д. 2223. Л. 292–292 об.; ГААО. Ф. 15. Оп. 2. Д. 36. Л. 5 об.
- <sup>174</sup> Петров А.А. Общие предпосылки капитального строительства промышленности на 10-летие 1926–1936 гг. // Экономическая жизнь Дальнего Востока. Чита, 1927. №1–2. С. 250.
- <sup>175</sup> Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. Прилож. к отчету общеземской организации за 1908 г. М., 1909. С. 225.
- <sup>176</sup> Рос. гос. арх. Военно-Морского флота – далее РГА ВМФ. Ф. 909. Оп. 1. Д. 265. Л. 8–9 об.; Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора Духовского за 1893, 1894 и 1895 гг. СПб., 1898. С. 19.
- <sup>177</sup> Российский государственный исторический архив – далее РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3260. Л. 1073.
- <sup>178</sup> Там же. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 404. Л. 9, 40; Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3260. Л. 1073; Рос. гос. ист. арх. Дальнего Востока – далее РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 391. Л. 1; Ф. 704. Оп. 3. Д. 608. Л. 157. Речное

---

судоходство в России. М., 1985. С. 267; Чубинский П.П. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути. СПб., 1913. С. 490.

<sup>179</sup> Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора Духовского за 1893, 1894 и 1895 гг... С. 56.

<sup>180</sup> Государственный архив Российской Федерации – далее ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 39. Л. 23 об.; РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5189. Л. 107 об.; Ф. 1265. Оп. 1. Д. 3260. Л. 277.

<sup>181</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5189. Л. 107.

<sup>182</sup> Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX – начале XX в. Владивосток, 2000. С. 26.

<sup>183</sup> РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 269. Л. 151 об.; Обзор Приморской области за 1899 год. Владивосток, 1900. С. 43–44.

<sup>184</sup> Чубинский П.П. Общий отчет... С. 252.

<sup>185</sup> Там же. С. 620; РГИА. Ф. 1276. п. 4. Д. 18. Л. 306–308.

<sup>186</sup> Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение Дальнего Востока во второй половине XIX – начале XX в. // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. Владивосток, 1989. С. 119.

<sup>187</sup> Подсчитано по: Служащие на паровых и непаровых речных судах Европейской России и бассейнов рек Оби и Амура. По переписи 1901 г. СПб., 1904. С. 5–5. Табл. 1А–1Б; Труды Амурской экспедиции. Вып. XII. Т. 1. СПб., 1916. С. 247–258, 268, 364; Труды 1-го съезда врачей Приамурского края. 23–28 августа 1913 года в Хабаровске. Хабаровск, 1914. С. 147; Состав и условия труда судоходцев Амурского бассейна. Благовещенск, 1913. С. 3–5; Хорынский В. Амурский водный транспорт // Экономическая жизнь Дальнего Востока. Хабаровск, 1924. № 4. С. 71; Михайлов Г.Е., Строганов Т.Н. Роль Амурского водного транспорта в хозяйстве // Экономическая жизнь Дальнего Востока. Чита, 1927. № 11. С. 114.

<sup>188</sup> Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. Владивосток, 1925. С. 122.

<sup>189</sup> Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение... С. 118.

<sup>190</sup> Чубинский П.П. Общий отчет... С. 535.

<sup>191</sup> Обзор Приморской области за 1913 год. Владивосток, 1915. С. 29.

<sup>192</sup> Речное судоходство в России... С. 303.

<sup>193</sup> Чубинский П.П. Общий отчет... С. 666–670; Два года советского строительства в Дальневосточном крае. Хабаровск, 1925. С. 260.

<sup>194</sup> Шиндялов Н.А. Октябрь на Амуре. Благовещенск, 1973. С. 25.

<sup>195</sup> Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение... С. 118–119; Целищев М.И. Экономические очерки... С. 122–123.

<sup>196</sup> Поггенполь М. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время 25-летия его существования. СПб., 1903. С. 254.

<sup>197</sup> ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 39. Л. 24.

<sup>198</sup> РГИА. Ф. 1284. Оп. 223. Д. 43. Л. 9; Д. 130. Л. 4.

<sup>199</sup> Подсчитано на основании: Доклады Приморской окружной торгово-промышленной палаты по вопросам экономики русского Дальнего Востока, представленные на Вашингтонскую конференцию 1921 г. Владивосток, 1922. С. 80–81.

<sup>200</sup> Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение... С. 115–116.

<sup>201</sup> Обзор Приморской области за 1899 год... С. 38–43; РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1749. Л. 8 об.

<sup>202</sup> Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение... С. 115, 116.

<sup>203</sup> Подсчитано на основании: РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 983. Л. 82 об.; Доклады Приморской окружной торгово-промышленной палаты... С. 80–81; Чубинский П.П. Общий отчет... С. 502; Целищев М.И. Экономические очерки... С. 123.

- <sup>204</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5511. Ч. 4. Л. 35; Кириллов Н.В. О движении населения и смертности его во Владивостоке преимущественно за 1892–1902 гг. // Обзор Приморской области за 1902 г. Владивосток, 1903. Прилож. С. 1.
- <sup>205</sup> Дальневосточное морское пароходство. 1880–1980. Владивосток, 1980. С. 84; История Дальнего Востока ... С. 309.
- <sup>206</sup> РГИА. Ф. 104. Оп. 1. Д. 252. Л. 22; Дальневосточное морское пароходство... С. 91–92.
- <sup>207</sup> РГИА. Ф. 1276. Оп. 8. Д. 264. Л. 6.
- <sup>208</sup> РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 718. Л. 44–45.
- <sup>209</sup> Дальневосточное морское пароходство... С. 98.
- <sup>210</sup> Обзор Приморской области за 1913 г... С. 29; Торгово-промышленный справочник г. Владивостока и его пригородов. Владивосток, 1912. С. 218–222, 232–248.
- <sup>211</sup> Обзор Приморской области за 1910 г. Владивосток, 1911. С. 43; Отчет начальника Владивостокского торгового порта за 1913 г. Владивосток, 1914. С. 49; Доклады Приморской окружной торгово-промышленной палаты... С. 80–81.
- <sup>212</sup> Подсчитано на основании: Статистический справочник Дальневосточной области. Хабаровск, 1925. С. 194.
- <sup>213</sup> Дальний Восток. Хабаровск, 1917. 22 февраля.
- <sup>214</sup> РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 4520. Л. 382 об.; Ф. 1284. Оп. 223. Д. 43. Л. 9.
- <sup>215</sup> Там же. Ф. 1265. Оп. 1. Д. 3260. Л. 275–276.
- <sup>216</sup> История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.). М., 1991. С. 260.
- <sup>217</sup> Подсчитано на основании: Галлямова Л.И., Ковальчук М.А. Транспортное освоение... С. 116, 118.
- <sup>218</sup> РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 35. Л. 138 об.
- <sup>219</sup> Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. Чита, 1991. С. 132–133.
- <sup>220</sup> Вестник путей сообщения. 1916, № 15. С. 104; Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. Харбин, 1913. №43. С.1–2.
- <sup>221</sup> Подсчитано на основании: Железнодорожный транспорт России за 1913 г.: Стат. материалы. М., 1925. С. 104–105; Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. Харбин, 1914. № 12. С. 10; Чухманенко И. Штрихи работы союза железнодорожников в ДВК // Рабочий путь. Хабаровск, 1926. № 4. С. 4–5.
- <sup>222</sup> Обзор Приморской области за 1911 год. Владивосток, 1913. С. 12–13; Обзор Приморской области за 1913 г. Владивосток, 1915. С. 11–12; РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2005. Л. 87.
- <sup>223</sup> РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1061. Л. 7; Владивосток: Штрихи к портрету. Владивосток, 1985. С. 66.
- <sup>224</sup> История Дальнего Востока... С. 311.
- <sup>225</sup> Горюшкин Л.М. Аграрные отношения в Сибири периода империализма (1900–1917 гг.). Новосибирск, 1976. С. 120, 123.
- <sup>226</sup> Там же.
- <sup>227</sup> Подсчитано на основании: Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. Харбин, 1915. № 15. С. 13; 1917. № 9. С. 11–12; № 20/21. С. 15
- <sup>228</sup> Подсчитано на основании: Источники подсчета те же.
- <sup>229</sup> Крушанов А.И. Победа Советской власти на Дальнем Востоке и в Забайкалье (1917 – апрель 1918 г.). Владивосток, 1983. С. 29.
- <sup>230</sup> Mellor R. E. H. The Soviet Union and its Geographical Problem. London.: Macmillian, 1982. P. 29.
- <sup>231</sup> Бок Зи Коу. Экономика Японии. Какая она? М., «Экономика». 2002. С. 319.

- <sup>232</sup> А.И. Крушанов. Переход от гражданской войны к мирному социалистическому строительству в Приморье (октябрь 1922–1923 гг.) // Дальний Восток за 40 лет Советской власти. Комсомольск-на-Амуре, 1959. С. 339.
- <sup>233</sup> Отчет Дальревкома и Дальэконосо за 1923/24 г. Хабаровск, 1925. С. 153.
- <sup>234</sup> Борьба рабочего класса за восстановление и развитие промышленности Дальневосточной области. 1922–1925 гг. Хабаровск, 1962. С.8, 54.
- <sup>235</sup> ЦГА РСФСР ДВ. Ф.Р–2422. Оп.2. Д.175. Л.63, 64.
- <sup>236</sup> ЦГА ДВ РСФСР. Ф.Р–2422. Оп.1. Д.661. Л.29; Очерки истории Дальневосточных организаций КПСС (1900–1937). Хабаровск, 1982. С. 212.
- <sup>237</sup> ПА ПКК КПСС. Ф. 61. Оп. 1. Д. 359. Л. 60.
- <sup>238</sup> Борьба рабочего класса за восстановление и развитие промышленности Дальневосточной области... С.12–13.
- <sup>239</sup> ГАХК.Ф.353. Оп. 5. Д. 4. Л. 12.
- <sup>240</sup> Экономическая жизнь Дальнего Востока. Чита, 1924. С. 5.
- <sup>241</sup> Сонин В.В., Исаева Т.С. Из истории развития советской государственности на Дальнем Востоке (1922–1926 гг.) Владивосток, 1974. С. 15.
- <sup>242</sup> Дальревком ... С. 241.
- <sup>243</sup> ЦПА ИМЛ. Ф. 17. Оп. 21. Д. 5376. Л. 215.
- <sup>244</sup> ГАРФ. Ф. 5451. Оп. 14. Д. 231. Л. 29.
- <sup>245</sup> ГАПК. Ф. 54. Оп. 30. Д. 440. Л. 251–252.
- <sup>246</sup> Там же. Д. 438. Л. 311.
- <sup>247</sup> ГАХК/П – Ф. 2. Оп. 1. Д. 502. Л. 563.
- <sup>248</sup> ГАХК. Ф. 357. Оп. 1. Д. 237. Л. 13; Д. 27. Л. 125, 126.
- <sup>249</sup> Там же. Д. 228. Л. 12; Ф. 535. Оп. 4. Д. 281. Л. 17; Оп. 1. Д. 81. Л. 210, 218.
- <sup>250</sup> Там же. Ф. 357. Оп. 1. Д. 228. Л. 17, 18; Д. 237. Л. 48, 50; ПОРТО-ФРАНКО. 2. Оп. 4. Д. 301. Л. 99 (Подсчит. авт.).
- <sup>251</sup> ГАХК/П–Ф. 3. Оп. 1. Д. 448. Л. 6. (Подсчит. авт.)
- <sup>252</sup> Дальневосточное морское пароходство. Владивосток, 1980. С. 143, 144, 145.
- <sup>253</sup> ГАПК. Ф. 54. Оп. 30. Д. 440. Л. 325.
- <sup>254</sup> Материалы к отчету краевого комитета ВКП (б). Хабаровск, 1934. С. 18.
- <sup>255</sup> Российский центр хранения и изучения документов новейшей истории. Ф. 17. Оп. 21. Д. 5232. Л. 8; Профсоюзы ДВК за два года (1927–1929 гг.). Хабаровск, 1929. С. 3.
- <sup>256</sup> Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР (1933–1937 гг.). М., 1934. Т. 2. С. 188.
- <sup>257</sup> Тихоокеанская звезда. 1934. 12 февр.
- <sup>258</sup> Панфилов П. Трудная нефть. Южно-Сахалинск, 1976. С. 36.
- <sup>259</sup> Леонов П.А., Панькин И.В., Белоусов И.Е. Область на островах. Южно-Сахалинск, 1970. С. 119.
- <sup>260</sup> ГАСО. Ф. 54. Оп. 1. Д. 125. Л. 6.
- <sup>261</sup> ГАПК. Ф. 54. Оп. 30. Д. 440. Л. 320; ЦГИА ДВ. Ф.Р – 2848. Оп. 1. Д. 164. Л. 1.
- <sup>262</sup> Очерки истории Чукотки с древнейших времен до наших дней. Новосибирск, 1974. С. 200.
- <sup>263</sup> ГАПК. Ф. 859. Оп. 1. Д. 44. Л. 1; Ф. 1. Оп. 19. Д. 69. Л. 200.
- <sup>264</sup> РГАЭ. Ф. 9296. Оп. 1. Д. 200. Л. 73.
- <sup>265</sup> РГАЭ. Ф. 8202. Оп. 1. Д. 2461. Л. 44; Д. 2456. Л. 2; Рыбное хозяйство СССР. 1935. №3. С. 2; 1936. № 1. С. 55; № 17. С. 5; Справочник об уловах рыбы и выхода готовой продукции. М., 1934. С.14; Социалистическое строительство Союза СССР (1933–1938 гг.). Стат. сб. М., Л., 1939. С. 81.
- <sup>266</sup> Там же. Ф. 8202. Оп. 5. Д. 235. Л. 11; Ф. 9296. Оп. 1. Д. 200. Л. 45.

- <sup>267</sup> Там же. Ф. 9296. Оп. 2. Д. 428. Л. 21; Оп. 1. Д. 200. Л. 45; Ф. 8202. Оп. 3. Д. 1260. Л. 49. (Подсчит. Авт.)
- <sup>268</sup> ГАХК/П–Ф.2. Оп. 1. Д. 582. Л. 206; ГАПК. Ф. 54. Оп. 30. Д. 440. Л. 296.; Вестник ДВ филиала СО АН СССР. Владивосток, 1938. № 30. (3). С. 177.
- <sup>269</sup> ГАХК/П–Ф.2. Оп. 1. Д. 582. Л. 206; ГАПК. Ф. 54. Оп. 30. Д. 440. Л. 296.; Вестник ДВ филиала СО АН СССР. Владивосток, 1938. № 30. (3). С. 177.
- <sup>270</sup> Шулятьев Д.А. Лесозаготовительная промышленность Дальнего Востока. Хабаровск, 1974. С. 53.
- <sup>271</sup> Второй пятилетний план развития народного хозяйства СССР. Т. 2. С. 503.
- <sup>272</sup> Народное хозяйство РСФСР. Стат. сб. М., 1957. С. 39; ЦГАНХ СССР. Ф. 4372. Оп. 35. Д. 158. Л. 146; Д. 168-а. Л. 31; Оп. 36. Д. 157. Л. 208, 215; Д. 730. Л. 13, 31; Д. 731. Л. 137.
- <sup>273</sup> Там же. Ф. 1562. Оп. 54. Д. 42. Л. 59; Оп. 312. Д. 486. Л. 5–6; Д. 506. Л. 6–7; ГАПК. Ф. 54. Оп. 30. Д. 441. Л. 312. (Подсчитано автором.)
- <sup>274</sup> Экономическая география Дальнего Востока. Владивосток, 1969. С. 77.
- <sup>275</sup> ГАСО. Ф. 54. Оп. 1. Д. 175. Л. 210.
- <sup>276</sup> РГАЭ. Ф. 8627. Оп. 9. Д. 12. Л. 27, 29.
- <sup>277</sup> Из истории промышленного и культурного строительства Чукотки. Магадан, 1971. С. 31.
- <sup>278</sup> Историческая хроника Магаданской области. Цифры и факты. 1917–1972. Магадан, 1975. С. 120.
- <sup>279</sup> Тихоокеанский пояс. М., 1975. С. 32.
- <sup>280</sup> Дальневосточный маяк. Владивосток, 1975. С. 52.
- <sup>281</sup> Историческая хроника Магаданской области. С. 108.
- <sup>282</sup> ЦГИА ДВ. Ф. 262. Оп.1. Д. 52. Л. 146.
- <sup>283</sup> Марголин А.Б. Проблемы народного хозяйства Дальнего Востока. Владивосток, 1963. С. 245.
- <sup>284</sup> ЦГАЭ. Ф. 4372. Оп. 38. Д. 592. Л. 1.
- <sup>285</sup> Шулятьев Д.А. Указ соч. С. 67, 72, 75; Марголин А.Б. Указ соч. С. 245.
- <sup>286</sup> ЦГАЭ. Ф. 8202. Оп. 1. Д. 2549. Л. 113.
- <sup>287</sup> Там же. Оп. 2. Д. 377. Л. 9.
- <sup>288</sup> Там же. Л. 14; Д. 1. Л. 15; Оп. 1. Д. 141. Л. 52; Пищевая индустрия. 1938. 1 мая.
- <sup>289</sup> Даниленко В. Крылья Дальнего Востока. Хабаровск, 1972. С. 48, 49.
- <sup>290</sup> Историческая хроника Магаданской области. С. 116; Алтунин Е.В. Крылья Севера. Магадан, 1976. С. 95, 96.
- <sup>291</sup> Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М., 1961. С. 120.
- <sup>292</sup> ГАХК. Ф. 353. Оп. 1. Д. 67. Л. 18.
- <sup>293</sup> Там же. Оп. 5. Д. 7. Л. 24
- <sup>294</sup> ЦГАЭ. Ф. 8449. Оп. 10. Д. 223. Л. 7; ГАХК/П-Ф. 2. Оп. 1. Д. 72-а. Л. 18.
- <sup>295</sup> Народное хозяйство РСФСР. Стат. сб. М., 1957. С. 41.
- <sup>296</sup> ГАХК. Ф. 137. Оп. 4. Д. 300. Л. 59; Дубинина Н.И. Ты позови, Дальний Восток. Хабаровск, 1976. С. 121. (Подсчитано автором.)
- <sup>297</sup> Земсков В.Н. «Кулацкая ссылка» в 30-е гг. // Социологические исследования. М. 1991. №10. С.4–6.
- <sup>298</sup> Земсков В.Н. ГУЛАГ (историко-социологический аспект) // Социологические исследования. 1991. №6. С. 19.
- <sup>299</sup> Цаплин В.В. Архивные материалы о числе заключенных в конце 30-х гг. // Вопросы истории. 1991. №4–5. С. 159.
- <sup>300</sup> Сатурин А. Амурлаг // Колочая правда. Хабаровск, 1990. С. 94.
- <sup>301</sup> Земсков В.Н. ГУЛАГ. С. 23–24.

- <sup>302</sup> Ян Сюэчэнь. Положение знаменных солдат и юйдинов и их борьба в эпоху Цин. Миньцзу суаньцзе. 1963. № 9. С. 31.
- <sup>303</sup> Там же. С. 32.
- <sup>304</sup> Мелихов Г.В. Маньчжуры на Северо-Востоке (ХУП в.). М., 1974. С. 90.  
У Чуаньцзюнь и др. Экономическая география китайского Приамурья. М., 1960. С. 40. Пер. с кит.; Васильев В.П. Описание Маньчжурии. Зап. ИРГО. Спб., 1857. Кн. 12. С. 35.
- <sup>306</sup> У Чуаньцзюнь и др. Указ. соч. С. 40.
- <sup>307</sup> Васильев В.П. Указ. соч. С. 40.
- <sup>308</sup> Рудаков А.В. Материалы по истории китайской культуры в Гириньской провинции (1644–1902). Владивосток, 1903. Т. 1. С. 24–25.
- <sup>309</sup> Ян Сюэчэнь. Указ. соч. С. 31–35.
- <sup>310</sup> Васильев В.П. Указ. соч. С. 42–43.
- <sup>311</sup> Лепешинский К.В. О некоторых социально-экономических последствиях маньчжурского завоевания Китая. В кн.: Маньчжурское владычество в Китае. М., 1966. С. 134.
- <sup>312</sup> Там же. С. 135.
- <sup>313</sup> Добролюбовский И.А. Хэйлуцзянская провинция Маньчжурии. Харбин, 1906. С. 77, 86, 112–113.
- <sup>314</sup> Стариков В.С. Материальная культура китайцев северо-восточных провинций Китая. М., 1967. С. 165–166.
- <sup>315</sup> Новая история Китая. М., 1972. С. 15.
- <sup>316</sup> АВПР. Ф. Миссия в Пекине, 1903. Д. 818. Л. 3–5.
- <sup>317</sup> Васильев В.П. Указ. соч. С. 13–14.
- <sup>318</sup> Мелихов Г.В. Указ. соч. С. 145.
- <sup>319</sup> Васильев В.П. Указ. соч. С. 60.
- <sup>320</sup> Описание Маньчжурии / под ред. Д. Позднеева. Спб. С. 452.
- <sup>321</sup> Цит. по: История Северо-Восточного Китая XVII – XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в эпоху феодализма (XVII – начало XX в.) Владивосток: Дальневосточное книжное изд-во, 1987. С. 203.
- <sup>322</sup> Там же.
- <sup>323</sup> См.: Белоглазов Г.П. Русская земледельческая культура в Маньчжурии (середина XVII – первая треть XX в. Владивосток: Дальнаука, 2007. С. 83–85.
- <sup>324</sup> Любимов Л.И. Пути колонизации Северной Маньчжурии // Вестн. Маньчжурии. 1930. № 9. С. 5; Chinese Economic Journal. 1930. Vol. VII. № 2. P. 835.
- <sup>325</sup> Яшнов Е.Е. Китайская колонизация Северной Маньчжурии. С. 246–247.
- <sup>326</sup> Там же. С. 247.
- <sup>327</sup> Бэймань нунье (Сельское хозяйство Северной Маньчжурии). Харбин. 1928. С. 248 (на кит. яз.); Chen Han-sen. The present agrarian problem in China. Shanghai, 1933. P. 32; Chu Hsiao. A Statistical Survey of Its Resources, Industries, Trade, Railways, and Immigration. Tientsin, 1929. P. 50.
- <sup>328</sup> Там же; Youg Walter C. Chinese colonization and the development of Manchuria. Honolulu, 1929. P. 15.
- <sup>329</sup> Chinese Migration to Manchuria // China Weekly Review, 1928, June 16. P. 3.
- <sup>330</sup> Chang Chi-hsien. Political aspects of the immigration problem in Manchuria // Information bulletin, Nanking. Vol. 1. № 4. 1936. P. 4; Чжэцзян шэн миньчжэнбянь // Чжэцзян иминь вэньти, 1930. № 3. С. 54 (на кит. яз.).
- <sup>331</sup> Youg Walter C. Chinese colonization and the development of Manchuria. Honolulu, 1929. P. 15.
- <sup>332</sup> КВЖД. Исторический обзор. С. 618, 621.
- <sup>333</sup> Там же.
- <sup>334</sup> Сельское хозяйство в Северной Маньчжурии, 1914. №10–11. С. 27.
- <sup>335</sup> Second report on progress in Manchuria to 1930. Dairen: The south Manchuria railway, 1930. P. 172.

- <sup>336</sup> Сурин В.И. Обработывающая промышленность Маньчжурии и тенденции ее дальнейшего развития // Вестник Маньчжурии, 1934. С. 15, 21–22.
- <sup>337</sup> Гудков Н. Судостроительство в Северной Маньчжурии // Вестник Маньчжурии, 1933. №6. С. 35–40.
- <sup>338</sup> Глушаков П.И. Маньчжурия. Экономико-географическое описание. М.: Государственное издательство географической литературы, 1948. С. 122–130; Аварин В. «Независимая Маньчжурия». М.: Партиздат, 1934. С. 58.
- <sup>339</sup> Селищев А.С. Японская экспансия: люди и идеи. Иркутск: Изд-во Иркутского университета, 1993. С. 136–137, 155–159.
- <sup>340</sup> Домбровский И.И. Новое промышленное строительство в Маньчжурии // Вестник Маньчжурии, 1933. №17. С. 19.
- <sup>341</sup> Су Цзунминь. Мань те ши = История Маньчжурской железной дороги. Пекин: Чжунхуа шуцзюй, 1990. С. 1.
- <sup>342</sup> Домбровский И.И. Новое промышленное строительство в Маньчжурии. С. 22.
- <sup>343</sup> Захарова Г.Ф. Политика Японии в Маньчжурии. 1931–1945. М.: Наука. Главная редакция восточной литературы, 1990. С. 61–65, 76.
- <sup>344</sup> Вестник Маньчжурии. 1933. № 8–9. С.100; Авдощенко А.Я. Основные проблемы японо-маньчжурских экономических отношений. Вестник Маньчжурии, 1933. №14–15. С. 12–19.
- <sup>345</sup> Захарова Г.Ф. Политика Японии в Маньчжурии. С. 226.
- <sup>346</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. III. Военно-промышленное строительство. Чита, 1944. С. 22–30.
- <sup>347</sup> Захарова Г.Ф. Политика Японии в Маньчжурии. С. 226.
- <sup>348</sup> <sup>16</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. III. С. 44–47.
- <sup>349</sup> Захарова Г.Ф. Политика Японии в Маньчжурии. С. 226.
- <sup>350</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. III. С. 82.
- <sup>351</sup> Там же. С. 90–91.
- <sup>352</sup> Там же. С. 87.
- <sup>353</sup> Там же. С. 86.
- <sup>354</sup> Там же. С. 93–97.
- <sup>355</sup> Там же. С. 83–84.
- <sup>356</sup> Там же. С. 89.
- <sup>357</sup> Там же. С. 65–69.
- <sup>358</sup> Японские концерны в Маньчжурии (пер. с японского). Хабаровск, 1940. С. 81–84.
- <sup>359</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. III...С. 59–61, 69–75.
- <sup>360</sup> Там же. С. 15–21.
- <sup>361</sup> Глушаков П.И. Маньчжурия. Экономико-географическое описание... С. 127.
- <sup>362</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. III... С. 98–101.
- <sup>363</sup> The Japan Year Book 1944–45. Tokyo: The foreign affairs association, 1945. P. 749.
- <sup>364</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. II. Экономическая политика Японии в Маньчжоу-го. Чита, 1944. С. 6–11.
- <sup>365</sup> Глушаков П.И. Маньчжурия. Экономико-географическое описание...С. 135.
- <sup>366</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. III... С. 103–104.

- 
- <sup>367</sup> Japan-Manchoukuo Year Book 1941. Tokyo, 1941. P. 698.
- <sup>368</sup> The Japan Year Book 1944–45... P. 745.
- <sup>369</sup> Глушаков П.И. Маньчжурия. Экономико-географическое описание... С. 135.
- <sup>370</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – колония Японии. Чита, 1944. С.32–33.
- <sup>371</sup> Sixth report on progress in Manchuria to 1939. Dairen: The south Manchuria railway, 1939. P. 77–79, 106–109.
- <sup>372</sup> Дунбэйлуньсянь ши сы нянь да ши бяньнянь. Хроника основных событий 14 лет японской оккупации Северо-Востока. Шэньян: Ляонинжэньминьчубаньшэ, 1990. С. 325.
- <sup>373</sup> Там же. С. 503, 505–506.
- <sup>374</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. II ... С. 27.
- <sup>375</sup> The Industrialization of Japan and Manchukuo. 1930–1940. Population, Raw Materials and Industry. Ed. By E.V. Schumpeter. N.Y.: The Macmillan company, 1940. P. 394–395.
- <sup>376</sup> Дунбэйлуньсянь ши сы нянь да ши бяньнянь. Хроника основных событий 14 лет японской оккупации ... С. 526.
- <sup>377</sup> Там же. С. 67–68.
- <sup>378</sup> Рогов В.Н. Железные дороги Маньчжоу-го и ЮМЖД // Вестник Маньчжурии, 1933. № 8–9. С. 25–27.
- <sup>379</sup> П. Е. К. Лафа-харбинская железная дорога // Вестник Маньчжурии, 1934. № 2. С. 7–8.
- <sup>380</sup> Дунбэйлуньсянь ши сы нянь да ши бяньнянь. Хроника основных событий 14 лет японской оккупации ... С. 168, 245.
- <sup>381</sup> Маньчжурия. Экономическо-географическое описание. Ч. 1. Харбин, 1934. С. 197–198.
- <sup>382</sup> Рогов В.Н. Железные дороги Маньчжоу-го и ЮМЖД ... С. 22.
- <sup>383</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. VII. Пути сообщения. Чита, 1944. С. 8.
- <sup>384</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. II ... С. 5.
- <sup>385</sup> Дорожное строительство в Маньчжоу-го // Вестник Маньчжурии. 1933. № 13. С. 103.
- <sup>386</sup> Вестник Маньчжурии. 1933. № 22. С. 132.
- <sup>387</sup> Fifth report on progress in Manchuria to 1936. Dairen: The south Manchuria railway company, 1936. P. 53; Дорожное строительство в Маньчжоу-го // Вестник Маньчжурии, 1933. № 13. С. 104–105.
- <sup>388</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. VII ... С. 20.
- <sup>389</sup> Дунбэйлуньсянь ши сы нянь да ши бяньнянь. Хроника основных событий 14 лет японской оккупации ... С. 217.
- <sup>390</sup> Чжунго Дунбэйлуньсяньшисы нянь ши ганяо. Очерки истории 14 лет оккупации Северо-Восточного Китая. Пекин: Чжунго да байкэцзоаньшучубаньшэ, 1991. С. 377.
- <sup>391</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. VII ... С. 21.
- <sup>392</sup> Там же. С. 22–23.
- <sup>393</sup> Дунбэйлуньсянь ши сы нянь да ши бяньнянь. Хроника основных событий 14 лет японской оккупации ... С. 398, 401.
- <sup>394</sup> Там же. С. 3–6.
- <sup>395</sup> Там же. С. 23–26.
- <sup>396</sup> Кухтин К. Водные пути сообщения Маньчжурии // Вестник Маньчжурии, 1933. № 23–24. С. 57–58.

- <sup>397</sup> Василенко К.В. Авиасообщение в Маньчжурии // Вестник Маньчжурии, 1933. № 23–24. С. 59–62.
- <sup>398</sup> Кара-Мурза Г.С. Маньчжоу-го – сырьевая и военно-промышленная база Японии. Вып. VII ... С. 26.
- <sup>399</sup> Чжунго Дунбэйлуньсяньшисыняньшиганяо. Очерки истории 14 лет оккупации Северо-Восточного Китая ... С. 377.
- <sup>400</sup> Цзян Няндун и др. Вэй Маньчжоу-го ши = История марионеточного государства Маньчжоу-го. Чанчунь: Цзилиньжэниминьчубаньшэ, 1980. С. 384, 386.
- <sup>401</sup> Там же. С. 517.
- <sup>402</sup> Дунбэйлуньсянь ши сы нянь да ши бяньнянь. Хроника основных событий 14 лет японской оккупации ... С. 410–411, 489.
- <sup>403</sup> Справочник, издававшийся ЮМЖД, приводит цифру 34,2 млн чел. на конец 1930 г. (Third report on progress in Manchuriato 1932. Dairen: The south Manchuria railway. 1932. P. 13). В следующем выпуске справочника содержатся данные о численности населения на 31 декабря 1932 г. – 30,9 млн чел., включая 1,3 млн, проживавших в занятых Японией Квантунской области и зоне ЮМЖД (Fourth report on progress in Manchuriato 1934. Dairen: The south Manchuria railway. 1934. P. 13). Эту же цифру через некоторое время опубликовали власти Маньчжоу-го (Дунбэйлуньсянь ши сы нянь да ши бяньнянь. Хроника основных событий 14 лет японской оккупации ... С. 104).
- <sup>404</sup> Дунбэйлуньсянь ши сы нянь да ши бяньнянь. Хроника основных событий 14 лет японской оккупации ... С. 458.
- <sup>405</sup> Ши Фан. Иммигранты в районе Хэйлунцзяна // Россия и АТР. Владивосток, 1992. № 2. С. 87–88.
- <sup>406</sup> Дунбэйлуньсянь ши сы нянь да ши бяньнянь. Хроника основных событий 14 лет японской оккупации ... С. 462.
- <sup>407</sup> Там же. С. 349.
- <sup>408</sup> Подсчет. по: Дунбэйлуньсянь ши сы нянь да ши бяньнянь. Хроника основных событий 14 лет японской оккупации ... С. 375.
- <sup>409</sup> Ли Дэбинь, Ши Фан. Хэйлунцзяниминьгайяо. Краткий очерк [истории] иммиграции в Хэйлунцзян. Харбин: Хэйлунцзянжэньминьчубаньшэ, 1987. С. 102–103.
- <sup>410</sup> Гайкин В.А. Японский проект «Туманган» 1907–1909 гг. или «Черный ход на материк» // Вестник ДВО РАН, 1995. № 6. С. 26.
- <sup>411</sup> История Северо-Восточного Китая XVII–XX вв. Кн. 3. Северо-Восточный Китай в 1945–1978 гг. Владивосток: Дальнаука, 2004. С. 83.
- <sup>412</sup> Охотская культура – археологическая культура, распространенная с конца 1 тысячелетия до н. э. до XVI в. н. э. на Сахалине, северо-восточной части Хоккайдо и Курильских островов. Характеризуется приморским типом хозяйства. Культура сатсумон – это также археологическая культура. Она сформировалась в центральной и юго-западной части Хоккайдо, а также на севере о-ва Хонсю (район Тохоку) в результате взаимодействия культур позднего «дзёмона» (3 тыс. – 400 г. до н. э.) и начального периода «Яёй» (400 г. до н. э. – 3 в. н. э.). Считается, что Сатсумоновская культурная область в целом совпадает с территорией обитания айнов. Подробнее см.: Василевский Р.С. По следам древних культур Хоккайдо. Новосибирск: Изд-во Наука (Сибирское отделение). 1981. С. 96, 154–165, 170.
- <sup>413</sup> Васильевский Р.С. По следам древних культур Хоккайдо. Новосибирск: Наука (Сибирское отделение). 1981. С. 154–165.
- <sup>414</sup> Джеймс Л. Мак-Клейн. Япония от сёгуната Токугавы – в XXI век. М.: Аст, Астрель. 2006. С. 109.

---

<sup>415</sup> Хоккайдо: история и современность. Справочник. Хакодате. Общество изучения истории японо-российских отношений в г. Хакодате. 1993. С. 18.

<sup>416</sup> Там же. С. 20.

<sup>417</sup> История Японии. Т. 1. С древнейших времен до 1868 г. Учеб. пособие. 2-е изд., испр. и доп. М.: Ин-т востоковедения РАН. 1999. С. 601–602.

<sup>418</sup> Кюннер Н.В. География Японии. М., 1927, С. 205.

<sup>419</sup> Меклер Г.К. Хоккайдо. М.: Наука. 1986. С. 5.

<sup>420</sup> Нихон-но токэй 2012 (Статистика Японии 2012). Токио: Сомусётोकэйкёку, 2012. С. 4, 10, 11.

<sup>421</sup> Подробнее см.: Афонин Б.М. Дальний Восток России и Хоккайдо: перспективы сотрудничества на региональном уровне // Тихоокеанская Россия в системе международных отношений и обеспечения безопасности в Азиатско-Тихоокеанском регионе: опыт последних лет и грядущие перспективы. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2012. С. 126–140.

## Раздел 4. Миграция как фактор освоения приграничных территорий в регионе

### 4.1. Миграция как фактор освоения российского Дальнего Востока

Главное своеобразие территории заключалось в крайней малочисленности населения. Именно поэтому производительные силы Дальнего Востока целиком и полностью зависели от того, насколько быстро и успешно могла быть решена проблема насыщения его трудовыми ресурсами, т.е. миграция становилась важнейшим фактором, влиявшим на заселение и освоение региона, придавала своеобразие демографической ситуации, способствовала изменению социальной структуры и течения всей экономической, а также общественной жизни.

Решению проблемы заселения Дальнего Востока способствовала отмена крепостного права, осуществленная в 1861 г. Она усилила миграционную подвижность населения, обеспечив его значительное перемещение, стимулировала приток людей в самые отдаленные и неосвоенные (или слабоосвоенные) регионы Российской империи. В густозаселенной части страны реформа, юридически освободившая крестьян, дала толчок процессу их обезземеливания. «Рассасывание» аграрного перенаселения происходило в виде оттока крестьянства в города, эмиграции крестьян и рабочих, их переселения на окраины государства, располагавшие огромным фондом свободных и удобных для ведения сельского хозяйства земель, богатые месторождениями полезных ископаемых и другими природными ресурсами. После отмены крепостного права началась эпоха массовых переселений из Европейской России в Сибирь и на Дальний Восток.

О том, насколько большое значение для региона имели миграции, свидетельствуют данные о соотношении механического и естественного прироста населения. Так, согласно итогам Всероссийской переписи 1897 г., неместных уроженцев в Амурской области было 54,3%, Приморской – 61,4%, в то время как в Забайкальской только 6,7%<sup>1</sup>. За 1863–1897 гг. в Западной Сибири неместные уроженцы составили 53,0%, в Восточной Сибири – 36,9%, а на Дальнем Востоке – 67,7% от прироста населения<sup>2</sup>. Очевидно, что во второй половине XIX в. Дальний Восток был регионом, который особенно активно заселялся и осваивался.

В начале XX в. эта отличительная черта сохранилась, т.е. роль механического прироста превалировала: за 1900–1913 гг. он в 2,2 раза превзошел естественный, а в общем приросте населения удельный вес мигрантов составил 68,4%<sup>3</sup>. Миграции не

только способствовали заселению и освоению окраины, но и, по замечанию В.И. Ленина, являлись важнейшим условием и одновременно показателем формирования действительно единого национального рынка труда <sup>4</sup>.

Среди миграционных потоков, устремлявшихся на Дальний Восток, важнейшее значение имели крестьянский и казачий. В первые годы (1855–1862 гг.) в Приамурье переселилось около 17 тыс. казаков, которые были скорее подневольными колонистами. Они основали станицы и поселки: 67 по Амуру и 29 по Уссури. Много позднее, с 1895 г., стали приезжать казаки из отдаленных регионов: с Дона, из Оренбуржья и пр.<sup>5</sup> Переселение крестьян носило добровольный характер, за 1855–1862 гг. в Амурскую и Приморскую области переехало в общей сложности 3,83 тыс. чел.<sup>6</sup>

До начала 80-х гг. XIX в. освоение новых территорий казачеством было более массовым: ежегодно крестьян приезжало в среднем 684 чел., а казаков – более 1 тыс.<sup>7</sup> В 1880-е гг. поток крестьян-переселенцев стал заметно возрастать, составив в последнее 20-летие XIX в. 4,07 тыс. чел. в год, в то время как темпы переселения казачества резко упали. В целом с 1860 по 1900 г. на Дальний Восток прибыло примерно 110,73 тыс. крестьян и всего 25,9 тыс. казаков <sup>8</sup>.

В начале XX в. миграция крестьянства на Дальний Восток приобрела еще более массовый характер, что было обусловлено в т.ч. и началом проведения в России столыпинской аграрной реформы. В 1907–1913 гг. среднегодовое переселение составляло свыше 40 тыс. чел.; всего за 1901–1916 гг. в Приамурское генерал-губернаторство прибыло около 323,7 тыс. крестьян, казаков – 13,4 тыс.<sup>9</sup> Очевидно, что российские крестьяне-переселенцы оказывали сильнейшее влияние на изменение демографической ситуации в регионе, являясь главным действующим лицом его земледельческой колонизации. В связи с этим удельный вес крестьянского сословия в составе дальневосточного населения был очень высок, что было характерно для России в целом. Накануне Первой мировой войны численность крестьян в Приамурском генерал-губернаторстве составила 489,2 тыс., казаков – 83,7 тыс., что соответствовало 49,4% и 8,5% дальневосточного населения <sup>10</sup>.

Среди миграционных потоков, устремлявшихся в дальневосточный регион, заметное место занимали отход на несельскохозяйственные работы и переселение промышленных рабочих. Уже в первые годы освоения Дальнего Востока на Амур за счет казны было отправлено 712 «водворяемых рабочих»; небольшие партии таких мигрантов прибыли во Владивосток и в Приморскую область в 1859 и 1865 г.<sup>11</sup> Однако практика принудительного переселения рабочих себя не оправдала, и уже в 70-е гг. стал доминировать приток рабочих-отходников, отправлявшихся на Дальний Восток добровольно. Этому во многом способствовало открытие на Амуре золотых место-

рождений: уже в 70-е гг. на приисках появляются рабочие-«самоходы», приехавшие из Нижегородской, Пермской, Вятской, Самарской, Саратовской и других отдаленных губерний.<sup>12</sup> Голод и разорение российской деревни, усилившиеся в 90-е гг. и совпавшие со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали, заметно повлияли на рост отходничества. В частности, неземледельческий отход составил 33,5% переселенческого движения в Амурскую область<sup>13</sup>.

В начале XX в., особенно после Русско-японской войны, приток рабочих на Дальний Восток усилился, чему способствовала политика трудового протекционизма, проводимая царским правительством. Принятый 21 июня 1910 г. закон запретил использование «желтого» труда на казенных работах и ввел ряд мер, облегчавших наем российских рабочих и их доставку на Дальний Восток. В результате уже в 1911 г. на восточную окраину через Иркутск проследовало на заработки 48 813 чел., в 1912 г. – 80 823, в 1913 г. – 34 294, что намного превосходило число крестьян-переселенцев: 20 894, 20 658 и 14 702 чел. соответственно<sup>14</sup>. Однако закрепление у рабочих было многократно ниже, чем у крестьян: по наблюдениям Амурского и Приморского бюро по рабочему вопросу, только около 1,2–1,6 тыс. (если считать вместе с семьями, то 3,4–4 тыс.) рабочих в год оставалось в крае на постоянное жительство<sup>15</sup>.

К сожалению, регистрация рабочего движения на Дальний Восток была введена только в 1911 г., в связи с чем сколько-нибудь подробная статистика этого потока миграции отсутствует. Видимо, поэтому до сих пор российскими историками довольно слабо исследованы масштабы и динамика миграции рабочих на Дальний Восток, а также их роль в освоении окраин.

Между тем историк Б.В. Тихонов, исследуя миграционные процессы в России во второй половине XIX в. на основе паспортной статистики, сделал принципиально важные выводы о том, что приток рабочих в Восточную Сибирь и на Дальний Восток в процентах к увеличению населения вообще (26,8%) был гораздо выше, чем в других окраинах страны, и что на этих территориях наряду с быстрым ростом земледельческого населения происходил «... параллельный, обычно еще более сильный рост городского и вообще неземледельческого населения»<sup>16</sup>. Очевидно, что эти выводы представляются еще более справедливыми относительно начала XX в. Не вызывает сомнений и то, что рабочие миграции (в разных формах) оказывали существенное влияние как на формирование народонаселения, так и на процесс хозяйственного освоения Дальнего Востока.

Российское правительство пыталось поощрять неземледельческую колонизацию уже на раннем этапе присоединения Приамурья. Например, первый опыт переселения на Дальний Восток рыбаков относится к 1856–1865 гг., когда по приказу военного губернатора Приморской области контр-адмирала П.В. Казакевича на Амур

прибыли рыбаки из Астраханской губернии, однако развить рыболовный промысел они не сумели, перебравшись впоследствии во Владивосток. Переселение в 1869 г. в Уссурийский край 116 финляндцев с целью образовать колонию, специализирующуюся на морских и китобойных промыслах, также завершилось неудачей, и в 1871 г. большинство членов этой колонии занялись земледелием<sup>17</sup>. Попытки переселения на Дальний Восток рыбаков предпринимались позднее еще несколько раз: в 1891, 1899, 1902, 1906–1908 гг. Однако и эти мигранты не смогли приспособиться к новым условиям рыболовства и стали заниматься совсем другими видами деятельности<sup>18</sup>. Тем не менее они внесли свою лепту в формирование дальневосточного народонаселения и хозяйственное освоение территорий.

Более существенное влияние на демографическую ситуацию на Дальнем Востоке и на процесс его колонизации оказывало размещение в крае вооруженных сил. Солдаты и матросы были среди первых поселенцев Амура, Сахалина, Южно-Уссурийского края, являлись основателями многих населенных пунктов, включая Благовещенск, Владивосток, Хабаровск и др. Численность армии и флота постоянно наращивалась: к 1865 г. она составляла уже 6,5 тыс. чел., в 1881–1882 гг. – 14,3 тыс., в 1890 г. – 21,4 тыс., в 1910–1911 гг. – 60,7 тыс., в 1914 г. – 110 тыс.<sup>19</sup> В условиях острого дефицита рабочей силы рядовой состав широко использовался на хозяйственных работах: нижние чины строили здания и различные сооружения, прокладывали дороги и телеграфные линии, занимались заготовкой лесных материалов и угля, выполняли погрузо-разгрузочные работы и т.д.; рядовые флота привлекались к ремонту и строительству судов, восполняя дефицит мастеровых и квалифицированных рабочих. В декабре 1894 г. были созданы специализированные железнодорожные части, существовавшие до 1909 г., которые предназначались не только для охраны, но и для эксплуатации Уссурийской (а позже и Китайской Восточной) железной дороги. Солдаты-железнодорожники работали телеграфистами, станочниками, электриками и пр.

Армия и флот являлись также своеобразной формой поставки переселенцев для Дальнего Востока, т.к. отслужившие свой срок матросы и солдаты, решившие остаться в крае, имели право на получение ссуды, равной стоимости проезда на родину. В 1890 г. был издан закон, который разрешал выдавать нижним чинам армии и флота, пожелавшим вместо возвращения на родину поселиться в отдельных округах Сибири, безвозвратные пособия в размере тех средств, которые должны были быть употреблены на перевозку на родину (для Приамурья это пособие составляло 100 руб.). При причислении семейств таких военных к новым местам жительства на них распространялись льготы, предоставляемые переселенцам. В 1896 г. отслужившим и оставшимся в крае на жительство было предоставлено право выписывать свои семьи за казенный счет<sup>20</sup>.

Эти меры стимулировали участие демобилизованных солдат и матросов в заселении и освоении территории: в 1896 г. в крае осело 450, а в 1901 г. – уже 1357 уволенных нижних чинов. В конце 1890-х – начале 1900-х гг. в Приамурье ежегодно оставалось 1–2 тыс. бывших военных. В частности, только в Благовещенске в мещане за 1900–1909 гг. зачислено 1665 запасных нижних чинов<sup>21</sup>. В Приморской области к городским и сельским обществам в 1906 г. причислено 5963 запасных, в 1907 г. – 2844, в 1908 г. – 2054; в 1909 г. только в городах осело 1384 демобилизованных<sup>22</sup>.

Основная масса запасных стремилась приписываться к городам. Так, из оставшихся в Приморской области в 1906–1908 гг. 10 861 демобилизованных 7713 чел. было приписано к городским обществам. Таким образом, если в общей массе населения миграционный осадок, оставляемый военной колонизацией, был небольшим, составив, в частности, в 1890 г. 1,2%, в 1900 г. – 2,5%, в 1909 г. – 3%, в 1911 г. – 4,4%, то среди горожан его удельный вес достигал 5–6%<sup>23</sup>.

В деле освоения окраин царское правительство важное значение придавало такой форме переселения, как штрафная колонизация. Правда, по сравнению с Сибирью она имела скромные размеры и лишь в заселении Сахалина играла заметную роль. С 1880 по 1900 г. на остров было отправлено 24 730 ссыльно-каторжан, а за 1859–1902 гг. – 36 595 каторжан и ссыльнопоселенцев<sup>24</sup>. В Амурскую и Приморскую области прибывали только ссыльнопоселенцы, партии каторжан этапировались на временные работы. По данным за 1900 г., ссыльно-каторжане распределялись следующим образом: в Амурской области – 3438 чел., в Приморской – 4000, на Сахалине – 15 220, что составляло соответственно 1,8%, 1,4% и 39,7% населения указанных территорий<sup>25</sup>. Ссыльнопоселенцев же, по подсчетам сибирского историка А.Д. Марголиса, в 1900 г. в Амурской области было 679 чел., в Приморской – 2117, на Сахалине – 8963, т.е. 0,2%, 0,7% и 3,1% той массы ссыльных, которые отбывали наказание в Сибири<sup>26</sup>. Следовательно, вопреки существующему в литературе мнению о значительной роли Дальнего Востока как места каторги и ссылки, на него приходилась весьма незначительная часть сибирской ссылки: всего 4%.

В 1905 г. сахалинская каторга была упразднена, а отбывавшие срок заключенные и ссыльнопоселенцы отправлены на материк: в Сибирь, Забайкалье, Амурскую и Приморскую области. С 1 января 1907 г. Приморская и Амурская области были полностью освобождены от осужденных, приговоренных к ссылке на поселение на 3 года. Таких людей, обязанных отбывать срок в Приамурском генерал-губернаторстве, высылали в Якутскую область<sup>27</sup>. Однако практика привлечения на тяжелые казенные работы тюремных узников сохранилась, причем так называемых «арестантов» доставляли не только из соседнего Забайкалья, но и из внутренних губерний России. Сокращалась численность ссыльнопоселенцев: в частности, если в Приморской обла-

сти в 1908 г. их насчитывалось 2,7 тыс., то в 1913 г. – 1,4 тыс. (соответственно 0,5% и 0,2% от общей численности населения)<sup>28</sup>.

На Дальний Восток переселялись и представители других социальных групп: торговцы, предприниматели, чиновники, священнослужители и т.д., однако отсутствие статистического учета этих мигрантов не дает возможности сколько-нибудь подробно охарактеризовать их численность и состав.

Благодаря пограничному положению Дальний Восток довольно быстро оказался в сфере активного воздействия миграционных волн из зарубежья: Китая, Кореи, Японии, а также государств Европы и Америки. Правила заселения Амурской и Приморской областей (закон от 26 марта 1861 г.) предусматривали поощрение иностранной колонизации, тогда же возникли различные проекты создания в крае чешских, прусских, австрийских и других колоний, однако ни один из них не был осуществлен<sup>29</sup>. По Айгуньскому трактату в Приамурье остались проживать 10,6 тыс. китайских подданных, так называемые зазейские маньчжуры, которые пребывали там до конца столетия. В 1900 г. в ходе вооруженного конфликта на русско-китайской границе все они были выдворены к себе на родину. С середины 1870-х гг. стал наблюдаться активный приток на Дальний Восток китайских подданных, прибывавших с целью заработка на прииски, лесные и морские промыслы, в города, на всевозможные новостройки, угольные копи, каменоломни и т.д.<sup>30</sup>

По данным губернаторских отчетов, в 1880-е гг. в Приамурье проникало от 3 до 5 тыс. отходников из Китая<sup>31</sup>. В 1890-е гг. в связи с массовым привлечением подданных этой страны на строительство Уссурийской железной дороги их приток в Приамурье резко возрос, составляя в конце 1890-х гг. до 50–60 тыс. чел.<sup>32</sup> После Русско-японской войны отходничество из Китая на русский Дальний Восток достигло максимума: в 1907–1910 гг. на летний период прибывало ежегодно свыше 75 тыс. чел., большая часть которых (от 40 тыс. до 85 тыс.) осенью устремлялась на родину. Сезонная разница в численности отходников была очень велика: зимой – 30–40 тыс., летом – 105–110 тыс. чел.<sup>33</sup> По утверждению известного ученого и путешественника В.К. Арсеньева, в 1906–1910 гг. только в Приморской области насчитывалось в среднем примерно 345 тыс. китайцев, тогда как по данным «обзоров» – около 110 тыс.<sup>34</sup> Закон от 21 июня 1910 г., ограничивший использование «желтого» труда в Приамурском крае, несколько сбил китайскую миграционную волну, и к 1914 г. их среднегодовая численность в Приамурье, согласно официальной статистике, сократилась до 81 тыс. чел.<sup>35</sup>

Первая группа мигрантов из Кореи переселилась в Приамурье в 1862 г., хотя и до этого наблюдалось тайное проникновение их одиночных рабочих исключительно

на летние заработки<sup>36</sup>. Ежегодно число нелегальных корейских переселенцев возрастало, и к 1869 г., по данным Н.М. Пржевальского, их уже насчитывалось в Приамурье 1800 чел.<sup>37</sup> Постигший Корею в 1869 г. неурожай и последовавший за ним свирепый голод увеличили эмиграцию из этой страны: с июня по декабрь оттуда в Приамурье прошло до 6,5 тыс. чел.<sup>38</sup> Корейские законы наказывали за эмиграцию смертной казнью, но это не останавливало массовый поток обнищавших бедняков на русский Дальний Восток. Заключенная в 1884 г. российско-корейская конвенция легализовала этих корейцев как русско-подданных. Те же, кто эмигрировал в край после 1884 г., стали считаться временно пребывающими. По данным Первой всероссийской переписи, на Дальнем Востоке проживала 26,1 тыс. корейцев (как русско-подданных, так и не имевших гражданства), накануне Первой мировой войны их численность составляла примерно 60,8 тыс. чел., а к 1917 г. возросла до 100 тыс.<sup>39</sup> Корейская иммиграция носила более земледельческий характер, однако неземледельческое отходничество в этом миграционном потоке также играло довольно значительную роль.

Приток японских подданных был внушительным лишь во время сезонного рыбного промысла, а численность постоянно проживавших в крае в 1910–1914 гг. колебалась от 4,2 до 4,8 тыс.<sup>40</sup> Иммигрантов европейского происхождения перед началом Первой мировой войны в среднем насчитывалось 2–2,2 тыс. По данным официальных отчетов и обзоров, численность проживавших на Дальнем Востоке иностранцев менялась следующим образом: 1885 г. – 36 тыс. (с учетом зазейских маньчжур), 1890 г. – 39,5 тыс., 1900 г. – 66,3 тыс., 1909 г. – 107,9 тыс., 1913 г. – 127,4 тыс. Их количество по отношению к дальневосточному населению с 2% в 1885 г. выросло до 14% в 1900 г., составив 13–14% в 1909–1913 гг. (в Приморской же области, где доля иммигрантов была более высока, их удельный вес в 1911 г. вырос до 19%, несколько снизившись к 1913 г. до 15,3%)<sup>41</sup>.

В целом особенность иммиграции на Дальнем Востоке заключалась в её довольно скромной роли в процессе формирования постоянного населения края. Однако на состояние рынка труда она имела очень большое влияние, оказывая сильное воздействие на численность, состав, стоимость и распределение рабочей силы, и являлась важным фактором хозяйственного освоения региона.

В годы Первой мировой войны миграция на Дальний Восток претерпела значительные изменения. В первую очередь, резко снизилось количество новых переселенцев (если в 1914 г. прибыло 14,2 тыс. крестьян и казаков, то в 1915 г. – всего 2,5 тыс.) и рабочих-отходников (в 1913 г. – 34,3 тыс., в 1915 г. – 5,7 тыс.) из внутренних губерний России<sup>42</sup>. Заметно усилился приток азиатских отходников, особенно из Китая, т.к. действие Закона от 21 июня 1910 г. было приостановлено. В то же время появились новые виды миграций: беженцы из пострадавших от войны районов и военно-

пленные. Так, по данным Амурского справочного бюро по рабочему вопросу, на 1 января 1916 г. в Благовещенске было зарегистрировано 1475 беженцев, а в уездах – 495. В 1915–1916 гг. в крае пребывали десятки тысяч пленных. На хозяйственно-дорожных работах в Амурской области использовалось более 700 чел., в Приморской – более 3 тыс., на линии Амурской железной дороги – около 1,6 тыс.<sup>43</sup> Всего же за 1915 – начало 1917 г. через Приамурский край прошло 6 тыс. беженцев и вынужденных переселенцев; приток военнопленных шел параллельно с обратным перемещением в центр страны: в апреле 1915 г. насчитывалось 41,0 тыс., а в декабре 1916 г. – 21,8 тыс.<sup>44</sup>

Таким образом, демографическая ситуация на Дальнем Востоке менялась под воздействием различных факторов: естественного прироста, крестьянского и казачьего переселения, притока рабочих, ссыльных и каторжан, иммигрантов и т.д. Уже прибытие первых переселенцев привело к сильному изменению численности населения. Так, в Приморской области в 1856 г. насчитывалось 11,2 тыс. чел., а в 1861 г. – уже 35,7 тыс., а в Амурской – 8,4 и 13,9 тыс. чел. соответственно<sup>45</sup>. Особенно быстро рост числа жителей Дальнего Востока происходил в конце XIX – начале XX в. Так, с 1890 по 1900 г. население Амурской области увеличилось с 70,9 до 138,3 тыс., а к 1913 г. – до 323,3 тыс., в Приморской – с 83,5 тыс. до 252,9 тыс. соответственно, достигнув в 1913 г. 619,2 тыс. чел. Среднегодовые темпы роста населения в 1890-е гг. составляли 26,7 тыс. чел., а в 1900–1913 гг. – 40,5 тыс. чел.<sup>46</sup>

Особенностью процесса освоения дальневосточной окраины был активный рост городского населения, которое увеличивалось быстрее, чем численность жителей территории в целом. В частности, с 1890 по 1900 г. все население Дальнего Востока увеличилось с 195,1 до 462,1 тыс. чел., т.е. в 2,3 раза, а численность горожан – с 40,7 до 115,7 тыс. чел., или в 2,8 раза, а с 1900 по 1916 г. соответственно с 462,1 до 988,3 тыс. чел. и с 115,7 до 304,8 тыс. чел., т.е. в 2,1 и 2,6. В Приморской области (без северных округов) с 1890 по 1900 г. численность всего населения возросла в 3 раза, а горожан – в 4 раза, а за 1900–1916 гг. соответственно в 2,2 и 2,9 раза<sup>47</sup>.

Наряду с городами возникали и развивались населенные пункты неземледельческого типа: приисковые резиденции, поселки при железнодорожных станциях, шахтах, рудниках, речных и морских портах и верфях, рыбных промыслах и т.д., которые объединяли ремесленников и рабочих, предпринимателей и торговцев. В частности, по данным переписи, проведенной в 1896 г., удельный вес горожан Приморской области составлял 23,5% населения, а с учетом жителей поселков неземледельческого типа – 30%, в 1913 г. удельный вес горожан в Амурской области составлял 22,4%, а с учетом населения приисков и полосы железной дороги – 39%<sup>48</sup>.

Эти данные подтверждают приведенный выше вывод Б.В. Тихонова, сделанный на основании статистики второй половины XIX в., о том, что неземледельческая миграция на дальневосточной окраине протекала более интенсивно, чем земледельческая<sup>49</sup>. Эта особенность накладывала свой отпечаток на состав населения Дальнего Востока, обусловив, в частности, неблагоприятное соотношение полов (что было характерно для всех колонизируемых территорий). Так, по данным переписи 1897 г., соотношение мужчин и женщин в Амурской области составляло 56,8% и 43,2%, в Приморской – 68,3% и 31,7%, на Сахалине – 72,9% и 27,1%. К 1913 г. эти пропорции мало изменились: 57,4% и 42,6% в Амурской области, 64,4% и 35,6% в Приморской<sup>50</sup>. Столь неблагоприятное соотношение являлось дестабилизирующим фактором, негативно влияющим на закрепление новоселов и усиливающим миграционную подвижность населения.

Большой приток мигрантов из великорусских, сибирских и украинских губерний на дальневосточную окраину обусловил особенности этнического состава населения, в котором уже с 1859 г. (несмотря на значительный удельный вес украинцев и белорусов) русские стали преобладать и по данным переписи 1897 г. в Амурской области составили 68,47%, в Приморской – 65%.

В целом этнический состав дальневосточников был весьма пестрым, насчитывая до 80 национальностей, а в его социальном составе преобладало крестьянство (включая казаков)<sup>51</sup>. Эти доминирующие черты были характерны для России в целом, что свидетельствовало о вовлеченности Дальнего Востока в общероссийские демографические процессы и о том, что миграции вели к нивелированию особых черт, присущих дальневосточному региону как колонизируемой окраине. Кроме того, влияя на заселение этой территории и на формирование её трудового потенциала, миграции активно воздействовали также и на процесс хозяйственного освоения дальневосточного региона России.

## 4.2. Специфика работы органов самоуправления дальневосточных городов с подданными сопредельных стран

Специфическим направлением деятельности общественного управления дальневосточных городов являлась работа органов самоуправления с подданными сопредельных азиатских стран, ведущаяся и в условиях военного времени. Эта отличительная черта была обусловлена приграничным положением многих городов российского Дальнего Востока, а также притоком населения из зарубежных стран. Наиболее массовый характер приобрела иммиграция из соседнего Китая. Так, по данным Первой

всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г., в Амурской области насчитывалось 12 197 иностранных подданных (из них китайских – 11 520 чел.), в Приморской – 45 916 (из них китайских – 31 157 чел.)<sup>52</sup>.

В 1898 г. в Приморской области проживало 33 133 китайских и 10 928 корейских подданных. К 1 января 1900 г. в Амурской области (не считая Зазейского района) было 12 163 китайцев и 1 542 корейца, а в Забайкальской – 695 китайцев и 4 корейца<sup>53</sup>. Значительная часть из них оседала в городах края. В 1892 г. во Владивостоке проживали 457 корейцев, в Хабаровске – 72, в Николаевске – 3. В 1897 г. во Владивостоке было 9878 китайцев, в Хабаровске – 3652, Благовещенске – 2971, Николаевске – 1031 и 175 корейцев; в 1909 г. число корейцев во Владивостоке достигло 673 чел. В 1911 г. в Благовещенске проживали 1524 китайца, 383 корейца и 279 японцев, а в городе Зея-Пристань Амурской области – 163 китайца, 43 корейца и 58 японцев<sup>54</sup>.

Китайцы, корейцы и в меньшей степени японцы составляли местный колорит. Писатель В.В. Крестовский, побывавший во Владивостоке в 1880 г., делился своими впечатлениями: «...какие же достопримечательности во Владивостоке? – Разве длинноносые, женоподобные манзы, в синих кофтах, на базаре? Или корейцы, в белых балахонах, разъезжающие по городу верхом на рыжих коровах?»<sup>55</sup>.

Китайцы и корейцы доставляли властям дальневосточных городов немало хлопот: без разрешения занимали места под строительство фанз, вели нелегальный промысел, уклоняясь от выборки торговых и промысловых документов. Места их поселения не соответствовали санитарным нормам и служили источником распространения болезней. Городские управления были поставлены перед необходимостью регулировать проживание азиатского населения. Так, в 1875 г. городские власти Владивостока занялись организацией базарной площади. Сложность состояла в том, что на проектируемой территории без разрешения городского управления были сооружены китайские и корейские фанзы. Городские власти запросили согласие военного губернатора Приморской области на снос фанз, мотивируя это тем, что незаконное строительство приносит городу ущерб в денежном и санитарном отношении. По постановлению думы, утвержденному губернатором, было решено перенести фанзы с базарной площади на Семеновский покос в срок до 1 апреля 1876 г.<sup>56</sup> Процесс переселения растянулся до 1877 г. Сохранились прошения корейских старост во Владивостоке с жалобами на то, что корейцы начали переселяться, а китайцы остаются, а также просьбы китайских старшин продлить срок переселения<sup>57</sup>. Освобождавшиеся участки на базарной площади сразу же сдавались в аренду, в большинстве случаев (судя по торговым листам за 1876 г.) тем же китайцам<sup>58</sup>.

В 1879 г. дума Владивостока по докладу городского головы рассмотрела вопрос «...об определении порядка выдачи билетов манзам за проживание во Владивостоке и утверждении работы по сему предмету исполнительной комиссии»<sup>59</sup>. Был разработан проект документа «Об устройстве быта манз во Владивостоке». В первой его части

определялось отношение городского общества к китайскому населению: приветствовались китайцы, которые занимались легальной торговлей и промыслом. Их потенциал можно было использовать в колонизации Южно-Уссурийского края, предоставив некоторые льготы. Во второй части объяснялась необходимость введения паспортной системы как гарантии от вторжения нежелательного китайского элемента, прежде всего хунхузов; подчеркивалась также экономическая заинтересованность государства в уплате паспортных пошлин. В частях третьей и четвертой устанавливалось, что китайцы должны подчиняться гражданским и уголовным законам Российской империи и «не привносить в общество вредных привычек» (азартные игры, курение опиума). Видимо, на основании этого проекта дума обратилась к военному губернатору Приморской области за разрешением для городской власти выдавать китайцам билеты на жительство. Губернатор дал такое разрешение временно, до утверждения вопроса министром внутренних дел, и городские власти собирались организовать в управе билетный стол. Но последующее распоряжение губернатора приостановило эту инициативу до решения вышестоящих правительственных учреждений. Впоследствии право выдавать билеты на жительство в городе оставили за местным полицейским управлением<sup>60</sup>.

С целью усиления надзора за китайским и корейским населением и улучшения организации управления им административные органы дальневосточного региона стали создавать структуры корпоративного самоуправления по национальному признаку. В частности, в 1891 г. военный губернатор Приморской области утвердил «Временные правила по устройству китайских и корейских обществ в Приморской области», в которых определялась структура внутреннего управления в сообществах китайцев и корейцев, проживающих в городах и селениях области. Такие общественные управления состояли из общественного схода (созывался с разрешения полиции, решал вопросы укрепления порядка, обучения русскому языку, ходатайствовал об общественных нуждах, избирал старшину общества), общественного старшины и его помощников (обеспечивали исполнительные функции), общественного суда (решал все тяжбы и споры между китайцами, корейцами, если сумма не превышала 100 руб.). Общественное управление должно было иметь переводчика и русского писца для ведения делопроизводства. В обязанности китайского и корейского общественного управления входило не только содействие полиции по надзору за паспортным режимом и порядком в китайских и корейских кварталах, но и содержание самого общественного управления, уплата за лечение китайцев и корейцев в больницах, погребение умерших, беспрекословное исполнение всех законных распоряжений местных властей<sup>61</sup>.

Вскоре в городах и селениях со значительным китайским и корейским населением были образованы соответствующие общественные управления. Например, во Владивостоке уже в 1891 г. были открыты китайское и корейское общественные управления. В 1893 г., как явствует из рапорта «чиновника особых поручений» К.А. Лакше-

вича, в корейском общественном управлении должность старшины занимал «...выбранный при учреждении управления в 1891 г. кореец Хаке-мани-ким. Остальные выборные лица: два помощника старшины, 3 судьи и 3 кандидата судей. По найму служат в управлении: русский письмоводитель, переводчик, писец, 2 десятника и в летнее время 2 караульных. Обязанность помощников старшины заключается исключительно в сборе разных пошлин. Общественный сход состоит из 140 корейцев, имеющих право голоса и платящих годичные и месячные взносы; остальное проходящее или временно проживающее в городе корейское население не вносится в книгу о лицах, принадлежащих к обществу... Общественный суд не имел случая действовать. Книга на записку словесных заявлений и жалоб заведена. Журналы входящих и исходящих бумаг ведутся; за время с 20 января 1892 г. по 16 апреля 1893 г. значится входящих бумаг 87... исходящих бумаг – 118...

Из всех... сборов относительно прибыльности заслуживают внимание только сборы с корейцев, принадлежащих к обществу с правом голоса, и с корейских рабочих на шлюпках; второстепенное место занимают сборы с домовладельцев, за доставленный скот и хлеб и за удостоверения на получение русских паспортов. Все остальные сборы дают ничтожный доход, что можно объяснить бедностью корейского населения и стремлением его уклоняться от уплаты... Всего поступило с 20 января 1892 г. по 16 апреля 1893 г. 10 286 р[уб]. 62 к[оп]. ...

Расходы корейского управления самые ограниченные... Кроме жалованья служащих и содержания канцелярии и квартиры под управление в 1892 г. более значительная сумма истрачена на постройку барачков и на содержание больных и бедных.

Общая сумма расходов за время с 20 января 1892 г. по 16 апреля 1893 г. ... 5827 р[уб]. 27 к[оп]. ... Жалованье выдавалось в следующих размерах: старшине 600 руб. в год... письмоводителю 600, писцу 200, 2-м помощникам старшины по 200 руб. в год, переводчику 360 руб.»<sup>62</sup>.

Китайские и корейские общественные управления проявляли определенную заботу о нуждах своих членов. В том же Владивостоке в 1897 г. китайское общественное управление собрало 4000 руб. и передало их в местную гимназию для стипендии имени П.Ф. Унтербергера с условием, что один стипендиат должен быть китайцем <sup>63</sup>. В 1895 г. состоялось совещание Владивостокской городской думы по вопросу об устройстве новой школы (Николаевской), где допускалось бы 10% учеников-китайцев ввиду пожертвования 10 000 руб. местными китайцами <sup>64</sup>. В 1898 г. корейское общественное управление Владивостока постановило открыть здесь русско-корейскую школу, ассигновав на это из общественных сумм 3000 руб.<sup>65</sup>

Китайцы и корейцы искали защиту у своих общественных управлений в случае притеснений со стороны российских властей. Пример таких притеснений, имевший место в Хабаровке, приводит корреспондент «Восточного обозрения»: «Со времени вступления на службу М., который недавно принял управление городом и успел уже получить от проживающих здесь китайцев кличку грозного ноена, последовало рас-

поряжение, что каждый китаец, проживающий в Хабаровке и занимающийся игрою в карты или другие игры, должен уплачивать ему ежемесячно 90 рублей, но деньги эти собираются не самим М., а помощником его китайцем, торгующим по свидетельству 2-й гильдии, который 1-го числа каждого месяца представляет таковые... М. ...М., в свою очередь, не обижает своего помощника Т. Он позволяет ему, в виде награды, производить небольшую торговлю ханшиной и охотничьими припасами, без всяких документов. Горе тому китайцу, который провинится перед... М., и в таком случае несчастный, независимо от положенных наказаний, подвергается еще штрафу в количестве от 200–500 рублей. Носятся слухи, например, что один китаец Ч. ... посажен... М. в тюрьму, где и содержится более 6 месяцев без суда и следствия, несмотря уже и на то, что он заплатил помощнику М., Т., 500 руб. И нет никаких надежд выпутаться из сетей ... М. Кажется, в Хабаровке не осталось ни одного переулка, где бы не было его ловушек. Недавно М. наказал человек пять-шесть китайцев, привезших в Хабаровку 2 баркаса табаку, до такой степени, что у них едва ли осталось что-либо для вторичной закупки не только табаку, но даже лодки, чтобы сплавить его»<sup>66</sup>.

Во Владивостоке, как отмечала пресса, в 1893 г. против существовавшего здесь китайского общественного управления был поднят «большой поход», связанный, по всей видимости, с попыткой этой организации выступить в защиту своих соплеменников в конфликте с городскими властями из-за выселения китайцев и корейцев из центра города в район Куперовской пади, находившейся тогда за городской чертой. Это вызывало недовольство китайцев, которые не спешили выполнять постановления властей. Местная газета «Владивосток» так иронизировала по поводу этого похода: «Противники местного китайского общественного Управления забывают за этим учреждением один весьма существенный недостаток: оно имеет неосторожность защищать китайцев от излишнего покровительства... Ограждать же естественного козла отпущения от усердной стрижки – явный недостаток учреждения»<sup>67</sup>.

К середине 80-х гг. XIX в. наметилась тенденция приобретения китайцами недвижимости в городах края, на что не могли не обратить внимания органы самоуправления. Вместе с домами зажиточные китайцы становились собственниками крупных участков земли. Во Владивостоке, например, в 1886 г. 11 китайцев владели недвижимой собственностью, в том числе в центре города <sup>68</sup>.

Однако большинство выходцев из азиатских стран проживали в крайне тяжелых условиях. Органы самоуправления дальневосточных городов совместно с полицией принимали меры в отношении мест проживания китайского и корейского населения, направленные на очистку дворов от нечистот, устройство проездов для пожарных обозов. В дальнейшем власти городов пришли к идее создания на свободной пригородной земле особых кварталов для китайцев и корейцев. По мнению управы Владивостока, изложенному в докладах городской думе, устройство такого квартала позволяло решить четыре задачи: во-первых, побудить китайцев и корейцев к выселению из центральных районов города, что признавалось желательным во многих отноше-

ниях; во-вторых, освободить значительную часть занимаемых их дворами участков, на которых хозяева могли бы возводить здания по типу городских построек; в-третьих, предоставить китайцам и корейцам возможность иметь жилища, соответствующие их привычкам, и в то же время лучшие в санитарном и пожарном отношении за сравнительно низкую плату; в-четвертых, создать для города новый источник дохода<sup>69</sup>.

Реализация этой идеи потребовала много времени и усилий местного государственного и общественного управлений. В 1886 г. Приамурский генерал-губернатор А.Н. Корф для разработки проекта благоустройства китайского и корейского населения в городах Приамурского края учредил комиссию под председательством Владивостокского городского головы И.И. Маковского. Идея создания этой комиссии принадлежит Второму хабаровскому съезду сведущих людей, в работе которого участвовали и представители от городских общественных управлений<sup>70</sup>.

Составленные комиссией «Правила по благоустройству китайского населения в Приамурском крае» были утверждены генерал-губернатором А.Н. Корфом и введены в виде опыта на три года. «Правила» совершенствовали паспортную систему как основной способ учета и контроля китайского населения, усиливали надзор полиции за этим контингентом. Кроме того, документ запрещал китайцам приобретать в городах недвижимую собственность и обязывал городские власти организовать для поселения китайцев особые кварталы<sup>71</sup>. Несмотря на большую привлекательность «Правил», исполнить их в то время оказалось невозможным, и они остались в основном на бумаге, что признавалось, в частности, городской управой и полицейским управлением Владивостока.

Холерные эпидемии 1886 и 1890 гг. подтолкнули власти к продолжению поиска решения проблемы. Военный губернатор Приморской области П.Ф. Унтербергер в 1890 г. назначил Особую комиссию, которая исследовала жилищные условия китайцев и корейцев. Осмотр подтвердил чрезмерную скученность проживающих и отвратительное санитарное состояние дворов. По заключению комиссии предполагалось переселить часть корейцев и китайцев из переполненных фанз и ночлежных домов во временные бараки, построенные городом на специально отведенных участках. В 1893 г. часть китайцев и корейцев из центра Владивостока перебралась во вновь отведенный для них квартал в Куперовской пади, получивший позже название «Корейская слободка»<sup>72</sup>.

Однако уже в 1899 г. Владивостокская городская управа признает дальнейшее пребывание китайцев и корейцев в Куперовской пади невозможным из-за близости к городу. Была создана очередная комиссия городской управы для выбора места под новое поселение и для его организации. На это планировалось потратить около 68 тыс. руб. единовременно и до 20 тыс. руб. в год. Столько по расчетам должно было уйти на разметку квартала, устройство улиц и дорог, строительство зданий полицейского надзора, пожарной части, наем и содержание 16 городских, 4 санитарных

надзирателей, установку и содержание 140 фонарных столбов. Исходя из этого, город планировал сдать в аренду 1600 участков по 20 руб. платы за аренду в год <sup>73</sup>.

30 апреля 1897 г. дума Хабаровска на своем заседании решила отвести для китайского и корейского населения кварталы, обозначенные на плане города номерами 95 и 97 <sup>74</sup>.

В 1899 г. военный губернатор Приморской области Н.М. Чичагов приказал создать комиссию для изыскания мер по упорядочению надзора за азиатским населением. Комиссия признала, что в области наблюдается чрезмерный наплыв китайского и корейского населения, создающего опасность для народного здоровья и конкуренцию с русскими рабочими и торговцами. В то же время деятельность китайцев и корейцев (промышленников, ремесленников, сельскохозяйственных рабочих) была признана полезной для экономического развития области. Свою цель комиссия видела в разработке мер по прекращению доступа в область бедного и неблагонадежного китайского и корейского населения и усилению надзора за проживающими китайцами и корейцами. Комиссия приняла «Положение о китайских подданных в Приморской области», которое обязывало городские власти Владивостока, Николаевска-на-Амуре, Хабаровска, Никольска-Уссурийского выселять китайцев в особые кварталы <sup>75</sup>.

Никольско-Уссурийское общественное управление в том же году постановило образовать отдельный поселок для китайцев. Причина для такого решения была типичная: скученность населения на старом китайском базаре, антисанитарное состояние дворов, что являлось постоянной угрозой эпидемических заболеваний. Место для китайской слободки было решено отвести в пригороде, в районе каменоломен <sup>76</sup>. В 1901 г. общественное управление Никольска-Уссурийского возбудило ходатайство перед военным губернатором области об издании обязательного постановления, ограничивающего места проживания китайцев и корейцев в городской черте <sup>77</sup>.

Во Владивостоке согласно новому Положению в начале 1900 г. городским общественным управлением были введены «Правила о поселении китайцев и корейцев», по которым домовладельцам города запрещалось отдавать свои дома под квартиры китайцам и корейцам, а ночлежные приюты и постоянные дворы могли пускать их в количестве, не превышающем санитарные нормы. Вводилась ответственность (денежный штраф) для всех, включая русское население, за предоставление жилья беспаспортным китайцам и корейцам <sup>78</sup>.

29 сентября 1902 г. последовало «Высочайшее повеление» императора о предоставлении «...думам городов Приамурского генерал-губернаторства временного права составлять обязательные постановления об ограничении особыми кварталами в пределах означенных городов жительства тех азиатцев, антисанитарные условия жизни коих вызывают необходимость особого за ними надзора» <sup>79</sup>. Это дало толчок к активизации деятельности городских самоуправлений по созданию китайско-корейских поселений вне городской черты. Городские думы Благовещенска, Владивостока и Хабаровска издали обязательные постановления о проживании китайского и корейского

населения<sup>80</sup>. Постановления разрешали азиатскому населению проживать только в особых кварталах; правом проживания в русской части города пользовались лишь те категории китайцев и корейцев, в которых город был экономически заинтересован – владельцы торговых и промышленных предприятий, ремесленных мастерских, прислуга. Кроме того, в Хабаровске и Владивостоке обязательным условием получения права на проживание в черте города являлось принятие русского подданства.

Среди дальневосточных городов наибольший наплыв иммигрантов из сопредельных стран испытывал Владивосток, ставший, в частности, центром китайской экономической активности. В этой связи для органов самоуправления города вопрос надзора за азиатским населением стоял острее. Местная государственная власть также уделяла ему пристальное внимание, что обуславливалось положением Владивостока, его статусом крепости, областного центра и главного порта России на Тихом океане.

Эффективность надзора зависела во многом от добросовестности выполнения своих обязанностей должностными лицами края и города. Весьма показателен в этом отношении эпизод, произошедший в 1909 г., когда «...при производстве съемок городских земель было обнаружено, что на городской земле по р. Шаморе находятся с 1906 г. корейские поселения, занимающиеся сельским хозяйством. Снято на план всего 11 корейских деревень, с 673 душ населения, обрабатывающих 365 десятин земли...»<sup>81</sup>.

Столь неожиданное «открытие» потребовало самого серьезного разбирательства. На запрос городского управления по этому поводу «городской лесничий никаких объяснений не дал». Ревизионная комиссия осмотрела местность по р. Шаморе и 16 октября 1909 г. представила думе Владивостока доклад, в котором отметила, что «...в прибрежном районе Уссурийского залива все наиболее удобные земли заняты, как оказалось, совершенно произвольно под корейские поселения... По наведенным справкам, поселения эти существуют уже четыре года и управляются корейским старостой, который ведет различные книги и записи, касающиеся пользования жителями городскими землями...»<sup>82</sup>.

Далее в докладе сообщалось, что «...по имеющимся у ревизионной комиссии некоторым данным, за аренду земель под пашни жителями деревни Хаиндо уплачено... 600 руб. и деревни Куандо – 387 руб.». Между тем городская управа на запрос комиссии ответила, что «за аренду земель под пашни... денег с корейцев в городскую кассу не поступало...»<sup>83</sup>. Городская ревизионная комиссия отметила, что «...не представляется возможным обревизовать надлежащим образом эти отрасли городского хозяйства за отсутствием в Управе не только отчетов, но хотя бы каких-либо кратких данных», и в завершении доклада порекомендовала думе «...поручить Городской управе представить подробный доклад по поводу городских земель, с объяснением причины, почему до сего времени не произведена регистрация населения, осевшего на городских землях, и почему... не поступали деньги в городскую кассу за аренду земель»<sup>84</sup>.

В начале 1912 г. вышестоящие власти предложили общественному управлению Владивостока выселить всех китайцев и корейцев из города к осени 1912 г., а также изменить ранее принятые городской думой «Правила проживания» 1906 г., ограничив число категорий азиатского населения с правом жительства в русской части города. Работа над изменением Правил велась в 1912–1914 гг. в комиссиях управы, думе, в Приморском областном по городским делам присутствии. 27 февраля 1915 г. по представлению управы городская дума приняла «Проект обязательных постановлений о проживании китайцев и корейцев в городе Владивостоке»<sup>85</sup>. В документе, с одной стороны, сужался круг азиатского населения с правом проживания в городе: вводились нормы количества приказчиков и рабочих в торговых и промышленных заведениях; ограничивалось количество домашней прислуги у азиатского населения; эти категории имели льготу на проживание, только если их квартиры соответствовали санитарным нормам. С другой стороны, содержались и послабления, т.к. разрешалось проживать в городе водоносам, владельцам портняжных и сапожных мастерских, промышленных предприятий, прислуге у европейцев в неограниченном числе. Новые правила согласно постановлению думы Владивостока должны были вступить в силу через год после окончания войны.

В целом, анализируя работу органов самоуправления дальневосточных городов с подданными сопредельных стран, необходимо отметить значительное место, которое занимало это направление в деятельности городских управлений. Большой наплыв китайских и корейских подданных на территорию российского Дальнего Востока и, прежде всего, в города вынуждал власти принимать специальные правовые и практические меры по отношению к этой категории населения. Регламентировались условия проживания и размещения китайцев и корейцев, их численность. Одновременно создавались корпоративные органы самоуправления китайской и корейской общин, призванные защищать их интересы.

### 4.3. Российская эмиграция в Северо-Восточном Китае и её роль в модернизации системы образования региона

С середины 90-х гг. XIX в. центр тяжести российской дальневосточной политики переместился с пограничных вопросов и развития торговых отношений в сторону экономического и политического проникновения в Китай, получения прав экстерриториальности и консульской юрисдикции, возможных концессий, а также льгот и привилегий для русских предпринимателей. По существу, это был тот путь, которым несколько ранее начали проникать в Китай западноевропейские страны, США и Япония. В конце XIX в. объектом колониальных притязаний Японии, Великобритании и США стали территории, непосредственно граничащие с Россией – Корея и Маньчжурия (Северо-Восточный Китай), что вызывало серьезную обеспокоенность у россий-

ского правительства, т.к. дальневосточные владения империи были слабо связаны с центральной её частью, экономически неразвиты и весьма уязвимы с военной точки зрения.

Для укрепления дальневосточных рубежей страны и в целом российских позиций в регионе в качестве одной из первоочередных мер рассматривалось строительство железной дороги, которая бы соединила метрополию с её дальневосточными окраинами. В 1891 г. был решен вопрос о строительстве Транссибирской магистрали. В конце 1895 г. министр финансов С.Ю. Витте организовал Русско-китайский банк, преследуя этим главную цель – добиться согласия Пекина на проведение Сибирской дороги через Маньчжурию к Владивостоку. Параллельно велись российско-китайские переговоры, которые завершились в Москве 22 мая 1896 г. заключением секретного договора о союзе и предоставлении России права на постройку железной дороги через Маньчжурию, использовании в случае военной необходимости китайских портов<sup>86</sup>. Строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) началось в августе 1897 г.

После подписания российско-китайской конвенции от 5 марта 1898 г. Россия получила в аренду южную часть Ляодунского полуострова в провинции Гуандун (Квантунскую область) с портами Люйшунь (Порт-Артур) и Далянь (Дальний), что позволило ей начать строительство южной ветви КВЖД – ЮМЖД, связавшей Порт-Артур и Дальний с основной магистралью. Таким образом, транзитная магистраль соединила русские порты на Ляодунском полуострове, северную Маньчжурию и юг Дальнего Востока России. Получение Россией железнодорожной концессии должно было привести (и привело) к превращению Северо-Восточного Китая в зону русского влияния и к значительному усилению российских позиций (экономических и политических) в Китае в целом.

Начало масштабного строительства железной дороги, военно-морской базы в Порт-Артуре и порта Дальнего стимулировали численный рост русского населения в полосе отчуждения КВЖД и в русской колонии на Ляодунском полуострове. Согласно временному положению об управлении Квантунской областью в русской колонии на юге Ляодунского полуострова городами признавались Порт-Артур, Бицзыво, Цзиньчжоу и Дальний. По данным переписи 1898 г., население области составляло 250 тыс. чел, включая 3286 русских<sup>87</sup>. Харбин (или Сунгари первая), будучи узловой станцией на линии КВЖД, быстро превращался в крупнейший русский коммерческий центр в Маньчжурии. К концу 90-х гг. XIX в. русское население города составило уже 12 тыс. чел.<sup>88</sup>

Посланцами России были необходимые для строительства и обслуживания КВЖД контрактные рабочие и служащие, члены их семей. Как правило, любые масштабные строительства влекут за собой возведение дополнительных предприятий и учреждений, поэтому вслед за железнодорожными рабочими и служащими потянулись представители других профессий российского населения, которые несли в Китай передо-

вые методы индустриального труда, свои традиции и культуру. В составе поселенцев были представители всех слоев российского общества, среди них имелись высококлассные специалисты, заводчики и предприниматели, коммерсанты и ученые. Города Квантунской области, Харбин, станции на линии КВЖД являлись локальными центрами экономического и культурного влияния России, очагами формировавшегося русского образовательного пространства. Распространение в Маньчжурии русской образовательной традиции диктовалось потребностями в квалифицированных кадрах для нужд армии и русского бизнеса, а также потребностями строителей КВЖД и русских служащих в Квантунской области для обучения своих детей.

После Русско-японской войны (1904–1905 гг.) Россия утратила Ляодунский полуостров и, согласно статьям Портсмутского мира 1905 г. ЮМЖД отошла к Японии. За Россией осталась часть КВЖД, проходившая по территории северной Маньчжурии от станции Пограничная (Суйфэньхэ) через Харбин до станции Маньчжурия (на границе с Забайкальем) и от Харбина до станции Куаньченцзы (Чанчунь). На этом пространстве продолжалось распространение русской образовательной традиции с центром в Харбине.

По итогам первой однодневной переписи, проведенной 15 мая 1903 г., в г. Харбине (без его пригорода Фуцзядяня) насчитывалось 44 576 чел., из них 38 983 муж. и 5593 жен., в том числе 15 579 чел. русскоподданных<sup>89</sup>.

Результаты очередной однодневной переписи населения г. Харбина и его пригородов, проведенной через 10 лет, 24 февраля 1913 г., показали, что численность мужского населения достигла 48 153 чел., женского – 19 947 чел.<sup>90</sup> Поскольку вычленить русскоподданных по этим цифрам невозможно, обратимся к данным за 1910 г.: в четырех районах Харбина проживало русскоподданных мужчин – 14 236 чел., женщин – 9 682 чел., детей 7156 чел., всего – 31 269 чел.<sup>91</sup>

К началу Первой мировой войны в Харбине проживало свыше 43 500 чел. русскоязычного населения<sup>92</sup>. Остальное русское население проживало в других пунктах в полосе отчуждения КВЖД. Наиболее населенными были станции Хайлар, Маньчжурия, Ханьдаохэцзы и ряд других, в каждой из которых численность русского населения составляла 2–6 тыс. чел.

В последующие годы рост населения по линии КВЖД продолжался. Например, на ст. Ханьдаохэцзы в 1917 г. насчитывалось 2652 русскоподданных, а десять лет спустя, в 1927 г., по данным местной полиции, уже 4535 чел., из них 983 жен., 1552 муж. и 2000 детей моложе 15 лет<sup>93</sup>.

С 1917 г. зона активных российско-китайских контактов приобретает новые очертания: такие политические события в России как революции 1917 г., Гражданская война и интервенция обусловили массовую эмиграцию из России в Китай. На китайской территории, внутри иной цивилизованной среды образовался очаг российской культуры со многими ее атрибутами, включая такие институты, как административное управление, политические и экономические системы, образование, а самое глав-

ное – многочисленную российскую диаспору, которая своим социальным, демографическим и этническим составом отражала структуру российского общества. Таким образом, появились условия для дальнейшего тесного взаимодействия двух цивилизаций.

Беженцы 1917–1922 гг. селились в основном в полосе отчуждения КВЖД, где русских было довольно много еще с дореволюционных времен. Отсутствие национализма, расовой дискриминации являлось немаловажным фактором закрепления здесь российских граждан. Харбин, построенный руками русских, стал центром российской диаспоры в Маньчжурии и продолжал жить традициями дореволюционной России, оставаясь русским городом на маньчжурской земле. Это намного облегчало процесс адаптации беженцев к новой среде.

По данным Русского общества, в Маньчжурии и Монголии с 1912 по 1917 гг. число русских в Китае несколько превышало 50 тыс. чел.<sup>94</sup> В начале 1920-х гг. численность эмигрантов в Китае достигла своего пика и, по мнению большинства исследователей, составила не менее четверти млн чел.

1917–1923 гг. стали периодом образования и роста российской диаспоры в дальневосточном зарубежье, её сплочения в единый социум. Консолидации русских эмигрантов способствовало не только стремление сохранить свою национально-культурную идентичность, но и политика китайской администрации: декреты от 23 сентября и 30 октября 1920 г. лишали русских права экстерриториальности в Китае и подчиняли их китайским властям<sup>95</sup>.

Основная масса беженцев селилась в Харбине, где в 1929 г. проживало 160 723 чел., из них – 100 222 муж. и 60 501 жен., т.е. на 100 мужчин приходилось 60 женщин. Все население Харбина (160 723 чел.) составляло 35 772 семьи, или в среднем на одну семью приходилось 4,4 чел. Статистика 1929 г. позволяет судить о семейном положении русских эмигрантов. Проживающие в этом году в г. Харбине 30 362 чел. составляли 8156 семей, или в среднем 3,7 чел. на одну семью. А 26 812 советских подданных составляли 6544 семьи, или в среднем 4 чел. на одну семью<sup>96</sup>.

В 1930 г. в Китае насчитывалось 125 тыс. россиян, из них 110 тыс. проживали в Маньчжурии и лишь 15 тыс. – в других районах страны. Из 110 тыс. чел. приблизительно 50 тыс. были подданными СССР, а остальные 60 тыс. чел. – эмигрантами. География расселения эмигрантов на территории Маньчжурии выглядела следующим образом: Харбин и ОРВП – 45 тыс. чел.; Трехречье и Барга – 6 тыс. чел.; Сахалян и Приамурье – 500 чел.; Мукден – 2 тыс. чел.; Дайрен – 200 чел.; Инкоу, Фушунь – 200 чел.; концессии и провинции – 6 тыс. чел.<sup>97</sup>

Таким образом, русская колония в Маньчжурии сформировалась в три основных этапа и включала: а) поселенцев-старожилов, прибывших и осевших в Маньчжурии до Октября 1917 г.; б) эмигрантов-участников белого движения и солидарных с ними, включая семьи ушедших в Китай в 1917–1922 гг.; в) российских граждан, прибывших из СССР после 1922 г.

До японской оккупации Маньчжурии (1931) и образования государства Маньчжоу-го русская система образования являлась основным социальным институтом русской эмиграции на территории Китая. Само существование эмигрантов из России зависело в этот период от решения задач обучения и воспитания подрастающего поколения, и связанной с ними задачей модернизации регионального образовательного комплекса, сложившегося до 1917 г.

Во время японской оккупации социально-политические и экономические условия существования русской диаспоры в Маньчжурии ухудшились, начался процесс её распада. К 1943 г. количество русских эмигрантов в Маньчжурии сократилось до 70 тыс. чел., из них 40 тыс. чел. проживало в г. Харбине и его окрестностях, а 30 тыс. чел. – в других городах Маньчжурии и в полосе КВЖД<sup>98</sup>. В целом к 40-м годам XX в. миграционная активность русских в Маньчжурии заметно снизилась, но возросла доля русского населения за счет родившихся здесь детей.

\* \* \*

Таким образом, освоение Дальнего Востока, строительство линии КВЖД, Порт-Артура и Дальнего, сопровождавшееся массовым притоком русских поселенцев в Маньчжурию, и пореволюционная эмиграция россиян на линию дороги и в другие китайские города, создали исторические предпосылки для институционализации области русской образовательной традиции в Китае.

В конце XIX – начале XX вв. она характеризовалась возникновением образовательных учреждений (начальных, средних и профессиональных) в отдельных локальных центрах, оформлением системы начального и среднего общего образования.

Незнание русскими администраторами, специалистами, задействованными на строительстве дороги и портов, военными, коммерсантами и пр. китайского языка (а представителями китайской стороны – русского) было серьёзным препятствием для всякой деятельности в Квантунской области и на линии КВЖД.

Китайских специалистов со знанием русского языка обучали в открытых во время реформ учебных заведениях: государственном училище Гоцзыцзянь, Школе иностранных языков при внешнеполитическом ведомстве Цзунлиямынь, отделениях русской словесности нового Университета (Дясюэтан) и Переводческого института в Пекине, а также в школах иностранных языков (фаньяньсюэтан) в провинциях<sup>99</sup>. Так, в 1887 г. в провинции Цзилинь по распоряжению цзянцзюня Си в городе Хуньчуне была открыта школа русского языка для маньчжурских мальчиков<sup>100</sup>. Однако, в условиях быстро растущих объёмов торговли и масштабного строительства резко возросший спрос на квалифицированных специалистов-переводчиков превышал предложение. Преодоление языкового барьера в зоне этнокультурного взаимодействия стало приоритетной задачей, решение которой потребовало двусторонних усилий.

В 1896 г. в городе Тяньцзине консульская служба России при содействии китайской администрации открыла первое русско-китайское училище. Русская колония в Тяньцзине была невелика. К примеру, в 1900 г. в ней жили 7 женщин и около 25 мужчин<sup>101</sup>. Поэтому выпускники тяньцзинского училища ориентировались на работу в России и русских предприятиях и учреждениях в Маньчжурии. Инициатором открытия школы и первым её учителем был воспитанник Восточного факультета Петербургского университета В.Ф. Гроссе, исполнявший тогда обязанности секретаря русского консульства в Тяньцзине.

Представление о данном типе образовательного учреждения можно составить из описания, оставленного корреспондентом порт-артурской газеты «Новый край» Д.Г. Янчевецким<sup>102</sup>, посетившим данное учебное заведение в период ихэтуаньского восстания в 1900 г.

Программа школы включала изучение китайского и русского языков, арифметики, географии и русской истории. По китайской традиции занятия продолжались в течение светового дня с небольшими перерывами на обед и ужин. Класс состоял из 30 чел. в возрасте от 14 до 26 лет, большинство были из семей бывших военных, богатых купцов и чиновников. Общее руководство школой осуществлял китаец – директор Тяньцзинской таможни, учебным процессом руководил китаец-инспектор, преподавали русский и китайский учителя.

Финансировала работу школы китайская администрация, выделяя на заработную плату и текущие расходы по 700 лан серебра (1000 руб.) в месяц. Русский учитель Любомудров кроме двухкомнатной квартиры с освещением и всеми услугами получал 200 лан (300 руб.) в месяц.

Помещения под школу, выделенные китайской администрацией, занимали несколько мощённых дворов, обнесённых по периметру комнатами для учеников и учителей, классными комнатами, столовой, кухней и галереей. Классы, размещённые в просторных светлых комнатах, были оборудованы досками, чёрными китайскими столиками и табуретами для учеников. На стенах висели географические карты и картины из русской истории. В помещениях поддерживались порядок и чистота.

Ученики жили по 2 человека в небольших комнатах, обстановку которых составляли столики с лежащими на них русскими и китайскими книгами, скамейки и канны, покрытые циновками. На стенах висели художественно написанные изречения. В качестве форменной одежды использовались тонкие шёлковые халаты типа подрясников. Ученики увлекались русской историей, которую сравнивали с историей своего отечества, личностью Петра Великого и поэзией А.С. Пушкина. К учителям в силу национальной культурной традиции относились с подчёркнутым уважением и доверием, к учёбе – серьёзно, от европейских мальчиков отличались дисциплинированностью и трудолюбием.

Летом 1898 г. хуньчуньская школа русского языка была переведена в Цзилинь и работала там до начала Русско-японской войны как русско-китайская школа<sup>103</sup>. В

1901 г., вследствие неэффективной работы китайских учителей, часто менявшихся и плохо знавших русский язык, цзянцзюнь Чан пригласил в школу преподавателем Большакова, служившего драгоманом при Российском дипломатическом представительстве в Цзилине. Преимущество Большакова заключалось в хорошем знании китайского языка, благодаря чему он смог быстро и успешно наладить подготовку переводчиков.

Опыт дипломатических служб России по открытию русско-китайских школ в Маньчжурии был использован русской администрацией Квантунской области. Решение по вопросу обучения китайских граждан в русских учебных заведениях было принято начальником Квантунского полуострова и командующим войсками генерал-майором Д.И. Суботичем по рапортам начальника военного округа подполковника Куколь-Яснопольского и исполняющего должность пристава Северного участка области поручика Равича-Пиглевского, ведомства которых испытывали дефицит в квалифицированных переводчиках с китайского языка. Необходимо отметить, что именно при Д.И. Суботиче были открыты все русско-китайские, русские начальные общеобразовательные и профессиональные школы в Квантунской области.

Первую русско-китайскую школу по распоряжению Д.И. Суботича открыли 27 июня 1899 г. в городе Бицзиво за счет сумм из доходов городской казны, бюджет школы составлял 400 руб. в год<sup>104</sup>. Состав преподавателей включал поручика Равича-Пиглевского, «одного нижнего чина, окончившего двухклассное училище», и китайского учителя<sup>105</sup>. Школа была четырехклассной с двухлетним курсом обучения. Принцип бесплатного обучения для всех учеников делал школу популярной среди местного китайского населения: в 1902 г. число учеников составило более 60-ти; новым желающим отказывали из-за нехватки места и средств.

В 1900 г. русско-китайские школы открыли в городах Цзиньчжоу и Дальний со штатом на 45 и 17 учеников соответственно<sup>106</sup>. В каждой школе работали по 2 учителя – русский и китайский. Эти учебные заведения также испытывали дефицит в кадрах профессиональных учителей. Так, цзиньчжоуской школой заведовал казачий сотник И.М. Хлебников, а русский язык преподавал поручик Ф.И. Голенко. Традиция совместительства должности заведующего школой или преподавателя с основным видом работы продолжалась и в русско-китайской школе в Бицзиво, лица, исполнявшие эти обязанности, регулярно менялись. Так, в 1901–1902 г. школой заведовал А.В. Швецов, в 1902–1903 г. – С.С. Син (видимо, крещёный китаец)<sup>107</sup>.

В конце 1890-х гг. русско-китайские школы в Квантунской области посещали 122 ученика<sup>108</sup>. Китайских граждан, желавших поступить на службу в низшие звенья русской администрации, принимали в них независимо от сословной принадлежности, в возрасте от 10 до 20 лет.

В 1903 г. в Харбине была открыта Образцовая русско-китайская школа, в которой обучались 20 китайских детей, и школа для китайских детей в Цицикаре с 35 учениками<sup>109</sup>.

Попечителем школы стал цзицарский цзянцзюнь, пожертвовавший на её открытие 300 руб. личных средств. Курс обучения в школе был рассчитан на 6 лет. Учебники и словари составил русский китаевед П.С. Попов. Обучение проводилось параллельно на русском и китайском языках <sup>110</sup>.

Харбинская Образцовая русско-китайская школа была учреждена китайским генералом Чжао Мяннем и выросла из частной учительской практики А.П. Хитрово – супруги начальника пограничной стражи Заамурского округа подполковника А.Д. Хитрово, который был горячим сторонником русско-китайского сближения <sup>111</sup>. Здание школы европейского типа было построено на средства китайской стороны в рекордно короткий срок – 1 месяц. Школа имела современно устроенные классную комнату, рекреационный зал, 2 комнаты для учительницы, кухню и столовую, гимнастический корт и общежитие на 40 чел., расположенное в отдельном здании.

Классное время распределялось следующим образом: после завтрака, с 8:30 до 13:00 – уроки русского языка, затем следовал часовой перерыв на обед, с 14:00 до 20:00 – занятия китайского языка и словесности, с перерывом на полчаса.

Сама учительница А.П. Хитрово, не знавшая китайского языка, во время уроков прибегала к помощи своего бывшего ученика Тандина. Посетители школы отмечали разработанную А.П. Хитрово инновационную методику изучения языка, с помощью которой китайские учащиеся в короткое время приобретали хорошие навыки чтения и письма на русском языке.

Таким образом, распространение русско-китайских школ по времени совпадало с проходившими в Китае реформами, включая и реформирование традиционной системы образования. В целом этот новый для Китая тип учебных заведений отвечал духу эпохи перемен и детерминировался расширением этнокультурного взаимодействия россиян с народами Китая. Русские учителя пользовались принятыми в российских школах методиками обучения и занимались с учениками по классно-поурочной системе. Цель открытия такого типа школ заключалась не только в получении необходимых специалистов из китайских подданных, владеющих русским языком, но и в воспитании в них привязанности к России и заинтересованности в развитии мирных отношений между соседствующими русским и китайским народами.

Традиционное китайское образование <sup>112</sup> ориентировалось на изучение иероглифической письменности и образцов классической словесности и составляло привилегию мужчин. Первоначальное обучение китайских учеников осуществлялось в правительственных, общественных и частных школах на 20–30 чел. К началу Русско-японской войны в Квантунской области функционировали около 50 традиционных китайских школ, содержащихся на частные средства, которые посещали 800 учеников <sup>113</sup>. С учётом учеников русско-китайских школ, число китайских детей, посещавших школы, достигло почти 1 тыс. чел.

Школьный возраст учеников колебался между 7-ю и 15-ю годами. Плата за учебу зависела от благосостояния родителей: богатые платили по 10 руб., а бедные по 2 руб.

в год. Помещение школы располагалось в традиционной китайской фанзе. Ученики сидели на скамьях перед невысокими столиками. Отличительным знаком учащегося была перевязанная красной тесёмкой коса.

Традиционно учёба продолжалась в течение всего светового дня, методика преподавания основывалась на механическом заучивании иероглифов: учитель показывал по книге какой звук соответствует тому или иному иероглифу, а ученики заучивали звуки в той последовательности, в какой стояли иероглифы. Понимание смысла было не обязательным, главное внимание обращалось на запоминание последовательности звуков и на соотношение между ними и иероглифами. Заучиваемый на уроке материал учащиеся обязаны были выкрикивать как можно громче, причём, в такт звукам, раскачиваясь взад и вперёд. Так они показывали учителю, что добросовестно учатся. Хорошим считался ответ, когда ученик говорил громко крича, без запинки и передышки. Классическим учебником была созданная почти тысячу лет назад каноническая книга «Трёхзначный классик», написанная строчками по три иероглифа в каждой, всего там было около тысячи иероглифов.

В китайских школах практиковались довольно болезненные наказания, и учитель на уроках никогда не расставался с бамбуковой палкой.

В отличие от России, где, несмотря на понимание высокой ценности образования, труд преподавателя не считался особенно престижным, учитель в Китае в соответствии с национальной культурной традицией, считался одним из наиболее уважаемых людей в стране, где образование тоже ценилось высоко. Учитель почитался наряду с Небом, Землёй, Императором и Родителями. Однако, несмотря на высокое общественное положение, материальное положение учителя традиционной китайской школы было довольно трудным. Его жалованье было на порядок меньше, чем у преподавателей в русско-китайской школе, и колебалось в зависимости от квалификации от 150 руб. и более в год.

Каждые три года выпускники школ, желавшие первую ученую степень «сюоя» («расцветающего таланта»), чтобы поступить на государственную службу, отправлялись в город Мукден, где проводились специальные публичные испытания. Наиболее отличившиеся конкурсанты получали звание «ишэн» («отличный студент»). Имеющих степень «сюоя» в русской части Квантуна насчитывалось не более сотни человек<sup>114</sup>. Следующая ученая степень – «цзюйжень», что означает человека поднявшегося (к достижению истины), присуждалась по результатам государственных публичных экзаменов, проходивших уже в Пекине. В рассматриваемый период число лиц, достигших этого звания, не превышало в Квантунской области десяти человек<sup>115</sup>.

Первая в Маньчжурии начальная школа для русских детей была открыта управлением КВЖД в декабре 1898 г. в районе Старого Харбина. По месту открытия школа получила среди русского населения города название Старохарбинской. Заведовал школой приглашенный из России учитель И.С. Степанов, выпускник 1882 г. учительского института в г. Поливановске Московской губернии, переехавший в 1898 г. в

Харбин, с которым связал свою дальнейшую жизнь. Дефицит учебных пособий в строящемся и еще плохо обжитом Харбине подвигнул его составить букварь для русских детей, который является и первым печатным изданием в Харбине.

И.С. Степанов также положил начало практике совместного обучения русских и китайских детей. В 1898 г. в Старохарбинскую школу поступили 11 русских и 32 китайских ученика в возрасте от 12 до 20 лет. Современники считали его пионером в деле становления русской школы в Маньчжурии.

В 1899 г., когда число учеников в школе достигло 70 чел., правление КВЖД пригласило в школу вторым учителем Г.Н. Павлевскую. В 1900 г. в школе уже было 93 ученика, в 1901 г. – 140, в 1902 – 207<sup>116</sup>.

Школа находилась в ведении правления дороги, а так как КВЖД была коммерческим предприятием, то учебное заведение развивалось на основе хорошей материальной базы. Обучение детей было бесплатным, учебные пособия приобретались на средства правления. Школа хорошо обеспечивалась книгами, в её распоряжении имелись две библиотеки: для учителей и учащихся.

Вслед за Старохарбинской школой правление дороги открыло в 1899 и в 1902 гг. еще 2 начальных школы, названные Первая и Вторая сунгарийские.

В Порт-Артуре в 1899 г. на городские средства, а также на деньги, вырученные от празднования юбилея А.С. Пушкина, при начальнике Квантунской области Д.И. Суботиче на средства городской казны было открыто бесплатное двухклассное городское Пушкинское училище с пятилетним курсом обучения, которым бесценно руководила М.С. Савельева. В школе учились 40 мальчиков и девочек из всех сословий, было 5 учителей, в т.ч. совместитель – поручик Е.А. Калинин, который вел уроки гимнастики<sup>117</sup>. Общее число русских детей школьного возраста составляло в 1900 г. 86 человек обоих полов<sup>118</sup>.

При школе работало отделение для обучения китайских детей русскому языку на 30 человек; новый начальник Квантунской области вице-адмирал Е.И. Алексеев расширил его до 100 чел.<sup>119</sup> Первым преподавателем в отделении был владевший китайским языком журналист Д.Г. Янчевецкий, с 1900 здесь трудились уже 2 преподавателя – русский и китайский. Кроме того, при китайском отделении школы открыли вечерние курсы русского языка для взрослых китайцев, а для русских офицеров и учеников городского училища – китайского.

О поддержке общественностью Порт-Артура практики совместного обучения русских и китайских детей может свидетельствовать тот факт, что затраты на открытие китайского отделения были частично погашены денежным сбором со слушателей курса лекций о творчестве А.С. Пушкина, которые читались в гарнизонном собрании Порт-Артура во время торжеств, посвященных столетию со дня рождения поэта.

Помимо административных центров школы стали возникать и вдоль железной дороги, в поселках и на крупных станциях. В 1901–1903 гг. Общество КВЖД открыло двухклассные железнодорожные школы для русских детей на станциях Бухэду и По-

границная<sup>120</sup>. Преимущество при приеме отдавалось детям, чьи родители работали или были причастны к работе на железной дороге.

В эти годы в Маньчжурии появился новый в России тип начальной школы – т.н. церковь-школа, когда школа располагалась в том же здании, что и церковь. По данным Д.С. Масленниковой, типовые проекты деревянных или каменных церквей-школ на 3 класса и вместимостью на 36 или 72 ученика разрабатывались петербургскими архитекторами для всех сибирских, среднеазиатских и дальневосточных путей сообщения и для линии КВЖД<sup>121</sup>. Первые церкви-школы в Маньчжурии открыли на станциях Пограничная, Ханьдаохэцзы, Имяньпо, Гунчжулин (ЮМЖД), Бухэду и в городах Хайлар, Маньчжурия и Дальний.

В городе Дальнем церковь-школа вначале функционировала как «приготовительные классы» с 3-летним курсом обучения для детей обоего пола. Как церковь-школа она фиксируется на 1 января 1903 г.<sup>122</sup> Законоучителем являлся священник местной церкви о. Ксенофонт Кондрацкий, остальные дисциплины преподавала баронесса М.Н. Нолькен. В 1902 г. в школе занимались 70 учеников: 38 мальчиков и 32 девочки, учителей стало 4 чел.<sup>123</sup>

Обучение в школе было бесплатным, по программе, утвержденной Министерством финансов 22 августа 1902 г. Помимо характерного для русских школ основного курса общеобразовательных дисциплин, в школе Дальнего преподавали церковное и светское пение, танцы, рукоделие для девочек и столярное и плотничье мастерство для мальчиков.

Церкви-школы вошли в ведомство РПЦ с 1903 г. по указу Св. Синода, в соответствии с которым все русские храмы в полосе отчуждения КВЖД подчинялись главе Русской Духовной миссии в Пекине<sup>124</sup>.

В целом к 1904 г. в Маньчжурии сформировалась сеть начальных школ, представляющих новые типы учебных заведений, привнесенные сюда русскими.

С открытием выпускницей Тифлисского института Св. Нины М.С. Генерозовой 15 августа 1903 г. в Харбине первых 4 классов женской гимназии в Маньчжурии было положено начало общеобразовательной средней школе. В год открытия в гимназии М.С. Генерозовой было 38 учениц и 6 преподавателей<sup>125</sup>.

До своего переезда в Харбин М.С. Генерозова уже имела опыт преподавательской деятельности в Смольном институте в Петербурге и в красноярской женской прогимназии. Гимназией в Харбине она руководила 35 лет, после ухода на пенсию она осталась жить в Маньчжурии и скончалась на 90-м году жизни в Дайрене<sup>126</sup>.

С 7 ноября 1903 г. в Порт-Артуре в районе т.н. Нового города начались занятия в женской гимназии и мужском реальном училище<sup>127</sup>. Работу этих учебных заведений возглавил профессиональный педагог Н. Вознесенский. Реальное училище имело современную материальную базу и работало по учебным планам коммерческих училищ в России<sup>128</sup>. Местная специфика проявлялась в преподавании расширенных курсов китайского и английского языков.

Описание порт-артурской женской гимназии сохранилось в мемуарах Г.А. Тарнапольской, которая в возрасте 10 лет поступила учиться во второй класс этого учебного заведения. «На следующий день папа повез меня в гимназию. Между Тигровым хвостом (где мы жили) и Новым городом ходил катер через незамерзающую бухту, перевозя туда и обратно и служащих, и рабочих, и учащихся. Гимназия – длинное одноэтажное здание, разделенное на две половины (мужская и женская), находилась в нескольких кварталах от пристани, на свободной, чуть возвышенной площади. В ней мне всё нравилось: и внимательное и ласковое отношение учителей, и наш огромный светлый класс, в котором было всего 6–8 парт и столько же учениц, и широкие свободные коридоры»<sup>129</sup>.

Кроме того, реальное училище и женская гимназия были построены в городе Дальнем. Однако их открытие из-за начала военных действий не состоялось.

В 1898–1899 гг. в Маньчжурии появились первые профессиональные учебные заведения начального уровня – Приготовительная порт-артурская военная школа и вечерние технические курсы при Главных мастерских КВЖД.

Проект устройства офицерских подготовительных школ для детей младшего возраста в Порт-Артуре и Дальнем, наподобие школы, открытой при Владивостокском крепостном пехотном полку, был подготовлен в октябре 1898 г. инициативной группой во главе с командиром 10-го Восточно-Сибирского стрелкового полка полковником Антюковым. Ориентировочную сумму в 7200 руб. на открытие этих учебных заведений собирали по подписке служившие в Квантунской области русские офицеры. Бюджет каждой школы включал 1100 руб. затрат на первоначальные нужды, связанные с открытием, и 2500 руб. ежегодного содержания<sup>130</sup>. Тем временем из Военного министерства последовало распоряжение об открытии военной школы в Порт-Артуре. Средства, отпущенные Военным Советом составили: 23 000 руб. на постройку здания и 4800 руб. на ежегодное содержание школы<sup>131</sup>.

Порт-Артурская приготовительная школа ведомства Военного министерства для детей обоих полов состояла из двух классов: начального и 1-го. Классы отделения для мальчиков соответствовали таким же классам кадетских корпусов, на отделении для девочек учились по гимназической программе. Штат сотрудников школы включал 11 чел., из них учительский персонал 8 чел.<sup>132</sup>

Открытие вечерних технических курсов, положивших начало развитию профессионально-технического образования в Маньчжурии, обуславливалось потребностью в кадрах квалифицированных рабочих. Посещали курсы 130 русских и китайских мальчиков, которые учились по программам 2-классных школ Сибирской железной дороги с включением дисциплин спецкурса, таких как механика, технология, черчение, электротехника<sup>133</sup>.

Развитие русской системы образования в Южной Маньчжурии, равно как и реформирование традиционной китайской системы обучения, было прервано Русско-японской войной. Из-за военных действий закрылись школы в Гунчжулине и Гирине,

русско-китайские школы в Квантунской области, эвакуированы учебные заведения для русских из Порт-Артура. Реальное и городское училища, женскую гимназию перевели в Читу и причислили «в виде параллельных отделений к соответственным читинским училищам»<sup>134</sup>. Известно также, что женская гимназия возобновила работу в Чите как вторая женская гимназия, а реальное училище по решению командующего войсками Приамурского военного округа Р.А. Хрещатицкого переместили в Верхнеудинск, где под открытие этого учебного заведения имелись помещения и деньги<sup>135</sup>. Что же касается Харбина, то в 1904 частная прогимназия М.С. Генерозовой была преобразована в полную классическую 8-классную женскую гимназию. Однако новых учебных заведений в годы войны не открывали, а часть школ использовали в качестве военных госпиталей.

С утратой Россией Ляодунского полуострова русский образовательный потенциал сосредоточился на линии КВЖД, где ведущим культурным и экономическим центром являлся г. Харбин. К 1917 г. здесь сформировалась стабильная база русского образования, которая не только решала задачу воспроизводства национально-культурной идентичности, помогая подрастающим поколениям россиян избежать ассимиляции, сохранить национальную самоидентификацию и связи с Россией среди этнического и национально-культурного разнообразия полосы отчуждения КВЖД, но и способствовала дальнейшей европеизации китайской молодёжи, обучавшейся в русских учебных заведениях.

Для более эффективного решения этих задач в 1906 г. на КВЖД был создан Учебный отдел, в ведении которого находились все общеобразовательные и профессиональные учебные заведения, расположенные в полосе отчуждения КВЖД, открытые правлением дороги, поселковыми правлениями на линии КВЖД, и частные учебные заведения. Учебный отдел решал вопросы школьного строительства, развития материальной базы школ и определял содержание образования в подведомственных ему учебных заведениях.

В течение 20 лет Учебным отделом КВЖД руководил выдающийся русский педагог и администратор Н.В. Борзов – выпускник историко-филологического факультета Санкт-Петербургского университета, который начинал свою карьеру учителем Мариинской женской гимназии в Петербурге, затем служил инспектором Первого Сибирского коммерческого училища в Томске, а в 1905 г. возглавил коммерческие училища Харбина<sup>136</sup>.

После создания в 1908 г. Харбинского общественного управления (ХОУ) Управление КВЖД передало в его ведение 114 440 квадратных саженей\* земли в черте города, из которых участок на Пристанях размером в 2278 квадратных сажени был отведён под учебные заведения<sup>137</sup>. Землеотвод способствовал развитию муниципального школьного строительства.

---

\* 1 сажень равнялась 455 кв. метрам.

В 1910 г. ХОУ полностью взяло на себя содержание всех школ, где обучались дети частных, не служивших на дороге лиц. Расходы ХОУ на учебную часть составляли 16% от всего городского бюджета и имели тенденцию роста <sup>138</sup>.

После Русско-японской войны в Маньчжурии усилилось присутствие Министерства народного просвещения (МНП). Проведенная в 1904 г. реорганизация министерства повысила мобильность и адекватность управления системой образования в условиях стремительного роста числа учебных заведений в России. Развитие частных общеобразовательных инициатив в Маньчжурии обусловило необходимость усиления государственного контроля в лице МНП и в зарубежных владениях империи, в первую очередь, за корреляцией учебных программ открывавшихся на линии КВЖД учебных заведений с программами такого же типа учебных заведений в метрополии.

В 1907 г. обязанности административного и педагогического надзора за частными гимназиями были возложены на инспекцию Приамурского учебного округа. Таким образом, на линии КВЖД появились первые, подведомственные Министерству народного просвещения, учебные заведения, хотя и не получающие от него казенного финансирования. Окружные инспектора П.В. Маргаритов (с 1907 г.), затем Н.С. Ивановичий (с 1912 г.) каждый год весной инспектировали подведомственные им учебные заведения в Маньчжурии, встречались с местной педагогической общественностью <sup>139</sup>.

Сеть средних общеобразовательных подведомственных МНП или работающих по его программам учебных заведений на линии КВЖД существенно расширилась. Так, в 1906 г. в ведение МНП перешла и получила права государственной частная гимназия М.С. Генерозовой, которая продолжала функционировать на принципе самоокупаемости. В 1914–1917 гг. ежегодное число учениц гимназии составляло 1200 чел., что свидетельствует об устойчивом положении данного учебного заведения. В 1906–1911 гг. в Харбине открыли 5 новых частных учебных заведений: женскую гимназию М.А. Оксаковской (1908) и 4 мужские гимназии – В.Л. Андерса (1909), Я.А. Дризуля – Г.П. Рофраста (1911), им. генерал-лейтенанта Д.Л. Хорвата (1911) и Г.Н. Потанина. Из них вошли в систему МНП и включены в состав Приамурского учебного округа гимназии: М.А. Оксаковской (1908), Я.А. Дризуля (1913) и гимназия им. Д.Л. Хорвата (1915), остальные занимались по программам мужских гимназий МНП <sup>140</sup>. Качество образования, полученного в гимназиях Харбина, позволяло выпускникам в дальнейшем поступать в университеты или высшие профессиональные учебные заведения в России.

Кроме того, на линии КВЖД имелись частные учебные заведения 2-го разряда, которые, согласно существовавшей тогда градации, были с трёхгодичным курсом обучения и соответствовали курсу прогимназий. Такого типа средние учебные заведения были открыты Обществом распространения среднего образования на станциях Маньчжурия и Пограничная, где в 1916–1917 учебном году учились 80 и 130 чел. <sup>141</sup>

Обязанности административного и педагогического надзора за ними лежали на Учебном отделе КВЖД.

В систему общего начального образования входили двухклассные железнодорожные школы, одноклассные поселковые (муниципальные) школы, высшие начальные училища (ВНУ) и церкви-школы.

В 1907 г. все учреждения РПЦ на линии КВЖД из-за неудобства управления ими вследствие отдалённости от Пекина были переданы в ведение Владивостокской епархии<sup>142</sup>, что позволило более оперативно решать задачи церковно-школьного строительства и расширить сеть церквей-школ. В 1908–1916 гг. церкви-школы открыли на станциях Мяньюхэ (1911), Чжаланьтунь (1915), Мулин (1909), Куанченцзы (1908), Ашихэ (1916) и в городе Цицикаре (1913)<sup>143</sup>. Таким образом, к 1917 г. общая численность церквей-школ на линии КВЖД достигла 13, т.е. с учётом открытых перед Русско-японской войной учебных заведений выросла почти на 54%.

Летом 1916 г., по данным Н.В. Борзова, в ведении Учебного отдела дороги находились 12 начальных школ, расположенных на Западном и Восточном участках КВЖД (см. табл. 1).

Таблица 1

**Начальные школы, подведомственные учебному отделу КВЖД  
(по данным на июнь 1916 г., без г. Харбина)<sup>144</sup>**

Место расположения	Тип учебного заведения	Число учеников
ст. Маньчжурия	двухклассная железнодорожная школа	185
	одноклассная поселковая школа	291
	высшее начальное училище (с одним составом классов)	-
ст. Чжалайнор	одноклассная школа (открыта арендаторами угольных копей Крыловым и Ильинским)	38
г. Хайлар	двухклассная железнодорожная школа	137
	общественное двухклассное училище в память 300-летия царствования Дома Романовых (открыто поселковым правлением)	163
ст. Мяньюхэ	одноклассная поселковая школа	25
ст. Бухэду	двухклассная железнодорожная школа	155
	одноклассная поселковая школа	47
ст. Хорго	одноклассная школа (открыта Торговым домом братьев Шевченко)	22
ст. Пограничная	двухклассная железнодорожная школа	206
г. Мулин	двухклассная железнодорожная школа	78

Общее число учащихся в школах на линии КВЖД, подведомственных Учебному отделу дороги, составляло более 1500 чел.

Для удовлетворения образовательных потребностей подрастающего поколения русских детей в 1916–1917 учебном году поселковый совет станции Пограничная открыл высшее начальное училище (ВНУ), установив его годовое содержание в размере 8000 руб.<sup>145</sup> В этот же период поселковое правление станции Маньчжурия расширило функционировавшее там ВНУ до второго состава учеников, а городской совет Хайлара открыл первый и второй классы ВНУ на базе одноклассной поселковой школы<sup>146</sup>. Заметим, что высшие начальные училища, учрежденные в России законом от 25 июня 1912 г., состояли из 4 классов с годичным курсом обучения в каждом и представляли собой повышенные начальные школы в России.

В деле развития муниципальных начальных школ Общественное управление Харбина отстаивало свою полную независимость от Учебного отдела КВЖД. Вопросами развития народного образования в городе занималась Комиссия по народному образованию, учрежденная 30 июня 1908 г. Общественное Управление стремилось к введению бесплатного всеобщего, однако полностью это не удалось реализовать. В 1912 г. Комиссия по народному образованию, приняв решение о расширении сети муниципальных школ, одновременно установила плату за обучение для имущих горожан в 20 руб., оставив обучение бесплатным для 50% учеников<sup>147</sup>.

Таблица 2

**Динамика роста сети муниципальных начальных школ в г. Харбине**  
(1908 – февр. 1917 г.)<sup>148</sup>

Годы	школ	классов	учителей	учащихся
1908	2	12	15	427
1912	5	28	32	1125
1917	6	36	47	1596

Таким образом, за 9 лет число учителей в муниципальных начальных школах Харбина, собственно школ и открытых при них классов выросло в 3 раза, учеников – в 3,7 раза. Кроме этих школ в мае 1916 г. Комиссия открыла городское высшее начальное училище.

С учётом польского высшего начального училища, открытого в Харбине в 1907 г.<sup>149</sup>, к февралю 1917 г. на линии КВЖД работали 5 ВНУ. Данному типу учебных заведений отводилась особая роль в реформе национальной системы образования в России, необходимость которой диктовалась перспективами индустриального развития страны. Министерство народного просвещения России возглавил в начале января 1915 г. известный своими либеральными взглядами граф Павел Николаевич Игнатьев. Положения реформы П.Н. Игнатьева имели важное историческое значение, т.к. в последующем легли в основу перестройки российской школьной системы (в том числе и на линии КВЖД) на принципах Единой Трудовой Школы в 1920-е гг.

Стратегия реформирования национальной системы образования предполагала переход к *единой школе* в составе I и II ступеней на основе преемственности начальной и средней школ<sup>150</sup>. В соответствии с положениями реформы, к начальной ступени

обучения относились: 1–4 классы народной школы, 1–3 классы ВНУ и 1 ступень гимназии (1–3 классы)<sup>151</sup>. Предполагалось согласование курсов данных школ с курсом школ I ступени.

Двухклассные учебные заведения, функционировавшие на линии КВЖД, являлись повышенными начальными школами с пятилетним сроком обучения. Первые три года обучения составлял 1-й класс, по содержанию соответствовавший обучению в 1-м классе народного училища Министерства народного просвещения. Обучение во 2-м классе было рассчитано на два года. Деятельность одноклассных поселковых школ определялась «Инструкцией для двухклассных и одноклассных сельских училищ Министерства народного просвещения» (1875) с трехлетним сроком обучения. Таким образом, находившиеся в ведении Учебного отдела КВЖД начальные училища по срокам обучения в них совпадали по срокам с I ступенью единой школы и, хотя не имели статуса высших начальных училищ, но при корреляции программ, могли стать ей идентичными. Школы 2-го разряда Общества распространения среднего образования соответствовали первой ступени гимназии, а, следовательно, и I ступени единой школы по реформе П.Н. Игнатьева.

В целом система русского образования, сложившаяся в Маньчжурии в дореволюционный период, соответствовала школьной системе Российской империи тех лет. Обучение велось по программам МНП России. Однако образование в русских школах Маньчжурии носило ярко-выраженный национально-ориентированный характер, основу которого составляло преподавание православного вероучения (Закон Божий), русского языка и русской словесности, отечественной истории и географии, определявших нацеленность образования на воспроизводство культурной традиции русского народа и передачу её достижений подрастающему в отрыве от исторической родины поколению молодых россиян.

Этнокультурная специфика функционирования русской школы в Маньчжурии обуславливала также использование в педагогической практике «принципа дополнительности» элементов осваиваемых родной культуры и культуры страны проживания<sup>152</sup>. К примеру, в учебный план высшего начального училища в Хайларе включали изучение монгольского языка<sup>153</sup>, в силу того, что коренное население города и его округа составляли монголы.

Сеть низшего профессионального образования расширилась за счёт открытия Учебным отделом и частными лицами в 1906–1911 гг. следующих спецкурсов и школ: 1-й Харбинской зубоветеринарной школы, телеграфной школы с 4- и 6-месячным курсами обучения, полицейской школы для низших чинов с 3-месячным курсом, бухгалтерских курсов А.Х. Бермана, стенографических курсов Рейзман, курсов английского языка А.К. Гранта и Софийского училища восточных языков<sup>154</sup>.

Подготовка военных специалистов осуществлялась в учебных заведениях Заамурского военного округа. С 1902 по 1911 г. округом командовал генерал Н.М. Чичагов, приложивший много труда и сил к усовершенствованию боеготовности округа, при-

нятого им в стадии формирования. Его стараниями в Харбине была открыта офицерская школа, лекции в которой читали специалисты разных профилей: артиллеристы, железнодорожные офицеры и военные инженеры, офицеры генерального штаба <sup>155</sup>.

Для детей служащих округа учредили школу-приют им. Наследника Цесаревича Алексея Николаевича (1908), обучение в которой было поставлено настолько профессионально, что её воспитанники поступали без экзаменов в кадетские корпуса <sup>156</sup>.

Переводчиков для нужд округа готовила Школа местных языков штаба Заамурского округа Пограничной стражи (1906)<sup>157</sup>. В школе изучали китайский и японский языки. На практику по японскому языку учащихся посылали в школы епископа Николая (Касаткина), открытые им при Русской духовной миссии в Токио. За девять лет работы школа переводчиков снабдила Заамурский военный круг кадрами хороших специалистов.

В 1915 г., когда в связи с военными мобилизациями и отправкой на фронт произошла ликвидация Округа, подведомственные ему учебные заведения закрылись.

Начало развитию среднего профессионального образования было положено открытием мужского и женского коммерческих училищ в Харбине. По этим учебным заведениям сохранилась наиболее полная информация, относящаяся к рассматриваемому нами периоду.

Потребность в коммерческих училищах остро чувствовалась служащими КВЖД, имевшими у себя детей старшего школьного возраста. Однако затянувшаяся постройка зданий, а затем Русско-японская война отсрочил их открытие на послевоенный период. Мужское коммерческое училище начало работу 26 февраля 1906 г., а женское – в 1907 г. Они были подведомственны учебному отделу КВЖД, руководил ими Н.В. Борзов.

Строительство четырёх корпусов училищ в соответствии с современными требованиями оборудования учебного процесса финансировалось КВЖД. Здания оснастили вентиляцией, паровым отоплением и электрическим освещением. Под обучение было выделено 37 классных комнат (21 в мужском и 16 в женском), 7 учебно-вспомогательных кабинетов (физики, географии, истории, рисования, естественно-исторический, космографии и товарный), химическая лаборатория, фундаментальная и ученическая библиотеки, помещение для лепки и гимнастический зал. Училища располагали комнатами для преподавателей, инспекторов и администрации, четырьмя рекреационными залами, в одном из которых помещалась церковь, тремя столовыми с кухнями, медицинским пунктом и др.

Ежегодный бюджет училищ состоял из двух источников: пособия от Общества КВЖД и платы родителей за право обучения, причем субсидия от железной дороги составляла две трети бюджета училищ (см. табл. 3)<sup>158</sup>.

**Финансовые затраты КВЖД на содержание коммерческих училищ г. Харбина**

Годы	Субсидии КВЖД
1906	58966 руб. 03 коп.
1907	101031 руб. 06 коп.
1908	89052 руб. 67 коп.
1909	112809 руб. 36 коп.
1910	121639 руб. 65 коп.
1911	152000 руб. 05 коп.
1912	148947 руб. 31 коп.

Статьи расходов включали оплату труда преподавателей и служащих, содержание и ремонт зданий, содержание и возобновление имущества, закупку классных учебных пособий, учебной и научной литературы, канцелярские и мелочные расходы, проведение образовательных экскурсий и литературно-музыкальных вечеров, обеспечение санитарного состояния помещений и территории и т.д.

Первоначально родители платили за обучение своих детей 60 руб. с человека в год. Со временем плата за обучение в младших классах выросла до 80 руб. (вместе с платой за обязательные завтраки – до 100 руб.); в старших классах до 100 и 120 руб. соответственно <sup>159</sup>. Попечительский совет имел право освобождать от платы до 25% учащихся (затем только 10%) и родительский комитет до 10% <sup>160</sup>.

**Динамика качественного состава преподавателей мужского  
и женского коммерческих училищ г. Харбина <sup>161</sup>**

Наименование учебного заведения	Годы	Всего	Мужчин	Жен- щин	Уровень образования		
					высшее	среднее	специальное
Мужское коммерческое училище	1905– 1906	7	5	2	3	4	-
	1912– 1913	38	34	4	19	12	7
Женское коммерческое училище	1905– 1906	26	13	13	10	10	6
	1913– 1913	35	24	11	18	13	4

Открытые в составе пяти основных классов оба училища последовательно развивались до восьмиклассного состава и в 1909–1910 учебном году сделали первый выпуск учащихся. Накануне Первой мировой войны в училищах было 29 классов: 17 по мужскому (подготовительный, 8 основных, 7 параллельных и китайский класс) и 12 по женскому (подготовительный, 8 основных, 2 параллельных и китайский класс).

Число учащихся в мужском училище возросло соответственно с 131 чел. в 1906 г. до 579 чел., а в женском – с 287 чел. до 315 <sup>162</sup>.

В 1908 г. при коммерческих училищах открыли 3-классную торговую школу. Помимо специальных дисциплин, таких как товароведение, бухгалтерский учёт и др. учебная программа школы включала региональный компонент (изучение состояния местного рынка) и усиленную языковую подготовку (китайский и японский языки)<sup>163</sup>, благодаря чему её выпускники не испытывали сложностей с устройством на работу в Маньчжурии.

Следует обратить внимание на исторический опыт адаптации учебных программ в харбинских коммерческих училищах к региональной специфике. Начав с «несколько пониженной программы», перешли на программу коммерческих училищ, расширив её по общеобразовательным предметам до объема курса реальных училищ в России. Однако в отличие от них коммерческие училища Харбина отличались наличием дисциплин специального цикла по истории и географии Востока, расширенным курсом иностранных языков (китайского, английского, немецкого, и, по выбору, французского).

Такая учебная программа давала выпускникам мужского Харбинского коммерческого училища право поступать в университеты, а выпускницам женского училища пользоваться правами женских гимназий ведомства императрицы Марии <sup>164</sup>. Уравнивание в правах с женскими гимназиями свидетельствует, в частности, о том, что выпускниц женского коммерческого училища ориентировали, в первую очередь, на преподавательскую деятельность. Доказательством нашего предположения могут служить данные о соответствующих изменениях в учебной программе женского училища, в которой были сокращены часы по ряду дисциплин общеобразовательного и общепрофессионального циклов (геометрии, географии, черчению, химии, экономической географии, бухгалтерии и русской корреспонденции) и введены педагогика, методика русского языка, методика арифметики и рукоделие.

Подготовка будущих кадров для КВЖД, воспитание русских и китайцев в духе взаимной солидарности, обучение китайских детей по-прежнему оставались одними из важнейших задач русской администрации. Учебные заведения, где обучались китайцы, строились и содержались за счет средств КВЖД. По окончании среднего учебного заведения китайские подростки могли продолжить учебу как в России, так и в полосе отчуждения КВЖД. Например, в 1906–1907 гг. из русско-китайской начальной школы четверо учеников-китайцев поступили в Харбинское коммерческое училище, причем их содержание взяло на себя Харбинское благотворительное общество. Однако из-за финансовых затруднений осенью 1907 г. им уже было отказано в бесплатном обучении, и впредь бесплатное содержание китайских учеников считалось убыточным для Общества <sup>165</sup>.

Осенью 1911 г. по ходатайству управляющего КВЖД генерал-лейтенанта Д.Л. Хорвата и местного даотая господина Линьтяо правительство Китая выделило

средства для обучения китайских детей в русских школах. Нашлось 29 чел. в возрасте от 11 до 18 лет, желающих поступить в Харбинские коммерческие училища (20 мальчиков и 9 девочек из семей китайской интеллигенции или чиновников.); в 1913 г. в училищах уже было 35 мальчиков и 26 девочек<sup>166</sup>. Для скорейшего овладения русским языком китайские ребята были помещены в семьях русской интеллигенции. Обучение вели русские преподаватели, владевшие китайским языком, за работу с китайскими учащимися им доплачивали. Таким образом, коммерческие училища с успехом развивали традицию распространения среди коренного населения русского языка и приобщения его к европейской культуре.

Со стороны китайской администрации также предпринимались меры по распространению русского языка<sup>167</sup>. В 1906 г. цзянцзюнь Дагуй принял решение восстановить русско-китайскую школу в Цзилине, закрытую во время Русско-японской войны. Вскоре решение было пересмотрено в пользу высшего училища по типу Переводческого института в Пекине (Исюэгуань), в котором бы наряду с китайскими дисциплинами изучались русский, английский и японский языки. Училище открылось в 1907 г. На отделении русского языка преподавал выпускник владивостокского Восточного института Шкуркин. По его методике китайские студенты довольно быстро овладевали русским языком. Генерал-губернатора Сюй Шичана обратил на это внимание и открыл такое же учебное заведение в Мукдене.

Однако через два года в условиях наступившего финансового кризиса китайское правительство в попытке найти свободные финансовые средства для продолжения реформ прибегло к самому неудачному виду экономии – закрытию учебных заведений, в первую очередь, школ иностранных языков (фаньяньсюэтан) и высших училищ иностранных языков в Мукдене и Цзилине. В результате этой меры только в одном Цзилине не завершили образование около 90 студентов, а 92 000 лан серебра\*, потраченные на организацию работы училища, были, по сути, израсходованы непроизводительно<sup>168</sup>.

Таким образом, после утраты русско-китайских школ в Квантунской области и секвестра китайским правительством училищ иностранных языков, центральное место в системе русско-китайского образования осталось за Образцовой русско-китайской школой, которая продолжала функционировать в Харбине.

Проблема распространения русского языка и европейских знаний среди китайских детей приобретала для русской администрации особую остроту в силу конкуренции с японской системой образования, активно распространявшейся в Южной Маньчжурии. Для упрочения связей с населением оккупированной территории в Дайрене (Дальнем), Фушуне, Чанчуне, Гунчжулине, Чанту, Мукдене, Ляояне, Ташичао, Вафантене и в других более мелких населенных пунктах японцы открыли начальные шестиклассные школы. Число посещавших их японских детей быстро увеличивалось. В 1907 г. в них учились 256 чел., а в 1910 г. – 1380, т.е. число учеников

---

\* 1 лан – 37,3 г серебра, или 2,6 руб.; 92000 лан = 239200 руб.

возросло более чем в 5 раз <sup>169</sup>. Для китайских детей были открыты специальное училище и шесть школ на Ляодунском полуострове, а также специальные отделения при некоторых из японских школ. Помимо этого в Порт-Артуре для японцев работали высшее инженерное училище и высшая школа для японок.

Практика совместного обучения русских и китайских детей на линии КВЖД продолжалась и в советское время. Однако обучение для всех стало платным. Стоимость содержания одного русского ученика в школе I ступени в 1926 г. составляла 69,9 руб., а китайского – 77,5 руб., в школе II ступени соответственно 137,7 руб. и 272,3 руб.<sup>170</sup> Разница в оплате объяснилась тем, что китайские учебники и материалы обходились дороже, чем русские.

С переходом КВЖД в совместное управление особенно стало заметным увеличение школ для детей служащих и рабочих китайской национальности. Так, в конце 30-х гг. функционировало 16 городских и линейных школ, среднее учебное заведение, училище Пу Юй и специализированное училище под названием «Юбилейное техническое училище имени первого председателя правления дороги Сюй Цзинчена», а также две частные школы, расположенные на Чжалайнорских коях в Чжалайнтуне. Все эти учебные заведения получали ежемесячную субсидию от управления дороги. Всего в них начитывалось до 2 тыс. учащихся.

Школы, расположенные вдоль линии железной дороги, были в основном I ступени. При училище Пу Юй имелись детский сад, классы низшей начальной школы, классы высшего начального училища и гимназический класс I ступени. Училище Сюя было специализированным заведением, где первые 3 года изучали предметы общеобразовательного характера, а последние 3 года ученики изучали отдельные специальные курсы.

Управление дороги не ограничивало прием в эти школы китайских детей: в них могли поступать не только дети служащих КВЖД, но и дети частных лиц китайского происхождения. В процентном отношении они составляли 24,3% от общего количества учащихся, в то время как в русских железнодорожных школах число детей частных лиц достигало лишь 12,7% <sup>171</sup>. В целом нужда в начальном образовании для детей служащих дороги китайской национальности была удовлетворена.

Таким образом, русские школы, созданные в полосе отчуждения КВЖД, имели большое значение для образования русских и китайских детей. Возможность изучения языка другой страны, ежедневное общение учеников разных национальностей способствовали дружбе и взаимопониманию.

Учебные заведения, созданные в Харбине и полосе отчуждения КВЖД в дореволюционный период, сыграли огромную роль в 1920–30-е гг., когда Харбин стал одним из культурных центров русской эмиграции.

В начале 1920-х гг. популярными в Харбине были школы КВЖД, мужское и женское коммерческие училища КВЖД, гимназия М.С. Генерозовой, гимназия Я.В. Дри-

зуль, гимназия им. Ф.М. Достоевского, учебные заведения М.А. Оксаковской, гимназия Христианского союза молодых людей (ХСМЛ) и др.

Главной задачей русской средней школы в условиях эмиграции было «дать детям русских беженцев образование и воспитание в истинном национальном и патриотическом духе на православных началах», «сохранить русских детей для будущей России»<sup>172</sup>. Гимназии и за рубежом оставались русской школой, которая по существу становилась единственной, кроме семьи, возможностью сохранения родной культуры. Местные власти настаивали на изучении русскими детьми языка, литературы, истории, географии приютившей их страны. Понимая объективность и гуманность этого требования и принимая его, русские средние учебные заведения не отказывались от своей благородной цели – сохранять национальный характер русской школы.

Иные задачи решали вузы, которые стали создаваться в Маньчжурии русскими эмигрантами в 20-е годы. В 1920 г. был открыт русско-китайский техникум, преобразованный в 1922 г. в политехнический институт и ставший со временем самым популярным высшим учебным заведением Харбина. Институт был открыт благодаря усилиям русских инженеров, администрации КВЖД, Харбинского биржевого комитета, а также частных лиц, принявших участие в финансировании проекта.

Харбинский политехнический институт управлялся особым коллективным органом (правлением), в состав которого входили ученые, инженеры, представители местной власти: В.Ф. Ковальский, С.Ц. Оффенберг, П.С. Тищенко, А.Х. Калина и др. Первым его директором был А.А. Щелков<sup>173</sup>. Десятилетний юбилей института в 1930 г. широко отмечало не только студенчество, но и вся общественность Харбина. К этому времени в институте работало уже 17 кафедр и 4 доцентуры, обучались в нем 902 студента<sup>174</sup>.

Кроме политехнического института в Харбине в 30-е гг. работало еще 5 вузов, где обучалось более 1600 русских студентов. По количеству русских, обучавшихся в высших учебных заведениях, Харбин уступал только Парижу, где в 1928 г. насчитывалось 2385 русских студентов-эмигрантов<sup>175</sup>.

В 1920 г. русскими профессорами был основан Харбинский юридический факультет с тремя отделениями: юридическим, экономическим и ориентальным. В нем работали 34 русских преподавателя-эмигранта<sup>176</sup>.

В 1920 г. был создан и педагогический институт, который в 1929 г. был передан китайцам. Среди окончивших этот институт были О.М. Макарова, Л.М. Добржанская, К.М. Ильницкая, которые посвятили свою жизнь педагогической деятельности, формированию у своих учеников национального самосознания, любви к родине, чувства прекрасного.

В 1925 г. был открыт Институт ориентальных и коммерческих наук. Выпускницей этого института была Милица Борисовна Карпова, окончившая в 1926 г. гимназию М.А. Оксаковской и поступившая в этот институт. М. Б. Карпова в числе первых выпускников этого института стала кандидатом экономических наук<sup>177</sup>.

Популярностью среди русских студентов-эмигрантов пользовались Северо-Маньчжурский университет, где наряду с русскими обучались китайцы, а также Институт иностранных языков. Эти высшие учебные заведения оставили глубокий след в воспитании и образовании не только русских, но и китайских студентов.

К началу 1930-х годов в Маньчжурии насчитывалось 74 русских учебных заведения, не считая вузов, специальных школ и кратковременных курсов. Из них в Харбине – 43, на линии КВЖД – 31 учебное заведение. Если в 1923 г. эти учебные заведения дали образование 6 тыс. русских, то уже в 1931 г. – 18 тыс., т.е. их число увеличилось в 3 раза<sup>178</sup>. Из 43 учебных заведения Харбина 13 были средними, среди них наиболее известными являлись гимназии М. С. Генерозовой, Я. А. Дризуль и др.

Не менее престижной и известной по-прежнему оставалась гимназия М.А. Оксаковской. Это учебное заведение закончили дочери генерала Д.Л. Хорвата, зав. земельным отделом М.К. Кошкарова, Н.Л. Гондатти и многие другие российские и китайские сановники. В 1931/32 учеб. году в женской гимназии обучались 172 ученицы, среди них 88 были эмигрантами, 41 – подданными СССР, 27 – китайскими подданными русского происхождения; 6 китаянок и 10 других национальностей. После смерти М.А. Оксаковской (1935) учебные учреждения возглавил ее сын – Ф.Е. Оксаковский, высокообразованный и культурный человек, продолживший лучшие традиции русского образования.

К 1930 г. одним из крупнейших заведений Харбина стала гимназия ХСМЛ (Харбинский союз молодых людей), где на двух отделениях – реальном и общеобразовательном – обучалось свыше 300 подростков, около 40 из них – бесплатно. Сохранив в своей работе строй и программу старой русской школы, эта гимназия брала на вооружение то новое и прогрессивное, что помогало ее воспитанникам выстоять и выжить в суровых условиях эмиграции. Здесь дополнительно стали преподавать английский и китайский языки, а также ряд практических предметов, включая машинопись и делопроизводство. Хорошо поставленная учебно-воспитательная работа способствовала развитию способностей у учащихся и знакомила их с ценностями и установками других стран.

Особенностью русского образования в Харбине являлся его регионоведческий характер: во всех гимназиях, помимо английского, учили китайский и японский языки (последний – особенно в 30–40-е гг.). Изучались такие дисциплины, как востоковедение, торговля стран Востока и др. Характерной чертой русской школы было то, что она не оставалась неизменной, а постоянно перестраивалась в соответствии с требованиями современности, дополняя свои программы местными особенностями.

Гимназия стремилась дать детям основы политического образования, познакомить их с главными процессами современности, раскрывая при этом основные понятия государственоведения, политической экономики, социологии, пыталась объяснить причины возникновения большевизма, его разрушительной деятельности и последствий.

Если в системе образования Советской России в 30–40-е гг. основные направления гуманитарных знаний составляли материализм, атеизм, интернационализм, диалектика, то в русской школе в Маньчжурии – идеи служения делу возрождения свободной России, патриотических традиций, русского народа, православия.

Успешное решение задач, поставленных перед русской школой в эмиграции, во многом определялось уровнем образования и педагогическим стажем учителей. Преподавательский состав в средних учебных заведениях в 30-е гг. имел высшее и среднее образование, хотя еще в 20-е годы некоторые преподаватели имели незаконченное среднее образование: в 1922 г. таких было 241 чел., а в 1925 г. – 46 чел.<sup>179</sup> За период с 1922 по 1930 гг. значительно возросло число учителей, имеющих стаж работы от 11 до 15 лет и от 16 до 20 лет: если таковых в 1920 г. было 39 и 30 чел., то в 1930 г. – уже 95 и 62 чел.<sup>180</sup>

К 1930 г. основу педагогического коллектива составили учителя от 31 до 40 лет, имевшие специальное образование, стаж, а также жизненный опыт. К этому времени коллективы учителей стали пополняться представителями нового поколения русских эмигрантов в возрасте 20 и более лет, получивших образование в Маньчжурии. Они стремились внести в процесс обучения и воспитания новейшие достижения в области педагогической мысли, новые методы преподавания.

Это явилось одним из факторов, оказавших положительное влияние на качество образования и воспитания, а также успешное решение задач, поставленных перед русской образовательной школой в 30–40-е гг.

В 1930-е гг. большое влияние на развитие русского образования в этом регионе стал оказывать политический фактор. В 1931 г. Япония оккупировала Маньчжурию, что привело к существенным изменениям системы русского образования, которая подверглась последовательной японизации. Для подготовки новых учебников и учебных пособий с марта 1932 г. в Маньчжурию стали прибывать японские методисты и другие специалисты в области образования. 1 декабря 1940 г. была учреждена комиссия Министерства народного благосостояния (МНБ) с отделением в Харбине, в состав которой вошли 16 чел.: представители МНБ, местных органов, а также российской эмиграции.

Во главе русского сектора по составлению учебников встали известные российские ученые – профессора Н.И. Никифоров и Г.Г. Авенариус<sup>181</sup>. Содержание новых учебников и учебных пособий строилось таким образом, чтобы давать японскую интерпретацию внутренним и международным событиям, воспитывать у учащихся лояльное отношение к японскому режиму и стремление к сотрудничеству с этой страной.

С учетом этих требований МНБ разработало «Основные положения воспитания и образования русских эмигрантов», которые были положены в основу деятельности всех эмигрантских учебных заведений. В Положениях подчеркивалось, что учебно-воспитательный процесс должен строиться на антикоммунистических идеях и прово-

даться на русском языке. При этом особо оговаривалось, что религиозные, национальные обычаи, составляющие особенности российских эмигрантов, должны проводиться в школах таким образом, чтобы не отрывать детей от школьных занятий. Особый упор делался на расширение практических знаний<sup>182</sup>.

В качестве обязательного предмета вводился японский язык, как «путь к изучению истории, культуры, духа японского народа как ведущей на Востоке нации, связывающего звена между народами Маньчжоу-го»<sup>183</sup>. В 1935 г. было уже открыто 280 школ японского языка, обучение в которых должны были проходить все лица в возрасте от 15 до 35 лет<sup>184</sup>.

Образование в средней русской школе продолжали получать дети различных категорий населения Харбина. Так, в гимназии педагогического института, находившейся с 1935 г. в ведении Бюро по делам российских эмигрантов (БРЭМ), в 1936 г. обучались дети рабочих (936 чел.), железнодорожников (33 чел.), торговцев (21 чел.), педагогов (14 чел.), ремесленников (11 чел.), государственных служащих (6 чел.), медицинских работников (95 чел.) и др. Значительное число (53 чел.) составляли дети безработных<sup>185</sup>.

В 1937 г. в связи с реформой народного образования все учебные заведения, в том числе эмигрантские, переводились на единые учебные программы централизованного управления.

Целью реформы было создание системы образования, которая помогала бы японским властям сформировать у молодого поколения русских прояпонские убеждения, тем самым обеспечить сохранение политического и экономического господства Японии в Маньчжурии.

В мае 1937 г. все эмигрантские школы были перестроены на трехступенчатую основу: первая ступень – начальные школы; вторая – повышенные народные школы; третья – высшие народные школы. Реформа 1937 г. не только видоизменила внешний облик школ, но и перестроила содержание обучения в них.

В результате реформы в школьном деле ряд средних учебных заведений Харбина прекратил свое существование: старейшая женская гимназия М.А. Оксаковской, гимназия Я.А. Друзель, 1-е реальное училище и др. В то же время правительством были открыты несколько средних учебных заведений, из которых одни относились к категории высших народных школ, а другие – к школам специального типа.

К числу учебных заведений типа высших народных школ, существовавших в Харбине в это время, следует отнести духовную семинарию, имевшую четыре основных и два дополнительных подготовительных класса, 1-ю Харбинскую школу языкознания, Институт и гимназию ХСМЛ. Это были частные школы. Распоряжением правительственных органов с 1944 г. прием в них учащихся в первый класс был закрыт. Они стали существовать в составе трех классов: 2-го, 3-го и 4-го.

В эти годы было создано много профессиональных школ, цель которых – дать практические знания, необходимые в сложившейся обстановке. Так, в 1937 г. в Хар-

бине была открыта профессиональная школа для девочек от 12 до 16 лет, закончивших городские начальные училища или перешедших во второй класс средних школ. Программа школы соответствовала программам русских прогимназий, обязательными предметами в них являлись японский язык, домоводство, кулинария, шитье, кустарное ремесло, оказание первой медицинской помощи и др. В 1938 г. в городе была основана профессиональная женская школа с трехгодичным курсом обучения. Кроме общего образования, ученицы изучали конторское дело и все виды женского рукоделия.

Несмотря на тяжелые материальные условия, на небольшую финансовую помощь со стороны БРЭМ и Комитета содействия учащимся, в 30–40-е гг. русские учебные заведения продолжали существовать, хотя и в реформированном виде.

К началу 40-х гг. для русского населения Маньчжурии имелось достаточное количество народных и повышенных народных школ. В 1944–1945 гг. в Маньчжурии насчитывалось 12 средних учебных заведений, 7 из них находились в Харбине.

Если в 1937 г. среднюю школу закончили 340 чел., то в 1941 г. – уже 357, в том числе женскую гимназию и высшую народную школу – 62 чел.; женскую профессиональную школу – 19 чел.; в повышенных народных школах получили образование 249 чел., в народных школах – 339 чел.

Национальные ценности образования были безоговорочно признаны приоритетными именно в то время, когда русская школа оказалась в самых неблагоприятных для их прививания условиях. Главными в обучении оставались гуманитарные предметы, т.н. «Россика» – язык, литература, история, география. Особая роль в нравственном воспитании детей отводилась Закону Божию, который пронизывал всю атмосферу школы, знакомил детей с жизненно-нравственными правилами, объясняя факты и явления обыденной жизни. Обучение русскому языку не ограничивалось формированием навыков практического владения родным языком, а обеспечивало знание его законов и истории.

Национальное воспитание осуществлялось на уроках хорового пения, танцев, рисования. В то же время пребывание в чужой стране обязывало изучать литературу, историю, географию Китая, Японии и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Старшему поколению эмигрантов потребовалось много изобретательности и такта, чтобы в сложных условиях эмиграции найти формы выживания и образования, гармонично соединявшие в себе общечеловеческие и национальные ценности, возвышенное отношение человека к отечеству, своему народу, направленное на уважение к его культуре и традициям.

В заключение отметим, что на протяжении десятков лет русские в Китае и в Маньчжурии не только сумели сохранить свой родной язык, русские национальные обычаи и традиции, культуру быта и труда, но и способствовали модернизации образования в Китае, созданию системы образования, нацеленной на удовлетворение

практических запросов и духовных потребностей не только русского, но и китайского населения.

До периода Маньчжоу-го российская эмиграция сумела создать тщательно продуманную систему образования, включавшую в себя разные типы учебных заведений с разноуровневой структурой: начальные и средние общеобразовательные и профессиональные школы, высшие учебные заведения. Характерно, что в учебных заведениях практиковался билингвизм (преподавание на русском и китайском, русском и монгольском языках), смешанное образование.

Она успешно функционировала и в 1930-е гг. имела заметные результаты в отличие от европейских стран, где в связи с потерей надежды на ближайшее возвращение в Россию русская школа в этот период пришла в упадок. К концу 1929 г. в странах Европы имелось лишь 37 русских средних школ, в которых обучалось 5401 чел.<sup>186</sup> Данное обстоятельство позволило Харбину стать в этом отношении выше, чем другие зарубежные центры русского расселения.

Этому способствовали и особые механизмы сохранения «русскости» и адаптации российских эмигрантов к местным условиям в Харбине и полосе отчуждения КВЖД, которые складывались исторически на протяжении десятков лет.

В ходе столкновения в Манчжурии двух цивилизаций (Востока и Запада) во всех сферах повседневной жизни не произошло ни ассимиляционных, ни аккультурационных процессов среди русского населения. В окружении «чуждой» им культуры русские создали свою диаспору, сохранили свое национальное самосознание, что способствовало возникновению развитой системы русского образования. А русская школа в свою очередь выступала в роли не только хранительницы национальных ценностей, но и передавала молодому поколению, в том числе и китайцам, большую часть русских достижений, традиций и культурного наследия.

---

<sup>1</sup> Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. Общий свод по империи результатов разработки данных Первой всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г. Т. 1. СПб., 1905. С. 142–159.

<sup>2</sup> Крестьянство Сибири в эпоху капитализма. Новосибирск, 1983. С. 40.

<sup>3</sup> Подсчитано на основании: Кабузан В.М. Дальневосточный край в XVII – начале XX в. (1640–1917). М., 1985. С. 112. Табл. 9.

<sup>4</sup> Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 17. С. 113.

<sup>5</sup> Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. М., 1909. С. 82; Сергеев О.И. Казачество на русском Дальнем Востоке в XVII–XIX вв. М., 1983. С. 72.

<sup>6</sup> Кириллов А.И. Географическо-статистический словарь Амурской и Приморской областей. Благовещенск, 1894. С. 21, 335; Приамурье... С. 105.

- <sup>7</sup> Подсчитано на основании: Российский гос. ист. арх. – далее РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 403. Л. 175.
- <sup>8</sup> Подсчитано на основании: РГИА. Ф. 391. Оп. 3. Д. 1148. Л. 107 об.; РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5619. Л. 4 об.; Сергеев О.И. Казачество... С. 73.
- <sup>9</sup> Подсчитано на основании: Доклады окружной торгово-промышленной палаты по вопросам экономики русского Дальнего Востока, представленные на Вашингтонскую конференцию 1921 года. Владивосток, 1922. С. 17; Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. Владивосток, 1925. С. 17; Кабузан В.М. Дальневосточный край... С. 113.
- <sup>10</sup> Подсчитано на основании: Обзор Камчатской области за 1912 год. Петропавловск-Камчатский, 1913. Прилож. 1; Обзор Приморской области за 1913 год. Владивосток, 1915. Прилож. 2; Обзор Приморской области за 1914 год. Владивосток, 1916. Прилож. 1; Мурзаев Д.В. К вопросу об экономическом состоянии Амурской области за последнее десятилетие. Благовещенск, 1913. С. 79; Сахалин: сб. статей о прошлом и настоящем. О. Сахалин. 1913. С. 1, 17, 52–54, 58–60, 63–64.
- <sup>11</sup> История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.). М., 1991. С. 236; РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3260. Л. 238; Российский гос. арх. Военно-Морского флота – далее РГА ВМФ. Ф. 909. Оп. 1. Д. 38. Л. 39.
- <sup>12</sup> Семевский В.И. Рабочие на сибирских золотых промыслах. СПб., 1898. Т. 2. С. 511; Гос. арх. Амурской области – далее ГААО. Ф. 46. Оп. 1. Д. 6. Л. 21–22 об.
- <sup>13</sup> История Дальнего Востока... С. 236.
- <sup>14</sup> РГИА. Ф. 1276. Оп. 9. Д. 127. Л. 5–5 об.; Движение рабочих на Дальний Восток в 1913 году. Иркутск, 1918. С. 1; Азиатская Россия. Т. 1. СПб., 1914. С. 524.
- <sup>15</sup> Отчет Приморского справочного бюро по рабочему вопросу за 1913 год. Хабаровск, 1914. С. 143; Ф. 394. Оп. 1. Д. 67. Л. 1–2 об., 12.
- <sup>16</sup> Тихонов Б.В. Переселения в России во второй половине XIX в. (По материалам переписи 1897 г. и паспортной статистики). М., 1978. С. 103, 164.
- <sup>17</sup> Михайлов Г.П. Заселение рыбаками морского побережья Уссурийского края // Труды IV Хабаровского съезда, созванного приамурским генерал-губернатором Д.И. Субботичем. 1903 г. Хабаровск, 1903. Прилож. 10. С. 2–3.
- <sup>18</sup> Там же. С. 2–6; Приамурье... С. 150–151; РГИА. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 38. Л. 250 об.; РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5619. Л. 3 об.
- <sup>19</sup> Подсчитано на основании: РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3260. Л. 238, 1043; Д. 4875. Л. 557 об.; Ф.ПЗ. Д.2864: Всеподданнейший отчет военного губернатора Приморской области за 1882 г. С. 2; ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 39. Л. 4; Краткое описание Дальнего Востока и прилегающих к нему областей Северной Маньчжурии и Северной Кореи. Военно-географ. и стат. обзоры. Хабаровск, 1912. С. 9.
- <sup>20</sup> РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 35. Л. 20 об.; Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора Духовского. 1896–1897 гг. Хабаровск, 1898. С. 7–8.
- <sup>21</sup> Приамурские ведомости. Хабаровск, 1896. 17 ноября; РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д.35. Л. 46.
- <sup>22</sup> РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 35. Л. 21, 26, 58.
- <sup>23</sup> Подсчитано на основании: РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 4875. Л. 557 об.; Ф. 394. Оп.1. Д. 35. Л. 21, 26, 35, 58; Обзор Амурской области за 1900 г. Благовещенск, 1901. С. 5–6; Обзор Приморской области за 1899 г. Владивосток, 1901. С. 5–6; Обзор Приморской области за 1911 г. Владивосток, 1912. Прилож. 1,3; Краткое описание Дальнего Востока... С. 5; Кабузан В.М. Дальневосточный край... С. 162.
- <sup>24</sup> Новомбергский Н. Остров Сахалин. СПб., 1903. С. 24.
- <sup>25</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 26. Д. 1933. Л. 66 об.; Ф. 1282. Оп. 3. Д. 332. Л. 13.

- <sup>26</sup> Марголис А.Д. Система сибирской ссылки и закон от 12 июня 1900 года // Ссылка и общественно-политическая жизнь в Сибири (XVIII – начало XX в.). Новосибирск, 1978. С. 136.
- <sup>27</sup> РГИА. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 38. Л. 205.
- <sup>28</sup> Обзор Приморской области за 1908 г. Владивосток, Б. г. Прилож. 3; Обзор Приморской области за 1913 год... Прилож. 3.
- <sup>29</sup> Приамурье... С.148–149.
- <sup>30</sup> ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 39. Л. 4, 5 об.; РГИА. Ф. 1263. Оп. 2. Д. 5511. Ч. 4. Л. 74–78; Граве В.В. Китайцы, корейцы и японцы в Приамурье. СПб., 1912. С. 6, 201.
- <sup>31</sup> ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 39. Л. 7 об.; Российский гос. ист. арх. Дальнего Востока – далее РГИА ДВ. Ф. 87. Оп. 1. Д. 99. Л.13.
- <sup>32</sup> РГИА. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 18. Л. 280; РГИА ДВ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 496. Л. 6 об.–25, 200, 220–221.
- <sup>33</sup> Панов А.А. Борьба за рабочий рынок в Приамурье // Вопросы колонизации. 1912. № 11. С. 246.
- <sup>34</sup> Арсеньев В.К. Краткий военно-географический и военно-статистический очерк Уссурийского края. 1901–1911 гг. Хабаровск, 1912. С. 179; Мурзаев Д.В. К вопросу об экономическом состоянии... С. 94–95; Обзор Приморской области за 1909 г. Б.м., Б.г. Прилож. 1.
- <sup>35</sup> Мурзаев Д.В. К вопросу об экономическом состоянии... С. 95; Обзор Приморской области за 1913 г. ... Прилож. 1.
- <sup>36</sup> Приамурье... С. 151; Граве В.В. Указ. соч. С. 128; Stephan John. The Russian Far East. A History. Stanford, 1994. P. 74–75.
- <sup>37</sup> Пржевальский Н.М. Путешествие в Уссурийском крае. 1867–1869 гг. Владивосток, 1990. С. 132.
- <sup>38</sup> Вагин В. Корейцы на Амуре // Сборник историко-статистических сведений о Сибири и сопредельных ей странах. Т. I. СПб., 1875–1876. Ч. VIII. С. 2; Песоцкий В.Д. Корейский вопрос в Приамурье. Хабаровск, 1913. С. 1.
- <sup>39</sup> Первая всеобщая перепись населения Российской империи. 1897 г. Т. LXXII. Амурская область. Тетр. 2. СПб., 1905. С. XIII–XIV; Т. LXXIV. Приморская область. Тетр. 1. СПб., 1899. С. XIV; Сборник статистико-экономических сведений по Амурской области. Вып. V. Благовещенск, 1917. С. 20–21; Песоцкий В.Д. Корейский вопрос... С. 6; Петров А.И. Корейцы на русском Дальнем Востоке в эпоху российского капитализма. 1861 – февраль 1917 г. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Владивосток, 1988. С. 15.
- <sup>40</sup> Галлямова Л.И. Японские предприниматели во Владивостоке // Россия и АТР. Владивосток, 1992. № 2. С. 32–36; Stephan John. Op. cit. P.76–78.
- <sup>41</sup> Подсчитано на основании источников: РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 4542. Л. 402; Ф.1276. Оп. 4. Д. 18. Л. 280; Гос. арх. Российской Федерации – далее ГАРФ. Ф. 586. Оп. 1. Д. 39. Л. 4; Краткое описание Дальнего Востока... С. 5; Мурзаев Д.В. К вопросу об экономическом состоянии... С. 79; Обзор Приморской области за 1911 год... Прилож. 1; Обзор Приморской области за 1913 год... Прилож. 1.
- <sup>42</sup> Целищев М.И. Экономические очерки... С. 17; Движение рабочих на Дальний Восток в 1913 году ... С. 1–2; Глуздовский В.Е. Приморско-Амурская окраина и Северная Маньчжурия. Владивосток, 1917. С. 121.
- <sup>43</sup> РГИА. Ф. 391. Оп. 1. Д. 335. Л. 74, 86; РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 1. Д. 921. Л. 310; Ф. 1470. Оп. 1. Д. 30. Л. 276.
- <sup>44</sup> Рыбаковский Л.Л. Население Дальнего Востока... С.62; Зуев В.Н. Сухопутные силы России на Дальнем Востоке в канун Октября 1917 года: структура, дислокация, численность // Вопросы истории гражданской войны и интервенции на Дальнем Востоке России. Владивосток, 1994. С. 50; Иконникова Т.Я. Дальневосточный тыл России в годы Первой мировой войны. Хабаровск, 1999. С. 240, 247–248.

- 
- <sup>45</sup> Амур. Иркутск, 1860. 20 июня; Сб. историко-статистических сведений о Сибири... Ч. 1. Разд. IV. Табл. 4.
- <sup>46</sup> Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX – начале XX в. Владивосток, 2000. С. 21.
- <sup>47</sup> Там же. Прилож., табл. 1.
- <sup>48</sup> Подсчитано на основании: Колбасенко И.С. Населенные места Приморской области в 1896 г. Никольск-Уссурийский, 1899. С. 12–18; Мурзаев Д.В. К вопросу об экономическом состоянии... С. 79. Ведомость 1.
- <sup>49</sup> Тихонов Б.В. Переселения в России... С. 103, 164.
- <sup>50</sup> Подсчитано на основании: Обзор Амурской области за 1913 год. Благовещенск, 1915. Прилож. 1; Обзор Приморской области за 1913 год... Прилож. 1.
- <sup>51</sup> Более подробно см.: История Дальнего Востока... С. 224–225.
- <sup>52</sup> Первая всеобщая перепись населения Российской империи. 1897 г. Т. 72. Амурская область. Тетр. 2 СПб., 1905. С. 14–15; Т. 76. Приморская область. Тетр. 3. СПб., 1904. С. 58–59.
- <sup>53</sup> Корейцы на российском Дальнем Востоке (вторая половина XIX – начало XX в.): Документы и материалы. Владивосток, 2001. С. 119, 120, 122.
- <sup>54</sup> Первая всеобщая перепись населения Российской империи... Т. 72. Тетр. 2. С. 14–15; Т. 76. Тетр. 3. С. 58–59; Корейцы на российском Дальнем Востоке... С. 71, 111, 205, 243, 250.
- <sup>55</sup> Цит. по: Хисамутдинов А.А. Владивостокъ. Этюды к истории старого города. Владивосток, 1992. С. 93.
- <sup>56</sup> РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 9. Л. 1–2, 13.
- <sup>57</sup> Яворская Е.Д. Деятельность Владивостокского городского управления по регламентации проживания китайского населения (вторая половина XIX – начало XX в.) // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Благовещенск, 2002. Вып. 3. С. 360.
- <sup>58</sup> Там же.
- <sup>59</sup> Владивосток: Сб. исторических документов (1860–1907 гг.). Владивосток, 1960. С. 50.
- <sup>60</sup> Яворская Е.Д. Деятельность Владивостокского городского управления ... С. 360–361.
- <sup>61</sup> РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 176. Л. 65–79.
- <sup>62</sup> Корейцы на российском Дальнем Востоке... С. 78–81.
- <sup>63</sup> Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока. Владивосток, 1990. С. 251.
- <sup>64</sup> Там же. С. 261.
- <sup>65</sup> Там же. С. 241.
- <sup>66</sup> Вост. обозрение. 1884. № 48. С. 7.
- <sup>67</sup> Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока... С. 229–230.
- <sup>68</sup> Петров А.И. Городская дума и образование китайско-корейской слободки во Владивостоке (1884–1893 гг.) // Законодательные (представительные) органы власти в Приморском крае: история, современность, тенденции развития. Владивосток, 2000. Ч. 3. С. 6.
- <sup>69</sup> Там же. С. 7.
- <sup>70</sup> Там же. С. 8; Надаров И. Второй съезд губернаторов и других представителей в Хабаровске в 1886 г. Владивосток, 1886. С. 17.
- <sup>71</sup> РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 96. Л. 9, 30.
- <sup>72</sup> Матвеев Н.П. Краткий исторический очерк г. Владивостока... С. 229.
- <sup>73</sup> РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 234. Л. 106–108, 130.
- <sup>74</sup> Востриков Л.А., Востоков Э.В. Хабаровск и хабаровчане: Очерки о прошлом. Хабаровск, 1991. С. 26.
- <sup>75</sup> РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 234. Л. 117–122 об.
- <sup>76</sup> Коммунар. Уссурийск, 1994. 17 сент.

- 
- <sup>77</sup> Там же. 22 сент.
- <sup>78</sup> Яворская Е.Д. Деятельность Владивостокского городского управления ... С. 363.
- <sup>79</sup> Корейцы на российском Дальнем Востоке... С. 126.
- <sup>80</sup> ГААО. Ф. 30-и. Оп. 1. Д. 1. Л. 1; Сборник обязательных постановлений Хабаровской городской думы с 1894 по 1913 год. Хабаровск, 1913. С. 51–52; Яворская Е.Д. Деятельность Владивостокского городского управления ... С. 363.
- <sup>81</sup> Корейцы на российском Дальнем Востоке... С. 205.
- <sup>82</sup> Там же. С. 205–206.
- <sup>83</sup> Там же. С. 206.
- <sup>84</sup> Там же. С. 206, 207.
- <sup>85</sup> Там же. С. 345.
- <sup>86</sup> См.: Русско-китайские отношения, 1689–1916. Официальные документы. М., 1958. С. 70–72.
- <sup>87</sup> Квантунская область // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. URL: <http://www.vehi.net/brokgauz> (дата обращения: 20.08.2013).
- <sup>88</sup> Там же.
- <sup>89</sup> Мелихов Г. В. Маньчжурия далекая и близкая. М., 1991. С. 139–140.
- <sup>90</sup> ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 40. Л. 129.
- <sup>91</sup> РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 262а. Л. 1.
- <sup>92</sup> Мелихов Г. В. Маньчжурия далекая... С. 139–140.
- <sup>93</sup> Вестн. Маньчжурии, 1927. № 1. С. 44.
- <sup>94</sup> ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 218. Л. 3; Ф. 849. Оп. 1. Д. 23. Л. 2.
- <sup>95</sup> Справочник по Северной Маньчжурии и КВЖД: Изд. Эк. бюро КВЖД. 1927. С. 39.
- <sup>96</sup> ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Д. 218. Л. 8.
- <sup>97</sup> Там же. Л. 7, 8.
- <sup>98</sup> ГАХК. Ф. 849. Оп. 1. Д. 2. Л. 2, 3, 16, 20.
- <sup>99</sup> Дацышен В.Г. Изучение русского языка в Китае в конце XIX – начале XX в. // Общество и государство в Китае. Т. XLIII. Ч. 1. М.: ФГБУН ИВ РАН, 2013. С. 577–578.
- <sup>100</sup> Упразднение училищ иностранных языков // Вестн. Азии. Харбин. 1909. № 1. С. 261.
- <sup>101</sup> Янчевецкий Д.Г. У стен недвижимого Китая. М.: Эксмо, 2013. С. 38.
- <sup>102</sup> Подробнее см.: Янчевецкий Д.Г. У стен недвижимого Китая... С. 44–45.
- <sup>103</sup> Дацышен В.Г. Изучение русского языка в Китае... С. 578; Упразднение училищ иностранных языков... С. 261.
- <sup>104</sup> ГАХК. НСБ. Приказ по Квантунскому полуострову и войскам на оном расположенным № 236. Порт-Артур. 3 июля 1899 г.
- <sup>105</sup> Хвостов А. Русский Китай. Наша первая колония на Дальнем Востоке // Вестн. Европы. № 10. 1902. С. 673.
- <sup>106</sup> Из истории взаимоотношений и сотрудничества России и Китая на Дальнем Востоке (1860–2008): тематический аннотированный перечень документов Государственного архива Хабаровского края. Хабаровск: Изд. дом «Частная коллекция», 2009. С. 17; Обзор Дальнинского градоначальства за 1902 год. Порт-Артур: Тип. газеты «Новый край», 1903. С. 31.
- <sup>107</sup> Памятная книжка Квантунской области на 1901–1902 г. Порт-Артур: Тип. А.Я. Опарина, 1901. С. 12; Памятная книжка Квантунской области на 1902–1903 г. Порт-Артур: Тип. Г.К. Югансон, 1902. С. 10.
- <sup>108</sup> Квантунская область // Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. URL: <http://www.vehi.net/brokgauz> (дата обращения: 20.08.2013).
- <sup>109</sup> Мелихов Г. В. Маньчжурия далекая и близкая... С. 158.
- <sup>110</sup> Там же.

- 
- <sup>111</sup> Подробнее см.: Шахновский И.К. Жёлтая туча (12 месяцев войны с Японией): дневник корреспондента. М.: Изд. Д.П. Ефимова, 1905. С. 15–18.
- <sup>112</sup> Подробнее см.: Хвостов А. Русский Китай, с. 673; Ротштейн А. Маньчжурские очерки: личные наблюдения и заметки // Вестн. Европы. 1907. № 1. С. 191–193.
- <sup>113</sup> Хвостов А. Русский Китай... С. 672.
- <sup>114</sup> Там же. С. 673.
- <sup>115</sup> Там же.
- <sup>116</sup> Мелихов Г. В. Маньчжурия далекая и близкая... С. 73, 74.
- <sup>117</sup> Памятная книжка Квантунской области на 1902–1903 г. С. 10.
- <sup>118</sup> Хвостов А. Русский Китай... С. 674; Янчевецкий Д.Г. У стен недвижного Китая... С. 16.
- <sup>119</sup> Хвостов А. Русский Китай... С. 672.
- <sup>120</sup> ГАИО. Ф. 63. Оп. 1. Д. 739. Л. 31об, 32.
- <sup>121</sup> Масленникова Д.С. Церкви-школы на станциях Китайско-Восточной железной дороги // Вестн. ТГАСУ. 2008. № 1. С. 22.
- <sup>122</sup> Обзор Дальнинского градоначальства за 1902 год. С. 45.
- <sup>123</sup> Там же. С. 31.
- <sup>124</sup> Крадин Н.П. Харбин – русская Атлантида. Хабаровск: Издатель Хворов А.Ю. С. 85.
- <sup>125</sup> Косинова О.А. Становление системы образования российского зарубежья в Северной Маньчжурии // Знание. Понимание. Умение. 2008. № 2. URL: <http://www.zpu-journal.ru> (дата обращения: 10.08.2013); Мелихов Г. В. Маньчжурия далекая и близкая... С. 157.
- <sup>126</sup> Мелихов Г. В. Маньчжурия далекая и близкая... С. 157.
- <sup>127</sup> ГАИО. Ф. 63. Оп. 1. Д. 86. К. 10. Л. 1, 3.
- <sup>128</sup> Там же. Л. 14.
- <sup>129</sup> Твердовская Г. «Маленькая сестричка» // Порт-Артур: воспоминания участников. Нью-Йорк: Изд. им. Чехова, 1955. С. 105.
- <sup>130</sup> ГАХК. НСБ. Приказ по Квантунскому полуострову и войскам на оном расположенных № 328. Порт-Артур. 21 июля 1899 г.
- <sup>131</sup> Там же.
- <sup>132</sup> Памятная книжка Квантунской области на 1902–1903 г. С. 10–11.
- <sup>133</sup> Потапова И.В. Русская система образования в Маньчжурии. 1898–1945 годы: дис. ... канд. ист. наук. Хабаровск, 2006. С. 52.
- <sup>134</sup> ГАИО. Ф. 63. Оп. 1. Д. 86. К. 10. Л. 4, 11, 16.
- <sup>135</sup> Там же. Л. 5, 11 об.
- <sup>136</sup> Потапова И.В. Русская система образования в Маньчжурии... С. 35.
- <sup>137</sup> Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской восточной железной дороги. 1896–1923 гг. Харбин. 1923. Т. 1. С. 548.
- <sup>138</sup> Потапова И.В. Русская система образования в Маньчжурии... С. 35.
- <sup>139</sup> Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской восточной железной дороги... С. 594.
- <sup>140</sup> Потапова И.В. Русская система образования в Маньчжурии... С. 45–46.
- <sup>141</sup> ГАИО. Ф. 63. Оп. 1. Д. 739. Л. 29 об, 32.
- <sup>142</sup> Крадин Н.П. Харбин – русская Атлантида. С. 85.
- <sup>143</sup> Караулов М. Сведения о Харбинской епархии // Пристань на Сунгари: к 100-летию КВЖД. Историко-филологический сборник (архивные материалы и заметки). Харьков, 1998. С. 90–91.
- <sup>144</sup> ГАИО. Ф. 63. Оп. 1. Д. 739. Л. 29 об-32.
- <sup>145</sup> ГАИО. Ф. 63. Оп. 1. Д. 739. Л. 32.
- <sup>146</sup> Там же. Л. 23, 31.
- <sup>147</sup> Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской восточной железной дороги... С. 666.

- 
- <sup>148</sup> Там же. С. 668.
- <sup>149</sup> Потапова И.В. Русская система образования в Маньчжурии... С. 39.
- <sup>150</sup> Материалы по реформе средней школы: примерные программы и объяснительные записки, изданные по распоряжению г. Министра народного просвещения. Петроград: Сенатская тип., 1915. С. 4.
- <sup>151</sup> Там же.
- <sup>152</sup> Еропкина О.И. Русская школа в Маньчжурии первой трети XX века: автореф. дис. ... канд. пед. наук. М., 2002. URL: <http://nauka-pedagogika.com/pedagogika-13-00-01/dissertaciya-russkaya-shkola-v-manchzhurii-pervoy-treti-xx-veka>(дата обращения: 03.09.2013).
- <sup>153</sup> ГАИО. Ф. 63. Оп. 1. Д. 86. К. 10. Л. 30.
- <sup>154</sup> Потапова И.В. Русская система образования в Маньчжурии... С. 52–53.
- <sup>155</sup> Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги... С. 514–515.
- <sup>156</sup> Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги... С. 515; Потапова И.В. Русская система образования в Маньчжурии... С. 53.
- <sup>157</sup> Потапова И.В. Русская система образования в Маньчжурии... С. 53.
- <sup>158</sup> Харбинские Августейшего имени Наследника Цесаревича и Великого князя Алексея Николаевича Коммерческие Училища Общества Китайской Восточной ж.д.: годовой отчёт за 1912–13 учеб. год с добавлением статистических данных со времени существования училищ (1906–1913 г.). Харбин, 1913. С. VII.
- <sup>159</sup> Там же. С. XV.
- <sup>160</sup> Там же.
- <sup>161</sup> Там же. С. 16.
- <sup>162</sup> Там же. С. III, IV.
- <sup>163</sup> Потапова И.В. Русская система образования в Маньчжурии... С. 52.
- <sup>164</sup> Там же. С. IX.
- <sup>165</sup> РГИА ДВ. Ф. 323. Оп. 1. Д. 684. Л. 29.
- <sup>166</sup> Харбинские Августейшего имени Наследника Цесаревича и Великого князя Алексея Николаевича Коммерческие Училища Общества Китайской Восточной ж.д. С. XVI, XVII.
- <sup>167</sup> Подробнее см.: Упразднение училищ иностранных языков // Вестн. Азии. Харбин. 1909. № 1. С. 261–263.
- <sup>168</sup> Там же. С. 263.
- <sup>169</sup> Ивашкевич А. У недавних победителей // Исторический вестн. 1912. № 3. С. 998; Лигин Ю. На Дальнем Востоке. М.: Тип. П.П. Рябушинского, 1913. С. 151–152.
- <sup>170</sup> Кузнецов В.С. КВЖД и развитие Маньчжурии // Проблемы Дальнего Востока. 1990. № 4. С. 199.
- <sup>171</sup> Филиппович К. Советские и китайские школы на КВЖД // Вестн. Маньчжурии. 1926. № 5. С. 32.
- <sup>172</sup> Кондратьева М.А. Русская гимназия в условиях эмиграции: основные ценности образования (20-е гг.).
- <sup>173</sup> Почерица В.Ф. Восточная ветвь русской эмиграции. Владивосток, 1994. С. 125.
- <sup>174</sup> Там же. С. 125–126.
- <sup>175</sup> Там же.
- <sup>176</sup> ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 129. Л. 60, 75, 78.
- <sup>177</sup> Там же. Л. 75–78.
- <sup>178</sup> ГАХК. Ф. 1128. Оп. 1. Д. 11. Л. 118.
- <sup>179</sup> ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 32. Л. 14, 15, 67.
- <sup>180</sup> Там же. Л. 16, 17.

---

<sup>181</sup> Голос эмигрантов. Харбин. 1941. 9 февр.

<sup>182</sup> Там же.

<sup>183</sup> Учебная программа народных и повышенных школ. Харбин. Б.м., 1943. С. 7.

<sup>184</sup> История Северо-Восточного Китая. Кн. 2. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1989. С. 148.

<sup>185</sup> ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 17. Л. 91–93.

<sup>186</sup> Руднев В.В. Судьбы эмигрантской школы // Хрестоматия. Педагогика российского зарубежья. М., 1996. С. 360.

## Summary

The problems of political, economic and cultural Russian-Chinese-Japanese intercivilization relations and problems of interactions and mutual adaptation of peoples who populated and settled down neighboring Northeast Asian territories (namely the Russian Far East, Manchuria and Hokkaido Island) are analyzed in the monograph. Development of the new territories to Russia as both China and Japan were accompanied by great set of territorial, political, administrative, military, demographic etc problems. The process of entering and settlement of the Far Eastern lands into Russia proceeds in the same time with the colonization of the frontier territories by neighboring states and with the deepening of cross-border ties of neighboring countries. The process of settlement and development of the new territories revealed in the book, also both general regularities of the investigated phenomenon and specific characteristics of Russia, China and Japan in the forms and methods of internal colonization policy and international relations are shown in the book. The work illuminates the complex and ambiguous process of civilization contacts within the border areas of the Russian Far East.

The territory of the Russian Far East to the middle of the 19th century existed in the shadow of the great civilizations, has been secondary to the sphere of their interests, the subject of indirect influence. Prior to that time, such land does not become the object of expansion and economic development. Russia's actions with regard to own future Far Eastern possessions were extremely uncommon. Far East was a distant, not only for Europe but also for the whole of the civilized East Asia, too different from its severe climate and complex geography. Taiga and Tundra are not the best places for living and economic activity, for the genesis of an original productive civilization. On the other hand, none the less centers of culture that have developed here in one way or another have been subjected to pressure of more powerful and aggressive civilization centers, States and empires. For millennia, they have experienced the impact of Asian civilizations, and the last three centuries also European and Slavic.

Main feature of the Russian Far East coast – its peripheral. This region is a peripheral area throughout its history. The land is weakly developed and poorly suitable for settlement (except for the Amur and Primorye) part of the ecumene, the zone of permanent political instability, permanent migration levels and the lack of strong political entities.

For studied East Asian countries, these areas (not excluding Hokkaido) were wild lands, little adapted to life and business, and therefore unattractive. They were outskirts, however outskirts near, and carried out an important function of the contact zone of various ethnic groups and cultures.

Not only a territory of Manchuria but also the area of the Amur region and Primorye area have always been regarded as part of the Chinese territory in traditional Chinese concepts

of world order. In the existing tradition of the «northern territories» were seen in China as the periphery «of the Middle Kingdom», inhabited by «barbarians», suitable for seasonal work, temporary work, harboring fugitive criminals and slaves. This land was considered unsuitable for permanent residence of the Han nationality, and not included in the scope of the «vital interests» of Chinese empires. Only «barbarians» could live there and so because of its savagery and uncivilized rulers should express humility «Middle Kingdom» to pay them tribute. During the reign of China's non-Han dynasties, Liao, Jin, Yuan, and Qing reigning in the Chinese throne «barbarians» (such as the Khitan, Mongols, Jurchens, and Manchus) to some extent built on those lands, but more focused on productive and fertile plains central and southern China. Amur region and Primorye area desolated after the Mongolian invasion would remain for a long time out of the sphere of attention and real care of governors of «Celestial Empire» if Russians didn't start mastering actively them in the XVII century.

Chinese experience of development and use of land situated to the north-east of the Great Wall and the symbolic northern border of China – «willow palisade» – in the middle of the XIX – early XX centuries, testifies to their perception of such. Border Manchurian territories began to actively develop only after the final establishment of the Russian-Chinese border in 1860. Colonization of these territories is not implemented in economic, but mainly in the military-strategic objectives to strengthen its borders and create a lasting home front in the north-east.

The construction of the Chinese Eastern railway and paced economic development of North-Eastern China, along with the intensive development of Russia's Amur region and Primorye area considerably expanded the scale of economic cooperation Manchuria with the Far East of Russia. With an underdeveloped industrial base Far East hardly anything could supply China. Timber, coal, fish, seafood, fur, wild plants – this is a short list of its export potential. Region's dependence on the supply of food and labor from China was determined during the early twentieth century, there was a problem of large-scale smuggling of cheap Chinese alcohol, a problem of smuggling into China gold, furs, ginseng, antlers. The Chinese dealers dominated in small and retail trade of the Far East. This dependence especially amplified during World War I and civil war in Russia. Smuggling acquired unprecedented scale, while volumes of import from the Far Eastern territories of China were much higher than the scope of their exports. This trade contributed to the rapid development of the Chinese settlements on the rivers Argun, Amur, Ussuri, and in other border areas. We can say that at the beginning of the twentieth century between the border areas of Russia and China have developed economic relations, which are now estimated by some people as China's economic expansion.

Thus, the history of close interaction of Slavic and East Asian cultures covers only one and a half centuries (from the middle of XIX century). Initially (until the mid 30's of the XX century) whole region was opened to the inter-ethnic and inter-civilization contacts. Northeast China and the Russian Far East has become a most close interaction zone. To this time it is possible to note the very weak mutual adaptability of people in the region.

The authors displayed the process of economic development in adjacent areas of the North – East Asia, general patterns and features of the initial and subsequent stages of development. Synchronicity of events in Russia, China and Japan been spotted and there is a lot of national character, the similarity of situations, borrowing external experience in each country. The study of traditional economic development of outlying territories in the Asia Pacific provides an opportunity to develop tactics for the development of the Russian Far East on a new economic basis and its inclusion in system of international division of labor.

*Научное издание*

Этнокультурные и социально-экономические проблемы  
освоения смежных территорий Северо-Восточной Азии:  
российский Дальний Восток, Северо-Восточный Китай, о. Хоккайдо  
(XVII – первая половина XX вв.)

*Редакторы*

Ю.Р. Кириенко  
М.С. Киселева  
Д.В. Паришков  
А.С. Селиверстова

Сдано в набор 08.10.2013 г. Подписано к печати 11.11.2013 г.  
Формат 60 × 84 1/16. Бумага Офсетная  
Гарнитура Times Усл.-печ. л. 17,0. Тираж 300 экз.

Отпечатано в типографии ООО «Рея»  
690062, Россия, Владивосток, ул. Днепровская, 42Б  
e-mail: reya@reya.ru