

ЯПОНСКИЙ ПЕРИОД УПРАВЛЕНИЯ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ С 1935 ПО 1945 ГОД: ПРЕДПОСЫЛКИ И ВЛИЯНИЕ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ РЕГИОН

Лебедев Владислав Павлович

аспирант, Государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
города Москвы «Московский городской педагогический
университет»
lebedev_vp@1534.org

THE JAPANESE PERIOD OF MANAGEMENT OF THE CHINA EASTERN RAILWAY FROM 1935 TO 1945: BACKGROUND AND IMPACT ON THE FAR EASTERN REGION

V. Lebedev

Summary: This article examines the period of operation of the China Eastern Railway (CER) under Japanese control from 1935 to 1945, a significant stage in the history of regional and international politics in East Asia. The relevance of the study is driven by the need for a deep understanding of the diplomatic and economic aspects of the transfer of CER management from the USSR to the puppet state of Manchukuo, established by Japan. Based on the analysis of interstate agreements, archival materials, and scholarly research, the authors reveal the political motives of the parties involved, the mechanism of the sale, and the negotiation process. Special attention is given to the integration of the CER into the Japanese military and economic system, which significantly influenced the militarization of the region and its further development. The study identifies key consequences of Japanese exploitation of the railway that contributed to the strengthening of Japanese influence in East Asia and the intensification of international tensions.

Keywords: USSR, Japanese Empire, Manchukuo, China Eastern Railway, Manchuria, Mantetsu, economic expansion.

Аннотация: В статье исследуется период функционирования Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) под контролем Японии в 1935–1945 годах, что является важным этапом в истории региональной и международной политики Восточной Азии. Актуальность работы обусловлена необходимостью глубокого понимания дипломатических и экономических аспектов передачи управления КВЖД от СССР к марионеточному государству Маньчжоу-Го, созданному Японией. На основе анализа межгосударственных соглашений, архивных материалов и научных исследований авторы раскрывают политические мотивы сторон, механизм продажи и ход переговоров. Особое внимание уделено интеграции КВЖД в японскую военную и экономическую систему, что существенно повлияло на процесс милитаризации региона и его дальнейшее развитие. В результате исследования выявлены ключевые последствия японской эксплуатации железной дороги, которые способствовали укреплению японского влияния в Восточной Азии и обострению международной напряжённости.

Ключевые слова: СССР, Японская империя, Маньчжоу-Го, Китайско-Восточная железная дорога, Маньчжурия, Мантэцу, экономическая экспансия.

Уже в годы Первой мировой войны, когда Россия была отвлечена на ведение боевых действий на фронтах, Япония предприняла первые попытки получить контроль над КВЖД. Ведь, согласно договорённостям, которые были закреплены в 1907 году русско-японской конвенцией Извольского-Мотоно, часть железной дороги проходила через японскую сферу влияния.

Однако реализация данных намерений была невозможна в условиях внутренней нестабильности в России, вызванной революцией, Гражданской войной и последующим восстановлением государственной власти. Вновь к вопросу о возможной передаче прав на управление дорогой вернулись уже в условиях относительной стабилизации в Советском Союзе. Так, в 1926 году Л.Д. Троцкий выступил с идеей продажи дороги Японии, что вызвало негативную реакцию среди сталинского окружения — в частности, со стороны Н.И. Бухарина.

Интересно, что сама идея продажи была воспринята И.В. Сталиным как потенциально выгодный дипломатический шаг. Как свидетельствует советник при посольстве СССР во Франции Г.З. Беседовский, Сталин высказывался в пользу реализации дороги в обход создания акционерных обществ: «...лучше всего не создавать никаких акционерных обществ с нашим участием, а просто продать кому-нибудь дорогу... Я думаю, что дорогу надо продать японцам» [1].

Переход к предметному обсуждению возможности продажи Китайско-Восточной железной дороги состоялся спустя несколько лет после завершения вооружённого конфликта между Советским Союзом и Китайской Республикой, который завершился подписанием Хабаровского протокола в 1929 году. Данный эпизод стал поворотным моментом, после которого перспективы отчуждения советской доли КВЖД вновь оказались в центре внешнеполитической повестки.

Инициатива по возобновлению переговоров исходила от китайской стороны. В частности, соответствующее предложение было выдвинуто через председателя совета директоров железной дороги Мо Дэхуэйя. Центральным предметом обсуждения стала оценка имущественного комплекса дороги, включая все её сооружения и инфраструктуру. Китайское правительство стремилось определить приемлемую цену, тогда как советская сторона настаивала на тщательной экспертной оценке объекта.

В связи с этим 10 апреля 1931 года в Советском Союзе было принято решение о создании специальной комиссии. Её задачей стало формулирование экономически обоснованной, объективной и пропорциональной стоимости КВЖД, включая железнодорожное полотно, постройки, техническое оборудование и обслуживающую инфраструктуру [2]. Таким образом, предпосылки к возможной сделке начали оформляться в институциональную форму, однако уже в скором времени внешнеполитическая ситуация изменилась, приостановив начатый процесс.

Поворотным моментом стал Мукденский инцидент 18 сентября 1931 года, за которым последовало японское вторжение в Маньчжурию и создание марионеточного государства Маньчжоу-Го. Эти события радикально изменили конфигурацию сил в регионе. Советскому правительству пришлось учитывать новые реалии и налаживать контакт вокруг КВЖД уже с Японией.

Предложение о создании объединённой акционерной компании, поступившее от Ямамото Дзетаро в адрес А.А. Трояновского, свидетельствует о заинтересованности японской стороны не просто в покупке дороги, но и в её включении в общий логистический контур. Ответ СССР содержал дипломатическое согласие на обсуждение: «...если Ямамото имеет в виду уплатить за КВЖД ликвидными ценными бумагами... то советское правительство готово было бы... и такой план обсудить» [2].

12 мая 1933 года М. М. Литвинов, нарком иностранных дел СССР, официально признал право действующей власти в Маньчжурии быть стороной в переговорах: «...прежние договоренности с китайским правительством не ограничивают право СССР на продажу дороги кому бы то ни было...» [3].

Следует подчеркнуть, что Москва, осознавая незаконность японской оккупации, тем не менее, исходила из прагматических соображений. Продажа дороги фактически закрепляла сложившееся статус-кво, но одновременно позволяла избежать риска конфронтации, к которой СССР в тот момент не был готов.

Первый раунд переговоров в Токио, начавшийся 26 июня 1933 года, вскрыл глубокие разногласия по вопросу стоимости объекта. Советская сторона запрашивала 250 миллионов золотых рублей, или 625 миллионов йен, тогда как японские представители, действуя через Маньчжоу-Го, предлагали лишь 50 миллионов йен. Возникла угроза срыва сделки.

Советская сторона настаивала, что в случае отказа от диалога ответственность ложится на Маньчжоу-Го. Япония, в свою очередь, прибегла к шантажу: арестовывались сотрудники КВЖД, нарушались полномочия советского управления. На этом фоне в советской прессе появилось заявление: «...маньчжурские власти, по указанию японского правительства, предполагают в ближайшие дни провести односторонне ряд перемен в управлении дорогой...» [2].

Несмотря на обострение, переговоры были возобновлены в феврале 1934 года. СССР предложил компромисс — 200 миллионов йен, включая выходные пособия для сотрудников КВЖД. Япония ответила предложением в 100 миллионов йен. Советская сторона, стремясь избежать тупика, выдвинула сумму в 160 миллионов йен, при этом включив в соглашение механизм, страхующий от падения курса иены.

Дальнейшее развитие событий привело к аресту новых групп советских работников в период с 13 по 14 августа 1934 года. Однако в конце 1934 года был достигнут предварительный консенсус — 140 миллионов йен. Итоговое «Соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Маньчжоу-Го об уступке Маньчжоу-Го прав Союза Советских Социалистических Республик в отношении Китайской Восточной железной дороги (Северо-Маньчжурской железной дороги)» было заключено 23 марта 1935 года и состояло из 14 статей.

Согласно статье №7 и №8 «...из суммы в сто сорок миллионов (140.000.000) иен в японских денежных знаках <...> сумма в сорок шесть миллионов семьсот тысяч (46.700.000) иен будет выплачена наличными в соответствии с постановлениями статьи VIII настоящего Соглашения, а уплата остальной суммы в девяносто три миллиона триста тысяч (93.300.000) иен будет произведена в форме платежей правительства Маньчжоу-Го <...> из суммы в сорок шесть миллионов семьсот тысяч (46.700.000) иен, подлежащей выплате наличными <...> сумма в двадцать три миллиона триста тысяч (23.300.000) иен будет выплачена одновременно с подписанием настоящего Соглашения» [4].

Для оставшейся части выплат, которую должно было провести правительство Маньчжоу-Го, были зафиксированы три рубежные даты: 23 сентября 1936 года, 23 июня

1937 года и 23 марта 1938 года. Однако выплаты по последнем платежу СССР получил только 4 января 1940 года при заключении новой рыболовной конвенции между Советским Союзом и Японией. Таким образом, сделка растянулась на пять лет и сопровождалась значительными дипломатическими усилиями.

Продажа КВЖД вызвала широкий резонанс как в Японии, так и за её пределами. В Японии общественность восприняла сделку как мирное ограничение экспансии СССР: «...японская общественность тепло приветствовала урегулирование проблемы КВЖД, видя в нем возведение мирными средствами преграды на пути экспансии России...» [7].

СССР, потеряв присутствие на КВЖД, оперативно приступил к строительству Байкало-Амурской магистрали (приказ НКВД от 1 сентября 1937 года), что говорит о стратегическом переосмыслении своих позиций на Дальнем Востоке.

После официальной передачи Китайско-Восточной железной дороги японской стороне в марте 1935 года линия была немедленно включена в административно-операционную структуру Южно-Маньчжурской железнодорожной компании (Мантэцу), служившей главным инструментом экономического освоения Маньчжурии. Эта интеграция сопровождалась кардинальной сменой её функционального профиля: от транзитной линии международного значения КВЖД трансформировалась в элемент ресурсной артерии, обслуживающей нужды японского государства и его военной машины.

Первоначальный этап японского контроля над КВЖД с 1935 по 1937 года был ориентирован на обеспечение бесперебойного вывоза сырья из Северо-Восточного Китая в Японию. Согласно сохранившимся отчётам Мантэцу, ключевыми категориями грузов в этот период стали каменный уголь, древесина, зерно и соевые бобы. В частности, в период с 1935 по 1937 года в грузоперевозках по железной дороге на первом месте стоял экспорт сырья в Японию – это такие товары, как уголь, лес, зерно и соя.

Доля угля в структуре экспортируемых ресурсов была особенно значительной. Согласно официальной статистике компании, к 1936 году на долю угля приходилось до 60% от общего количества перевозимых по дороге грузов, что в абсолютных показателях соответствовало приблизительно 1,2 миллионам тонн. Наряду с углём, активно вывозилось и зерно, что подчёркивает не только экономический, но и демографический ущерб для сельскохозяйственных регионов, оказавшихся в зоне эксплуатации [13].

Профессор истории колледжа Уэлсли Есихиса Мацусака, анализируя последствия передачи КВЖД, подчёркивает, что она «стала инструментом экономической эксплуатации Маньчжурии» [13], а её включение в инфраструктурную сеть Мантэцу превратило дорогу в логистическую основу японской колониальной экономики в регионе. Сходный вывод делает японский историк Синъити Ямамура, который в своей работе указывает: «...железные дороги Маньчжурии, включая бывшую КВЖД, обеспечивали 80% грузоперевозок региона. К 1940 году они перевозили до 30 млн тонн грузов в год, из которых 40% составляли уголь и металлы для японской промышленности» [10].

Для увеличения пропускной способности и адаптации к новым задачам, КВЖД подверглась масштабной технической модернизации. В частности, полотно дороги было перестроено под европейскую колею, что позволило повысить грузооборот и унифицировать подвижной состав с остальной сетью Мантэцу.

Особую роль в работах по модернизации и ремонту путей играло привлечение местного населения. Эта практика носила принудительный характер. Профессор Ли Нарангоа из Австралийского национального университета указывает, что «...в архивах Харбина сохранились отчёты о том, что в 1938–1941 годах японские власти принудительно мобилизовывали местное население на ремонт путей КВЖД, что вызывало массовые протесты» [9].

Серьёзная нагрузка на транспортную систему сопровождалась увеличением интенсивности грузопотоков. Согласно отчётам самой железнодорожной компании, «...грузопоток через КВЖД вырос с 4,2 млн тонн в 1935 году до 8,5 млн тонн в 1941 году» [13]. Однако рост перевозок не был ориентирован на развитие территории. Напротив, вся структура логистики подчинялась интересам метрополии и её армии.

С началом второй японско-китайской войны в 1937 году функциональная структура КВЖД была вновь переориентирована. От экономических задач приоритет сместился к военному обеспечению. Согласно японским военным архивам, «...с 1937 года, после начала японско-китайской войны, роль КВЖД и железных дорог Маньчжурии, дополняется и меняется в сторону военных грузоперевозок» [13].

Наибольшую интенсивность перевозок составляли поставки вооружения, боеприпасов, горюче-смазочных материалов, а также передвижение воинских частей. Согласно архивам Квантунской армии до 70% перевозимых грузов по железной дороге – это военная техника, боеприпасы и топливо [13]. Таким образом, КВЖД была

превращена в ключевую магистраль японской военной логистики, что нашло своё отражение и в конфликтных эпизодах на советско-японской границе в 1938 и 1939 годах.

Американский военный историк Элвин Д. Кук, изучавший структуру снабжения японских войск в приграничных районах, подчёркивает: «...в 1937–1941 годах КВЖД (переименованная японцами) стала ключевым звеном в логистике Квантунской армии. Через её узлы шли поставки для войск у границ СССР, включая конфликты у озера Хасан (1938) и реки Халхин-Гол (1939)» [11].

После поражения японских войск у реки Халхин-Гол Япония пересмотрела тактику на советском направлении. Активная фаза агрессии сменилась оборонительными действиями. В связи с этим, начиная с 1940 года, КВЖД стала использоваться для транспортировки строительных материалов с целью возведения оборонительных сооружений.

После вступления Японии в войну против США в декабре 1941 года, ситуация в Маньчжурии кардинально изменилась. Экономическая блокада, ограничение судоходства, удары по коммуникациям — всё это сказалось на состоянии транспортной сети. Несмотря на сохранение военного значения, пропускная способность КВЖД начала резко снижаться.

По данным японских источников, к 1944 году объёмы перевозок упали до 3 миллионов тонн, а к 1945 году достигли критического минимума. При этом структура грузов претерпела изменения. Доля гражданских поставок сократилась до 20%, а основные объёмы приходились на уголь, руды, авиационное топливо и продовольствие, реквизируемое у местного населения [13].

Таким образом, к середине 1940-ых годов железная дорога функционировала исключительно в рамках милитаризированной логистики, не обеспечивая развития региона, а наоборот — усиливая его ресурсное истощение.

Роль КВЖД в обеспечении военного присутствия Японии в Маньчжурии трудно переоценить. Благодаря контролю над этой линией Япония получила устойчивый транспортный коридор, позволивший ей на протяжении десятилетия эксплуатировать ресурсы, перемещать войска, проводить инженерные работы на границе с СССР и вести подготовку к масштабным операциям в Китае.

Однако к 1945 году возможности этой инфраструктуры были исчерпаны. После вступления СССР в войну против Японии и начала Маньчжурской операции в августе 1945 года, КВЖД вновь перешла под контроль советской стороны, ознаменовав тем самым окончание японского периода её эксплуатации.

Таким образом, история КВЖД в 1935–1945 гг. представляет собой сложный сплав дипломатии, военно-политического расчёта и экономического давления. Для СССР передача дороги была временной уступкой, позволившей выиграть время. Для Японии — стратегическим приобретением, которое, однако, не дало устойчивых результатов.

Японский период управления КВЖД продемонстрировал, как транспортная инфраструктура может быть превращена в инструмент ресурсной мобилизации и военной агрессии. После возвращения контроля СССР в 1945 году, регион вошёл в новую фазу — фазу восстановления, смены приоритетов и переосмысления уроков прежнего десятилетия.

ЛИТЕРАТУРА

- Беседовский Г.З. На путях к термидору: из воспоминаний бывшего советского дипломата. — Париж: Мишень, 1930–1931. — 542 с.
- ВКП(б), Коминтерн и Япония, 1917-1941 / Федеральная архивная служба России [и др.]; сост. Адибеков Г.М. и др. — Москва: РОССПЭН, 2001. — 790 с.
- Документы внешней политики СССР. Т. XVI. 1 января — 31 декабря 1933 г. / М-во иностранных дел СССР. — Москва: Политиздат, 1970. — 921 с.
- Документы внешней политики СССР. Т. XVIII. 1 января — 31 декабря 1935 г. / М-во иностранных дел СССР. — Москва: Политиздат, 1973. — 718 с.
- Молодяков В.Э. Почему Сталин продал КВЖД: механизм решения // Ежегодник Японии. 2009. № 38. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pochemu-stalin-prodal-kvzhd-mehanizm-resheniya> (дата обращения: 02.02.2025).
- Романова Г.Н. Усиление экономических позиций Японии в Северо-Восточном Китае в период оккупации (30-е годы XX в.) // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2015. № 3 (72). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/usilenie-ekonomicheskikh-pozitsiy-yaponii-v-severo-vostochnom-kitae-v-period-okkupatsii-30-e-gody-xx-v> (дата обращения: 02.02.2025).
- Того Сигэнори. Воспоминания японского дипломата: [перевод] / Того Сигэнори; вступ. ст., с. 9-37, оформление и редактирование Б.Н. Славинский; предисл. Того Кадзухико. — Москва: ТОО «Новина», 1996. — 512 с.
- Черепанов К.В. КВЖД в истории японо-советского соперничества // Вестник Омского университета. Серия «Исторические науки». 2014. № 2 (2). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kvzhd-v-istorii-yapono-sovetskogo-sopernichestva> (дата обращения: 02.02.2025).
- Li Narangoa, Robert Cribb. Historical Atlas of Northeast Asia, 1590-2010. Korea, Manchuria, Mongolia, Eastern Siberia. — New York: Columbia University Press, 2014. — 336 p.

-
10. Yamamuro Shin'ichi. Manchuria under Japanese dominion. — Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2006. — 344 p.
 11. Cox Alvin D. Nomonhan: Japan against Russia, 1939. — Stanford: Stanford University Press, 1985. — 1253 p.
 12. Patrikeeff Felix, Shukman Harry. Railways and the Russo-Japanese War: Transporting War. — London: Taylor & Francis, 2007. — 176 p.
 13. Matsusaka Yoshihisa Tak. The Making of Japanese Manchuria, 1904-1932. — Cambridge: Harvard University Asia Center, 2001. — 544 p.
-

© Лебедев Владислав Павлович (lebedev_vp@1534.org).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»