

Развитие российской торговли в Маньчжурии и тарифная система КВЖД в 1903—1913 гг.

Константин Александрович Зюзин,

аспирант кафедры исторической информатики исторического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова, Москва.

E-mail: zyuzinconstantine@yandex.ru

Статья посвящена вопросу о роли Китайско-Восточной железной дороги в развитии российской торговли в Маньчжурии до начала Первой мировой войны. В работе рассматривается обоснованность тезиса о неразвитости торговли России в Маньчжурии как следствии неудачной системы тарифов (провозных плат) железной дороги. В исследовании привлекаются количественные данные: статистика перевозок коммерческих грузов по КВЖД, а также материалы «Сборника тарифов российских железных дорог», позволяющие рассчитать стоимость перевозок грузов в Маньчжурии с точностью до копейки и проследить их динамику. Содействие КВЖД развитию отечественного экспорта в Маньчжурию можно условно подразделить на две составляющие. Во-первых, это были меры по удешевлению перевозок отечественных товаров из Европейской России и Сибири в Маньчжурию. Железная дорога вполне последовательно реализовывала эту задачу, и объёмы вывозной торговли России с Северо-Восточным Китаем в 1903—1913 гг. медленно, но росли. Во-вторых, перед КВЖД стояла задача по препятствованию проникновению иностранных товаров на региональный рынок, главным образом — установлением высоких провозных плат для грузовых перевозок по железной дороге внутри Маньчжурии. Эффективность соответствующих мер КВЖД, однако, полностью зависела от железной дороги только в довоенное время; после же окончания Русско-японской войны объёмы ввоза иностранных товаров в российскую сферу влияния в Северной Маньчжурии стремительно росли. Подобная ситуация во многом была обусловлена не «неправильной» тарифной политикой КВЖД, а факторами, не зависевшими от железной дороги. Потеря портов в Жёлтом море, игравших ключевую роль в снабжении всей Маньчжурии вообще, и начало эксплуатации Японией Южно-Маньчжурской железной дороги привели к значительному сокращению возможностей КВЖД по контролю над товарными потоками в регионе.

Ключевые слова: Российская империя, Маньчжурия, Китайско-Восточная железная дорога, Южно-Маньчжурская железная дорога, российско-китайская торговля, железнодорожная статистика.

**Russian Trade in Manchuria and the Tariff System
of the Chinese Eastern Railway in 1903—1913.****Konstantin Zyuzin**, Moscow State University, Moscow, Russia.E-mail: zyuzinconstantine@yandex.ru.

The paper is devoted to the role of the Chinese Eastern Railway (CER) in the development of Russian trade in Manchuria before the First World War. The work examines the validity of the thesis about the underdevelopment of Russian trade in Manchuria as a consequence of the unsuccessful tariff (freight charges) system of the railway. The study uses quantitative data: statistics on the transportation of commercial goods along the CER as well as materials from the “Collection of Tariffs of Russian Railways”, which make it possible to calculate the cost of transporting goods in Manchuria with precision down to the last kopeck and to trace their dynamics. The CER’s assistance to the development of domestic exports to Manchuria can be conditionally divided into two components. Firstly, these were measures to reduce the cost of transporting domestic goods from European Russia and Siberia to Manchuria. The railway quite consistently implemented this task, and the volume of export trade between Russia and North-Eastern China was growing slowly but steadily between 1903 and 1913. Secondly, the CER was faced with the task of preventing the import of foreign goods to the regional market, mainly by setting high freight rates for freight transportation by rail within Manchuria. The effectiveness of the CER’s corresponding measures, however, depended entirely on the railway only during the pre-war period; after the end of the Russo-Japanese War, the volume of imported foreign goods into the Russian sphere of influence in Northern Manchuria grew rapidly. This situation was largely due not to the “incorrect” tariff policy of the CER but to factors beyond the control of the railway. The loss of the ports in the Yellow Sea, which played a key role in supplying all of Manchuria in general, and the start of Japan’s exploitation of the South Manchurian Railway led to a significant reduction in the CER’s ability to control commodity flows in the region.

Keywords: Russian Empire, Manchuria, Chinese Eastern Railway, South Manchurian Railway, Russian-Chinese trade, railway statistics.

ВВЕДЕНИЕ

Строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) стало одной из ключевых составляющих нового курса внешней политики России на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX в., предполагавшего укрепление собственных стратегических позиций в регионе, а также расширение экономического и культурного влияния на соседнюю Маньчжурию. Ещё на стадии проектирования именно железная дорога виделась российскому правительству тем инструментом, который должен был способствовать осуществлению долгосрочных планов в регионе. Эти намерения были обозначены образованному

в 1896 г. Обществу КВЖД министром финансов С.Ю. Витте, усматривавшим в проекте благоприятные перспективы по налаживанию массового сбыта продукции развивавшейся отечественной промышленности на исключительно ёмкий рынок Северо-Восточного Китая. Вместе с официальным открытием грузового и пассажирского движения по Китайско-Восточной железной дороге в июле 1903 г., российские коммерсанты впервые получили возможность относительно быстро и в больших количествах отправлять свои товары на Дальний Восток сухопутным путём.

Планы правительства по превращению Маньчжурии в рынок сбыта отечественных товаров, однако, были подорваны Русско-японской войной, начавшейся в январе 1904 г. — спустя всего полгода после начала полноценной эксплуатации КВЖД. Война закончилась для России неудачно, и, согласно Портсмутскому мирному договору, она теряла право на аренду Ляодунского полуострова, а также уступала Японии южную ветвь Китайско-Восточной железной дороги на участке от Порт-Артура до станции Куаньченцзы (в районе современного города Чанчунь в КНР), которая позднее была преобразована в Южно-Маньчжурскую железную дорогу (ЮМЖД). Таким образом утрачивался контроль не только над портами Жёлтого моря — важнейшими центрами торговли в Северо-Восточном Китае, — но и над железнодорожным участком, пролежавшим через наиболее населённую и экономически развитую южную часть Маньчжурии. Несмотря на то что северная часть региона с центром в Харбине всё же оставалась в сфере российского влияния (и была закреплена как таковая по русско-японским соглашениям 1907, 1910 и 1912 гг. [6, с. 30]), после 1905 г. Россия фактически прекратила ведение активной внешней политики на Дальнем Востоке, сосредоточившись на развитии Приамурья.

В послевоенные годы укрепления экономического влияния России в Северной Маньчжурии не произошло: несмотря на общий рост грузооборота КВЖД, а также расширение её коммерческой и хозяйственной деятельности, приток отечественного капитала на региональный рынок едва ли можно было назвать массовым. Местные российские коммерсанты с тревогой указывали на постепенное его вытеснение из Харбина иностранными торговыми фирмами и банками, в особенности — японскими. Серьёзную угрозу они видели также и в утрате контроля над региональными товарными потоками: несмотря на все попытки организации снабжения Северной Маньчжурии посредством российской инфраструктуры — через Владивосток и Транссибирскую магистраль — в период с 1906 по 1913 г. отчётливо наблюдалась тенденция на ввоз всё большего количества грузов на станции КВЖД через японский порт Дайрен (бывш. Дальний) и ЮМЖД [15, с. 5—8, 55]. Ослабевание экономических позиций России даже в сфере своего влияния современники были склонны объяснять в том числе неудачной тарифной политикой КВЖД [4, с. 103—108].

Схожая точка зрения нашла заметное распространение и в отечественной историографии, в целом склонной подвергать сомнению коммерческий успех КВЖД (см., например: [27, с. 593—594]).

Авторами отмечается непоследовательность выстроенной тарифной системы [12, с. 123—124], общая «неповоротливость» политики правления железной дороги, а также недостаток у него коммерческой инициативы [7, с. 42—43]. В оценках тарифной системы КВЖД историография преимущественно опирается на сведения из трудов современников, широко представленных в научном обороте. В действительности, однако, подобного рода источники могут содержать погрешности. Так, ознакомление с протоколами дискуссий российских коммерсантов с представителями правления КВЖД позволило выявить, что первые часто неправильно понимали особенности регулирования железнодорожных грузовых перевозок в Маньчжурии и допускали ошибки при исчислении их стоимости [8, с. 42, 51]. По этой причине **непосредственный** анализ тарифной системы КВЖД — с точки зрения содействия отечественному экспорту в Китай — представляется необходимым этапом для составления объективной оценки роли железной дороги в процессе распространения экономического влияния России в регионе.

С этой целью в данной статье предлагается рассмотреть, каким образом КВЖД реализовывала задачи по поддержке развития российского экспорта в Маньчжурию, заявленные её правлением накануне открытия движения по железной дороге. Они предполагали, во-первых, удешевление вывоза продукции отечественной промышленности на местный рынок, во-вторых, ослабление для неё конкуренции со стороны иностранных товаров посредством препятствования их проникновению в Маньчжурию [13, с. 255—258]. За верхнюю хронологическую границу исследования принят последний год мирной эксплуатации железной дороги, когда показатели её работы всё ещё не были искусственно завышены вследствие массового транзита военных грузов с Дальнего Востока в Европейскую Россию после начала Первой мировой войны.

ИСТОЧНИКИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Поставленные цель и задачи обуславливают подбор комплекса сведений, позволяющего реконструировать систему тарифов КВЖД за 1903—1913 гг., а также оценить её эффективность посредством анализа динамики, структуры и направлений грузовых перевозок. Первым важным для работы источником стало периодическое издание Департамента железнодорожных дел Министерства финансов — «Сборник тарифов российских железных дорог» [19], выходящий в России с 1889 по 1917 г. В дореволюционный период его выпуски выходили каждую неделю и содержали важнейшие новости, связанные с функционированием российских железных дорог. Особенное место в них занимали публикации новых тарифов и дополнений к ним, которые включали в себя правила перевозки грузов и исчисления провозных плат в различных сообщениях: как отдельных железных дорог и направлений, так и по всей России. Использование материалов «Сборника» позволяет с точностью

до копейки рассчитать стоимость провоза различных грузов российской железнодорожной номенклатуры в Маньчжурию в разные годы, причём как сухопутным, так и морским маршрутом.

Оценка результативности работы железных дорог Российской империи уже достаточно давно практикуется историками на основе сохранившихся статистических материалов по их эксплуатации. Достоинства дореволюционной железнодорожной статистики не раз отмечались в отечественной историографии [3], а сами количественные материалы уже использовались исследователями для изучения экономического развития Дальнего Востока России в начале XX в. [1]. Начиная с 1880-х гг. каждая отдельная российская железная дорога — как казённая, так и частная — была обязана вести статистику коммерческих перевозок грузов, которая затем сводилась в единообразные годовые отчёты, оформляемые по образцу, установленному Министерством путей сообщения [26, Инструкция для составителей годовых ведомостей...]. Указанные материалы содержали постанционную статистику отправления и прибытия грузов, подразделённых на 129 категорий общероссийской железнодорожной грузовой номенклатурой, установленной ещё в конце XIX в. Источник представляет собой исключительно подробный свод сведений, позволяющий отследить движение грузов в пределах одной железной дороги с точностью до пуда (16,38 кг).

Китайско-Восточная железная дорога также публиковала подобные отчёты, которые составлялись по единой программе с момента открытия товарного движения в 1903 г. и до начала 1920-х гг. (см., например: [10]). Главный недостаток этих материалов заключается в их труднодоступности, что значительно усложняет составление динамики грузовых перевозок по КВЖД. Было установлено, впрочем, что имеющиеся пробелы в сведениях частично восстанавливаются привлечением данных за соответствующие годы из статистики отправления, прибытия и транзита товаров с примыкающих к КВЖД Уссурийской и Забайкальской железных дорог. В качестве альтернативного источника также может быть привлечена «Сводная статистика перевозок по русским железным дорогам», которая издавалась Департаментом железнодорожных дел Министерства финансов ежегодно с 1893 г. и включала в себя данные отчётов всех российских железных дорог по перевозкам отдельных категорий грузов. Подробное описание этого материала и его применение для изучения товарных потоков на Дальнем Востоке в начале XX в. можно найти в более ранней нашей работе [9, с. 9—12].

ОРГАНИЗАЦИЯ СБЫТА РОССИЙСКИХ ТОВАРОВ В МАНЬЧЖУРИЮ

В период, предшествовавший открытию грузового движения на всём протяжении Транссибирской магистрали, отечественные товары попадали на Дальний Восток, в частности в Маньчжурию, морским путём — через порты Чёрного и Балтийского морей.

Необходимость укрепления экономических связей России с Приамурьем обусловила реализацию ряда государственных и частных инициатив, которые должны были способствовать расширению сбыта российских товаров на местном рынке. Так, в 1885 г. по договорённости железных дорог и Общества Добровольного флота был установлен специальный пониженный тариф на перевозку ряда грузов от Москвы до Владивостока и Николаевска-на-Амуре через Одессу [18]. В 1890-е гг. — период бурного развития российской промышленности и расширения её географии — в Тарифный комитет при Департаменте железнодорожных дел Министерства финансов поступали запросы промышленников и купцов об установлении подобного сообщения с Дальним Востоком также и от других станций российской железнодорожной сети. В 1901 г. эти ходатайства были удовлетворены, и в действие вводился новый тариф, который был включён в Прямое Южно-Заморское вывозное сообщение, соединявшее все станции Европейской России с российскими портами Японского моря и портом Дальним на Ляодунском полуострове, полученном Россией в аренду у Китая в 1898 г. [19, 1901, № 1301, тариф № 6860].

С открытием технического движения по Китайско-Восточной железной дороге в 1901 г. коммерсанты получили возможность отправлять товары в Маньчжурию также по сухопутному маршруту — через Транссибирскую магистраль. В действительности такой путь оказывался значительно дороже морского, что было следствием не только общей дороговизны железнодорожных перевозок относительно паровых, но и особенностей функционирования тарифной системы КВЖД. Формально КВЖД считалась частной железной дорогой, и поэтому она самостоятельно устанавливала провозные платы, которые отличались от общероссийских и превосходили их порой в несколько раз. Разница в расчётных схемах приводила к тому, что отправители были вынуждены отдельно платить за расстояние, пройденное грузом до китайской границы, а также за расстояние, пройденное им уже по самой КВЖД. Вполне осознавая проблемы дороговизны и неудобства вывоза товаров в Северо-Восточный Китай по Транссибирской магистрали, Тарифный комитет, правление КВЖД, а также представители нескольких биржевых комитетов уже с 1902 г. разрабатывали специальный тариф на перевозку товаров в Маньчжурию, который был призван облегчить товарообмен общероссийской железнодорожной сети со станциями Китайско-Восточной железной дороги [РГИА ДВ. Ф. 252. Оп. 1. Д. 17. Л. 179 об.].

Новый тариф для перевозки грузов из Европейской России и Сибири в Маньчжурию был введён в действие в рамках прямого Русско-Китайского сухопутного вывозного сообщения в сентябре 1903 г. [19, 1903, № 1498, тариф № 7054]. За часть расстояния до китайской границы российские железные дороги понижали провозные платы в 1,5—2 раза, а КВЖД за своё расстояние — в 2—4 раза. В результате, например, стоимость перевозки мануфактуры (продукции текстильной промышленности: пеньковых, хлопчатобумажных, шерстяных и прочих тканей) от Москвы до Харбина, без учёта дополнительных

сборов, упала с 414 до 157 коп. за пуд; из них российским железным дорогам за 6165 вёрст причиталось 127 коп., а КВЖД за 900 вёрст — 30 коп. [5]. Заметим, что в перерасчёте на одну версту расстояния КВЖД по итогу получала большую сумму — 0,033 коп. с пудо-версты против 0,020 коп. с пудо-версты, которые отходили дорогам общероссийской сети. Представляется, что такое соотношение долей было обусловлено стремлением российского правительства максимально быстро повысить доходность именно предприятия в Маньчжурии. В рамках вывозного сообщения пониженная провозная плата устанавливалась только для 43 из 129 позиций железнодорожной грузовой номенклатуры, которые могли найти широкий сбыт на маньчжурском рынке: масло, сахар, керосин, металлы и изделия из них, текстиль. Расчёт стоимости отправок всех остальных (86) категорий грузов в том же сообщении производился по прежней схеме — с платой за расстояние российских железных дорог и КВЖД в полном размере. Так, перевозка из Москвы в Харбин грузов категории «машины и орудия», не вошедшей в специальную номенклатуру Русско-Китайского сухопутного вывозного сообщения, по-прежнему обходилась отправителям в значительную сумму — 240 коп. с одного пуда.

После введения в действие тарифа прямого Русско-Китайского сухопутного вывозного сообщения перевозки выделенных 43 товарных категорий по Транссибирской магистрали в Северную Маньчжурию часто оказывались даже дешевле их отправок по тому же направлению через Одессу и порты Дальнего Востока. Прямое Южно-Заморское вывозное сообщение, соединявшее станции Европейской России с Дальним и Владивостоком, не обеспечивало понижения стоимости на перевозку товаров от самих этих портов до станций КВЖД, и оплата последнего участка пути производилась по высоким местным тарифам. В результате, например, стоимость перевозки мануфактуры из Москвы в Маньчжурию обходилась дешевле морским путём только при отправках до станций назначения в пределах 500 вёрст от порта Дальнего (условно — в пределах Южной Маньчжурии); стоимость же перевозки морским путём до Харбина (т.е. в Северную Маньчжурию) была дороже сухопутного пути примерно на 50 коп., составляя 201 коп. при отправках через Владивосток, а также 209 коп. — через Дальний (табл. 1).

Масштаб трансформаций, произошедших в экономической конъюнктуре Маньчжурии после окончания Русско-японской войны, вполне осознавался российской стороной. В 1907 г. Тарифным комитетом и правлением КВЖД велась работа по корректировке установленных ранее тарифов — как местных, так и в рамках прямых сообщений с Россией [РГИА ДВ. Ф. 252. Оп. 1. Д. 17. Л. 179 об.]. Новые варианты сухопутного и морского русско-китайских вывозных тарифов были введены в действие в апреле — июне 1908 г. и действовали до января 1913 г., до вступления в силу их обновлённых редакций, не вносивших, впрочем, каких-либо значительных изменений.

В рамках новой редакции прямого Русско-Китайского сухопутного вывозного сообщения [19, 1908, № 1959, тариф № 7333]

Таблица 1

Стоимость перевозки некоторых товаров до Харбина в 1903 г. по морю и по железной дороге (с учётом стоимости парома через Байкал в 3 коп.)¹

Товарная категория	Станция отправления	По морю (коп. с пуда)		По ж/д (коп. с пуда)
		через Дальний	через Владивосток	
Сахар	Сумы	159,98	152,25	118,49
Керосин	Баку	134,60	130,54	137,59
Металлические изделия	Екатеринбург	—	—	93,07
Машины и орудия	Москва	167,39	158,00	239,85
Мануфактура	Москва	208,87	201,37	160,22

Источники: 1) по морю — [19, 1901, № 1301, тариф № 6860] (от станции отправления до Дальнего и Владивостока), [19, 1903, № 1495, тариф № 7050] (от Дальнего до Харбина); 2) по ж/д — [19, 1903, № 1482, тариф № 7034; № 1485, тариф № 7039; № 1491, тариф № 7047; № 1493, тариф № 7048; № 1496, тариф № 7051; № 1498, тариф № 7054, 7056].

на протяжённость КВЖД распространялось действие общероссийских тарифных схем, и поэтому отменялась практика отдельного расчёта её доли, как это осуществлялось по тарифу от 1903 г. Напомним, что по старому тарифу доля, причитавшаяся КВЖД за перевозку, например, мануфактуры из Москвы в Харбин, составляла 0,033 коп. с пудо-версты против 0,020 коп. с пудо-версты для других российских железных дорог, участвовавших в сообщении с Маньчжурией. После 1908 г. для всего расстояния той же перевозки была установлена единая тарифная ставка в 0,022 коп. с пудо-версты. Сокращение доли КВЖД не привело к слишком заметному изменению стоимости перевозок ранее выделенных 43 категорий (которые и до этого перевозились по пониженным ценам), однако способствовало значительному удешевлению транспортировки тех товаров, которые ранее не были включены в специальную номенклатуру тарифа 1903 г. Так, стоимость перевозки уже рассмотренной ранее категории «машины и орудия» из Москвы в Харбин упала на 33% относительно уровня 1907 г., и в 1908–1913 гг. она составляла 162 коп. с пуда (против 240 коп. с пуда по старому тарифу).

Изменения затронули и морские перевозки на Дальний Восток. Общая стоимость перевозки товаров из Европейской России в пределы Северной Маньчжурии морским путём ещё в 1903 г. была значительно выше стоимости транспортировки по Транссибирской магистрали. Между тем именно через порты Чёрного моря на Дальний Восток массово вывозились отечественный сахар и керосин,

¹ *Примечание.* Стоимость перевозки всех обозначенных грузов рассчитывалась по тарифам мелких отправок, поскольку, в рамках установленного в 1903 г. Русско-Китайского прямого сухопутного сообщения, плата за их транспортировку бралась только попутно.

и высокая стоимость их перевозки от Владивостока до станций назначения на КВЖД не способствовала развитию их экспорта в Маньчжурию. С целью упразднения этого ценового барьера в 1908 г. вместо дальневосточного тарифа Южно-Заморского вывозного сообщения был введён в действие новый тариф прямого Русско-Китайского заморского вывозного сообщения [19, 1908, № 1984, тариф № 7356], в номенклатуру которого были сразу включены все 129 категорий железнодорожной грузовой номенклатуры. Итоговая стоимость перевозки товаров из Европейской России в Маньчжурию включала в себя морской фрахт от Одессы (или Новороссийска) до Владивостока, а также **единовременную** плату за **суммарное** железнодорожное расстояние: 1) от станции отправления до Одессы (или Новороссийска); 2) от Владивостока до станции назначения на КВЖД. Как и в случае с сухопутным сообщением, провозные платы за часть КВЖД рассчитывались не по её местным тарифам, а по более низким общероссийским. В результате таких изменений, например, стоимость перевозки одного пуда мануфактуры от Москвы до Харбина морским путём через Владивосток упала приблизительно на 40% относительно уровня 1907 г. и составляла в 1908—1913 гг. 118 коп. с пуда (табл. 2).

Таблица 2

Стоимость перевозки некоторых товаров до Харбина в 1907 и 1908 гг.²

Товарная категория	Станция отправления	По морю (коп. с пуда)		По ж/д (коп. с пуда)	
		1907	1908	1907	1908
Сахар	Сумы	155,50	72,34	118,50	118,12
Керосин	Баку	130,54	103,24	137,80	133,86
Металлические изделия	Екатеринбург	—	—	93,28	86,06
Машины и орудия	Москва	158,77	115,40	242,52	162,15
Мануфактура	Москва	203,07	118,10	162,02	162,02

Источники: 1) по морю в 1907 г. — [19, 1901, № 1301, тариф № 6860; 1905, № 1696, тариф № 7174] (от станции отправления до Владивостока), [19, 1903, № 1495, тариф № 7050] (от ст. Пограничная до Харбина), [19, 1905, № 1702, тариф № 7176] (от Владивостока до ст. Пограничная); 2) по морю в 1908 г. — [19, 1908, № 1984, тариф № 7356]; 3) по ж/д в 1907 г. — [19, 1906, № 1837, тариф № 7275]; 4) по ж/д в 1908 г. — [19, 1908, № 1959, тариф № 7333].

² *Примечания:* 1. Стоимость перевозки грузов по железной дороге рассчитана с учётом расстояния Кругобайкальской железной дороги, введённой в эксплуатацию в 1906 г.

2. Стоимость перевозки для всех категорий, кроме керосина, рассчитывалась по тарифам мелких отправок. Стоимость перевозки керосина рассчитывалась по повагонному тарифу.

3. С 1910 г. стоимость повагонной перевозки керосина от Баку через Владивосток была понижена до 79,90 коп. с пуда.

Вместе со всем вышеописанным необходимо учитывать, что проектирование всех тарифов русско-китайских сухопутных и морских сообщений осуществлялось при участии промышленников и коммерсантов из Европейской России. Исходя из этого можно предположить, что установленная стоимость грузовых перевозок в целом позволяла крупнейшим предприятиям наладить более или менее массовый сбыт товаров в Северо-Восточный Китай. Показательна в этом отношении динамика вывоза наиболее ходовых отечественных товаров в Северную Маньчжурию за период с 1903 по 1913 г. (рис. 1).

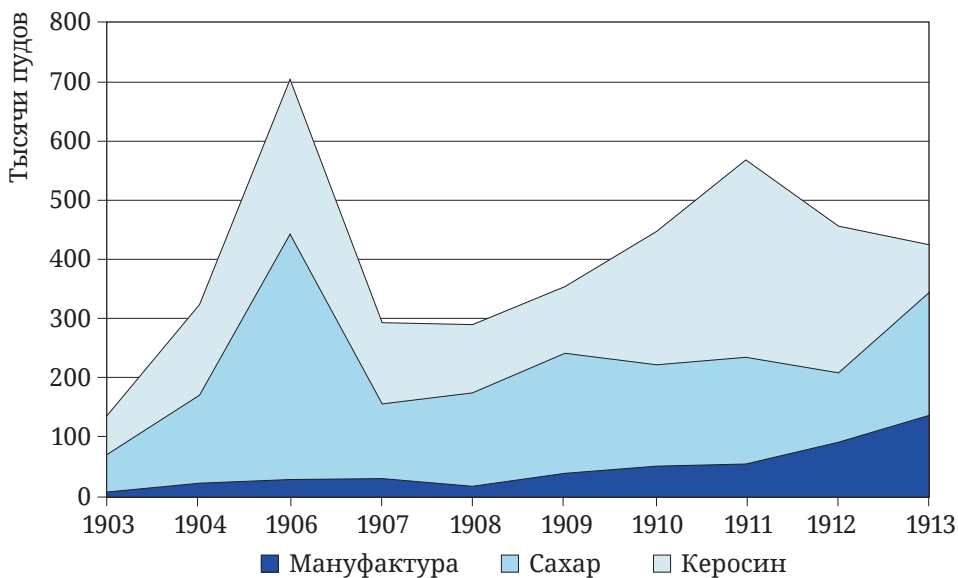


Рис. 1. Динамика вывоза сахара, керосина и мануфактуры в Северную Маньчжурию из России сухопутным и морским маршрутом суммарно в 1903—1913 гг.³ *Источники:* [21; 24; 25; 22; 23; 11, с. 4—5]

Мы видим, что в течение 1903—1913 гг. отправления отечественных сахара, керосина и мануфактуры в Северную Маньчжурию либо были стабильно массовыми, либо демонстрировали положительную динамику. В 1910—1913 гг. показатели вывоза указанных категорий на КВЖД превышали 400 тыс. пудов ежегодно, что составляло приблизительно 300—400% от уровня 1903 г., а также приблизительно

³ *Примечания:* 1. В данном случае под Северной Маньчжурией подразумеваются станции КВЖД, лежащие к северу от ст. Куаньченцзы (в послевоенный период — смычки с ЮМЖД).

2. Ввоз мануфактуры из России рассчитывался только по перевозкам через Транссибирскую магистраль. Через Владивосток в регион массово поступала прежде всего иностранная мануфактура [9, с. 27—28].

3. Из динамики поступления на КВЖД сахара за 1910—1913 гг. исключены соответственно 63 тыс., 166 тыс., 216 тыс. и 205 тыс. пудов груза, ввезённого в Маньчжурию для дальнейшей переотправки в Забайкалье. В источнике они были включены не в статистику транзита через КВЖД, а в статистику прибытия грузов на неё.

150% от уровня 1907—1908 гг. (в данном случае мы не учитываем уровень 1906 г. вследствие явно выраженного эффекта отложенного спроса). Особенно показательным представляется экспорт мануфактуры, главным образом — хлопчатобумажных тканей, который к концу изучаемого периода развился до внушительных объёмов, превышавших 100 тыс. пудов в год.

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ НАД ТОВАРНЫМИ ПОТОКАМИ В МАНЬЧЖУРИИ

В период до начала Русско-японской войны пассажирское и грузовое движение по Китайско-Восточной железной дороге осуществлялось по ветвям, которые пролегали через густонаселённую Южную Маньчжурию, а также стремительно осваивавшуюся китайскими переселенцами северную её часть. Соединяя главнейшие региональные центры торговли с транзитными портами Жёлтого и Японского морей, железная дорога обеспечивала насыщение местного рынка необходимой продукцией. Таким образом, путём регулирования плат за перевозку грузов КВЖД теоретически могла воздействовать на направления, объёмы и структуру региональных товарных потоков. По указанной причине правление железной дороги отмечало, что высокие тарифы в местном сообщении были установлены не только с целью извлечения прибыли, но и для ослабления конкуренции отечественному экспорту на региональном рынке — посредством препятствования ввозу иностранных товаров в Маньчжурию [20, с. 675]. В этом отношении показательным представляется сравнение стоимости перевозки пуда мануфактуры в Харбин сухопутным маршрутом по Транссибирской магистрали из Москвы, а также от Владивостока и портов Жёлтого моря — Инкоу и Дальнего (табл. 3).

Таблица 3

Стоимость транспортировки мануфактуры в Харбин в 1903 г. по направлениям перевозки

Направление перевозки	Расстояние до Харбина (вёрсты)	Тариф (коп. с пуда)	Тарифная ставка (коп. с пудо-версты)
По Транссибирской магистрали (от Москвы)	7065	157,2	0,02
От Дальнего	875	101,0	0,11
От Владивостока	737	93,5	0,13
От Инкоу	675	98,0	0,14

Источники: 1) по Транссибирской магистрали — [19, 1903, № 1482, тариф № 7034; № 1498, тариф № 7054, 7056]; 2) от Дальнего и Инкоу — [19, 1903, № 1495, тариф № 7050]; 3) от Владивостока — [19, 1903, № 1503, тариф № 7061] (от Владивостока до ст. Пограничная), [19, № 1495, тариф № 7050] (от ст. Пограничная до Харбина).

Из таблицы видно, что, несмотря на более высокую общую стоимость перевозки мануфактуры из Москвы в Харбин (без учёта стоимости паромной переправы через Байкал в 3 коп.), тарифная ставка Русско-Китайского сухопутного вывозного сообщения была в 5–7 раз ниже, чем местные ставки КВЖД, по которым отправлялись товары от Владивостока, Инкоу и Дальнего.

Вместе с этим заметим, что тарифные ставки на грузовые перевозки в сообщении с Владивостоком и Инкоу были заметно выше расценок для Дальнего. Из этого можно заключить, что в довоенный период руководство железной дороги всё-таки не ставило своей целью создание сплошного ценового барьера для иностранного импорта. Большой приоритет, следует полагать, отводился максимальной концентрации местных товарных потоков на Дальнем — другой задаче, стоявшей перед КВЖД [20, с. 676]. Признаки этого были наиболее отчётливо выражены в Южной Маньчжурии, в пределах 500 вёрст от побережья, где грузовые перевозки в сообщении с портами Ляодунского полуострова обходились даже дешевле, чем по общероссийской железнодорожной сети. Так, стоимость перевозки мануфактуры от Дальнего до Мукдена (375 вёрст) составляла 27,5 коп. с пуда; перевозка того же товара по российским железным дорогам на аналогичное расстояние обходилась в 33,7 коп. с пуда (подсчитано по: [19, № 1503, тариф № 7061; 19, № 1495, тариф № 7050]).

После окончания войны перевозки товаров с побережья в Маньчжурию контролировались КВЖД только на владивостокском направлении. Тарифная система железной дороги стала более унифицированной в отношении иностранного импорта, и на всех направлениях в местном сообщении действовали высокие грузовые тарифы. Понижение провозных плат для перевозок через Владивосток применялось лишь для отдельных категорий товаров, не составлявших конкуренции отечественному экспорту (например, рис или китайская казённая соль). В условиях изменившейся конъюнктуры, однако, подобная политика привела не к сокращению ввоза иностранных товаров в Северную Маньчжурию, а к скорому проявлению тенденции на завязывании её снабжения на ЮМЖД и Дайрене. Низкие провозные платы за грузовые перевозки по японской железной дороге вкупе с активно выдаваемыми оптовыми скидками отправителям, естественно, привлекали на дайренское направление большое количество товаров, в том числе ранее отправлявшихся в Северную Маньчжурию через Владивосток [14, с. 38]. Показательна в этом отношении динамика, представленная на рис. 2.

Через порты Жёлтого моря — Рёдзюн (бывший Порт-Артур), Дайрен и Инкоу — в Северную Маньчжурию массово ввозились рис, фрукты, овощи, спички, мануфактура из Японии, китайская соль и мануфактура, сахар из Гонконга, промышленная продукция из европейских стран и открытых портов Китая, керосин из США [2, 1912, № 14 (62), с. 204—206; 2, 1913, № 17 (65), с. 241—245]. Железнодорожная статистика показывала ежегодный рост объёмов ввоза указанных категорий в сферу российского влияния, и в этих

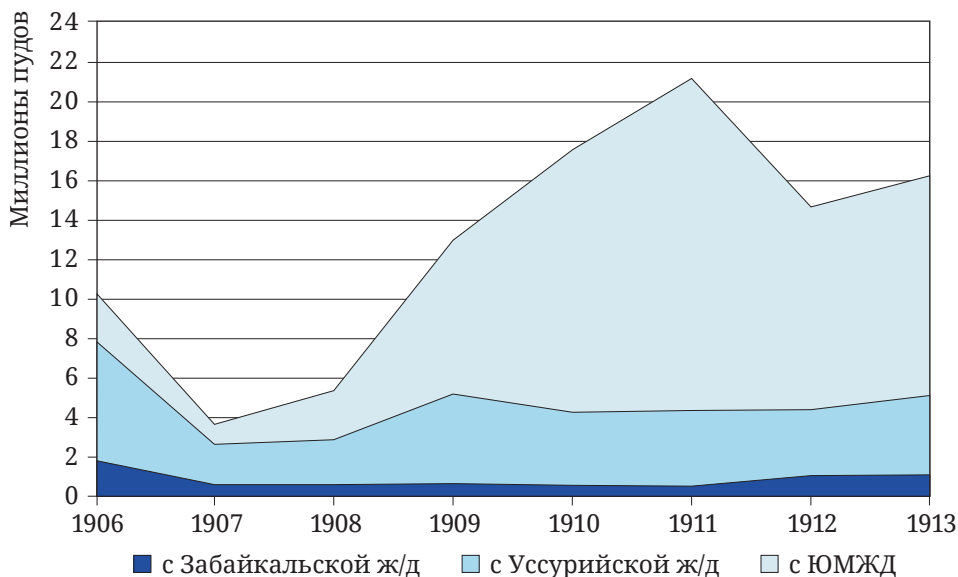


Рис. 2. Динамика суммарного ввоза товаров в Северную Маньчжурию в 1906—1913 гг.⁴ Источники: 1) за 1906 г. — [24]; 2) за 1907 г. — [25]; 3) за 1908—19011 гг. — [22]; 4) за 1912—1913 гг. — [11, с. 4—5]

условиях вступление КВЖД в прямое грузовое сообщение с ЮМЖД в 1912 г. [19, 1912, № 2230, тариф № 7633], а также с японскими казёнными железными дорогами в 1913 г. [19, 1913, № 2314, тариф № 7742] вызвало волну критики правления российского предприятия со стороны коммерсантов из Владивостока, Харбина и Москвы. Ими указывалось, что таким образом обострялась конкуренция отечественной продукции с иностранным импортом в Северной Маньчжурии, и первая вытеснялась с местного рынка.

Более обоснованной, однако, представляется точка зрения представителей КВЖД, оспаривавших приведённое мнение и указывавших, что отмеченный процесс едва ли мог быть объяснён заключением конвенций о прямых сообщениях с японскими железными дорогами. Во-первых, установленное сообщение не сопровождалось удешевлением грузовых перевозок между железными доро-

⁴ Примечания: 1. Объёмы ввоза с ЮМЖД подсчитывались на основе показателей по отправлению грузов: 1) в 1906 г. — со станций участка Сыпингай—Куаньченцзы; 2) в 1907—1911 гг. — со ст. Куаньченцзы; 3) в 1912—1913 гг. — со ст. Куаньченцзы и в прямом сообщении с ЮМЖД.

2. Из динамики поступления товаров на КВЖД с Забайкальской ж/д за 1912—1913 гг. исключены соответственно 646 тыс. и 941 тыс. пудов леса, ввезённого для эксплуатационных нужд железной дороги. В источнике они были включены в статистику коммерческих перевозок.

3. Из динамики поступления товаров на КВЖД с Уссурийской ж/д за 1910—1913 гг. исключены соответственно 63 тыс., 166 тыс., 216 тыс. и 205 тыс. пудов сахара, ввезённого в Маньчжурию для дальнейшей переправки в Забайкалье. В источнике они были включены не в статистику транзита через КВЖД, а в статистику прибытия грузов на неё.

гами, и расчёт стоимости провоза товаров в Северную Маньчжурию по-прежнему производился путём сложения местных тарифов ЮМЖД и КВЖД — от Дайрена до Куаньченцзы и от Куаньченцзы до Харбина соответственно. При этом доля КВЖД за перевозку большинства товаров оставалась той же, что и в предшествовавший период (табл. 4).

Таблица 4

Сравнение стоимости перевозки некоторых товаров от Дальнего (Дайрена) до Харбина в 1903, 1908 и 1913 гг. (коп. с пуда)⁵

Товарная категория	В 1903 г.	В 1909 г.	В 1913—1914 гг.
Сахар	101,00	50,31 (32,90+17,41)	50,31 (17,41+32,90)
Керосин	73,00	47,18 (28,80+18,38)	41,38 (18,38+23,00)
Металлические изделия	87,00	40,41 (23,00+17,41)	40,41 (17,41+23,00)
Мануфактура	101,00	56,66 (32,90+23,76)	56,66 (23,76+32,90)

Источники: 1) 1903 г. — [19, 1903, № 1495, тариф № 7050]; 2) 1909 г. — [ЦГА Москвы. Ф. 143. Д. 21. Оп. 4. Л. 127—143]; 3) 1913—1914 гг. — [19, 1913, № 2314, тариф № 7742].

Вместе с этим руководство КВЖД отмечало, что ввозившиеся с ЮМЖД товары отличались от продукции отечественной промышленности и потому в действительности не составляли им конкуренции. Так, если из России в Маньчжурию завозился сахар-рафинад, потреблявшийся европейским населением, то с юга — коричневый полужидкий сахар, потреблявшийся китайцами; то же относилось и к мануфактуре — свыше 75% ввозившейся с ЮМЖД мануфактуры приходилось на грубые китайские ткани, которые вовсе не производились отечественными промышленниками [16, с. 55, 58]. КВЖД, впрочем, признавала факт постепенного вытеснения с местного рынка российского керосина более дешёвым американским и поэтому неоднозначным представляется понижение в 1913 г. платы за его перевозку в Северную Маньчжурию от Дайрена (табл. 4). Такое решение, однако, носило исключительно политический характер и было инициировано Министерством иностранных дел, уступившим в вопросе керосиновой торговли протесту США против ограничения свободы торговли в Китае (так называемой политики открытых дверей) [17, с. 7, 12]. Вместе с тем заметим, что в действительности массовый ввоз керосина с ЮМЖД начался ещё с 1909—1910 гг., когда

⁵ *Примечания:* 1. Стоимость перевозки до Харбина в 1908 и 1913—1914 гг. включает в себя платы за части ЮМЖД (курсив) и КВЖД.

2. Стоимость перевозки сахара, металлических изделий и мануфактуры определялась по тарифам мелких отправок. Стоимость перевозки керосина определялась по тарифам повагонных отправок.

его транзит через Дайрен сначала сравнился, а затем и превзошёл соответствующий показатель по Владивостоку (подсчитано по: [10] за 1909—1911, 1913 гг.). По указанной причине представляется сомнительным, что в процессе расширения сбыта американского керосина в Северной Маньчжурии определяющую роль играло именно вынужденное понижение тарифов со стороны КВЖД.

В качестве возможного варианта борьбы с проникновением иностранных товаров в пределы Северной Маньчжурии российские коммерсанты предлагали повысить тарифы на участке КВЖД от смычки с японской железной дорогой до Харбина. Однако такой вариант, по замечанию правления дороги, едва ли способствовал бы улучшению ситуации, поскольку на практике тарифные барьеры не показывали желаемого эффекта, лишь приводя к развитию местных гужевых перевозок, и без того хорошо поставленных на участке Куаньченцзы — Харбин [ЦГА Москвы. Ф. 143. Д. 21. Оп. 4. Л. 197]. Позиция представителей КВЖД по этому вопросу подтверждается динамикой ввоза товаров в Северную Маньчжурию, представленной ранее на рис. 2.

ВЫВОДЫ

В дореволюционный период устройство тарифной системы КВЖД определялось не только потребностями получения прибыли от грузовых и пассажирских перевозок, но и задачей политического характера — расширить экономическое присутствие России в Маньчжурии. Реализация указанного принципа проводилась КВЖД, с одной стороны, установлением специальных товарных сообщений с общероссийской железнодорожной сетью. В их рамках КВЖД неоднократно понижала платы за перевозку на своём протяжении грузов, ввозившихся из России, а после 1908 г. их размер и вовсе определялся не самой железной дорогой, а более дешёвыми общероссийскими тарифными схемами. Таким образом, к последнему пятилетию изучаемого периода КВЖД фактически исчерпала собственные возможности по удешевлению транспортировки в Маньчжурию, и дальнейшее понижение провозных плат могло быть осуществлено только в соответствии с решением Тарифного комитета при Департаменте железнодорожных дел Министерства финансов. В любом случае указанные меры показали определённую действенность, и в течение 1903—1913 гг. вывоз отечественных товаров на станции КВЖД хоть и медленно, но возрастал.

С другой стороны, в качестве инструмента содействия развитию отечественного экспорта в Маньчжурию КВЖД заявляла и высокие грузовые тарифы в местном сообщении, в том числе нацеленные на препятствование проникновению иностранных товаров на местный рынок. В этом отношении тарифная система КВЖД была менее однозначной: в довоенный период создание сплошного ценового барьера не было приоритетной задачей для железной дороги,

и тарифная система, скорее, имела характер, сопутствующий получению прибыли. В послевоенный период указанный аспект тарифной политики железной дороги концептуально был более последовательным, однако на практике он не показывал желаемого результата, и иностранные товары продолжали массово ввозиться в пределы Северной Маньчжурии. При этом имеющиеся данные позволяют говорить о том, что подобная неэффективность мер КВЖД была обусловлена не её системой тарифов, а не зависевшими от неё факторами — значительной дешевизной грузовых перевозок по японской Южно-Маньчжурской железной дороге, а также, как представляется, крепкими связями портов Жёлтого моря с крупнейшими центрами торговли остального Китая.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Бояхчян А.Г. Направления и объёмы перевозок грузов по Уссурийской ж.д. в начальный период эксплуатации (в начале XX века) // Современные исследования социальных проблем. 2014. № 4 (36). С. 1—24.
2. Владивостокские биржевые ведомости. Владивосток, 1912—1913.
3. Давыдов М.А. Всероссийский рынок в конце XIX — начале XX вв. и железнодорожная статистика. СПб.: Алетейя, 2010. 830 с.
4. Денисов В.И. Россия на Дальнем Востоке. СПб., 1913. 151 с.
5. Долевая таблица к тарифу на перевозку грузов в поездах большой и малой скорости в прямом Русско-Китайском и Амурско-Уссурийском сообщениях, опубликованному в № 1498 Сборника Тарифов под № 7054. СПб., 1903. 173 с.
6. Досовицкая В.В. Маньчжурский вектор внешней политики Японии накануне и в период Первой мировой войны // Проблемы востоковедения. 2014. № 4 (66). С. 28—34.
7. Жигалов Б.С. КВЖД в дальневосточной политике России (1906—1914 гг.) // Вестник Томского университета. 2008. № 1 (2). С. 24—44.
8. Журнал Межведомственного совещания для выяснения вопроса о направлении тарифной политики Китайской Восточной железной дороги. Заседание 3 июня 1914 г. Б.м., б.г., 62 с.
9. Зюзин К.А., Валетов Т.Я. Роль Транссибирской магистрали в снабжении Дальнего Востока в 1903—1913 гг.: сопоставительный анализ внешне-торговой и транспортной статистики // Историческая информатика. 2022. № 4. С. 1—35.
10. Китайская Восточная железная дорога. Статистические сведения перевозок грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных), отправленных станциями Китайской Восточной жел. дор. за [1909—1913]. Харбин, 1910—1914.
11. Краткий отчёт о коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1913 год. Харбин, 1914. 50 с.
12. Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX вв. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.
13. Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896—1923 гг. Харбин, 1923. 690 с.
14. Отчёт Харбинского биржевого комитета за 1911 год. Харбин, 1912. 94 с.

15. Отчёт Харбинского биржевого комитета за 1913 год. Харбин, 1914. 55 с.
16. Очерк коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 15 лет существования Общества. СПб., 1912. 76 с.
17. Очерк тарифных мероприятий Китайской Восточной жел. дороги по перевозке грузов за десять лет (1903—1913 гг.). Б.м., б.г. 20 с.
18. Правила перевозки товаров на пароходах Общества Добровольного флота, а равно товаров прямого через Одессу сообщения между Москвой и портами Дальнего Востока. СПб., 1885. 15 с.
19. Сборник тарифов российских железных дорог. СПб., 1901—1913.
20. Северная Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога. Харбин, 1922. 692, XXIII с.
21. Статистика перевозок пассажиров, багажа и грузов по Китайской Восточной железной дороге за [первую; вторую] половину 1903 год. СПб., 1905.
22. Статистические сведения перевозок грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных), отправленных станциями Китайской Восточной жел. дороги за [1909—1911] год. Харбин, 1909—1912.
23. Статистические сведения перевозок грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных), отправленных станциями Уссурийской жел. дороги за [1912—1913] год. Харбин, 1913—1914.
24. Статистический отчёт о коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги. Вып. II. Статистика перевозок грузов малой скорости по коммерческому тарифу по Китайской Восточной ж.д. в 1906 год. Б. м., б. г.
25. Статистический отчёт о коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги. Вып. II. Статистика перевозок всякого рода пассажиров, багажа и грузов малой скорости частных отправителей по Китайской Восточной жел. дороге в 1907 год. по прибытию. Владивосток, 1909.
26. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. шестнадцатый: Сведения о движении товаров по железным дорогам и внутренним водным путям сообщения в 1885 г. СПб., 1888. 521 с.
27. Янченко Д.Г., Старовойтова Е.О. Перспективы экономического развития Китайско-Восточной железной дороги после Русско-японской войны: региональный аспект и петербургская политика // Новейшая история России. 2018. Т. 8. № 3. С. 583—597.
28. РГИА ДВ (Рос. гос. ист. арх. Дальнего Востока).
29. ЦГА Москвы (Центр. гос. арх. Москвы).

REFERENCES

1. Boyakhchyan A.G. *Napravleniya i ob'emy perevozok грузов по Ussuriyskoy zh.d. v nachal'nyy period ekspluatatsii (v nachale XX veka)* [Directions and Volumes of Cargo Transportation on the Ussuri Railway during the Initial Period of Operation (at the Beginning of the 20th Century)]. *Sovremennye issledovaniya sotsial'nykh problem*, 2014, no. 4 (36), pp. 1—24. (In Russ.)
2. *Vladivostokskie birzhevye vedomosti*, Vladivostok, 1912—1913. (In Russ.)
3. Davydov M.A. *Vserossiyskiy rynek v kontse XIX — nachale XX vv. i zhelezno-dorozhnaya statistika* [The All-Russian Market from the End of the 19th Century to the Beginning of the 20th Century and Railway Statistics]. Saint Petersburg, Aleteyya Publ., 2010, 830 p. (In Russ.)

4. Denisov V.I. *Rossiya na Dal'nem Vostoke* [Russia in the Far East]. Saint Petersburg, 1913, 151 p. (In Russ.)
5. *Dolevaya tablitsa k tarifu na perevozku gruzov v poezdakh bol'shoy i maloy skorosti v pryamom Russko-Kitayskom i Amursko-Ussuriyskom soobshcheniyakh, opublikovannomu v № 1498 Sbornika Tarifov pod № 7054* [The Proportional Tariff Table for the Transportation of Goods by High- and Low-Speed Trains in Direct Russian-Chinese and Amur-Ussuri Links, Published in No. 1498 of the Collection of Tariffs under No. 7054]. Saint Petersburg, 1903, 173 p. (In Russ.)
6. Dosovitskaya V.V. Man'chzhurskiy vektor vneshney politiki Yaponii nakanune i v period Pervoy mirovoy voyny [The Manchurian Vector of Japanese Foreign Policy on the Eve and during the First World War]. *Problemy vostokovedeniya*, 2014, no. 4 (66), pp. 28—34. (In Russ.)
7. Zhigalov B.S. KVZhD v dal'nevostochnoy politike Rossii (1906—1914 gg.) [The Chinese Eastern Railway in Russia's Far Eastern Policy (1906—1914)]. *Vestnik Tomskogo universiteta*, 2008, no. 1 (2), pp. 24—44. (In Russ.)
8. *Zhurnal Mezhduevdomstvennogo soveshchaniya dlya vyyasneniya voprosa o napravlenii tarifnoy politiki Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi. Zasedanie 3 iyunya 1914 g.* [Minutes of the Interdepartmental Meeting to Clarify the Issue of the Tariff Policy of the Chinese Eastern Railway. Session on June 3, 1914]. *Sine loco, sine anno*, 62 p. (In Russ.)
9. Zyuzin K.A., Valetov T.Ya. Rol' Transsibirskoy magistrali v snabzhenii Dal'nego Vostoka v 1903—1913 gg.: sopostavitel'nyy analiz vneshnetorgovoy i transportnoy statistiki [The Role of the Trans-Siberian Railway in Supplying the Far East in 1903—1913: A Comparative Analysis of Foreign Trade and Transport Statistics]. *Istoricheskaya informatika*, 2022, no. 4, pp. 1—35. (In Russ.)
10. *Kitayskaya Vostochnaya zheleznaya doroga. Statisticheskie svedeniya perevozok gruzov maloy, bol'shoy i passazhirskoy skorostey (krome khlebnikh), otpravlennykh stantsiyami Kitayskoy Vostochnoy zhel. dor. za [1909—1913]* [Chinese Eastern Railway. Statistical Data on the Transportation of Low-Speed, High-Speed and Passenger Freight (Excluding Grain) Dispatched from Stations of the Chinese Eastern Railway in [1909—1913]]. Harbin, 1910—1914. (In Russ.)
11. *Kratkiy otchet o kommercheskoy deyatel'nosti Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi za 1913 god* [Brief Report on the Commercial Activities of the Chinese Eastern Railway for 1913]. Harbin, 1914, 50 p. (In Russ.)
12. Lukoyanov I.V. «Ne otstat' ot derzhav...» Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX — nachale XX vv. [“Not to Fall behind the Great Powers...” Russia in the Far East from the End of the 19th Century to the Beginning of the 20th Century]. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2008, 668 p. (In Russ.)
13. Nilus E.Kh. *Istoricheskiy obzor Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi. 1896—1923 gg.* [Historical Overview of the Chinese Eastern Railway. 1896—1923]. Harbin, 1923, 690 p. (In Russ.)
14. *Otchet Kharbinskogo birzhevogo komiteta za 1911 god* [Report of the Harbin Exchange Committee for 1911]. Harbin, 1912, 94 p. (In Russ.)
15. *Otchet Kharbinskogo birzhevogo komiteta za 1913 god* [Report of the Harbin Exchange Committee for 1913]. Harbin, 1914, 55 p. (In Russ.)
16. *Ocherk kommercheskoy deyatel'nosti Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi za 15 let sushchestvovaniya Obshchestva* [The Overview of the Commercial Activities of the Chinese Eastern Railway during the 15 Years of the Company's Existence]. Saint Petersburg, 1912, 76 p. (In Russ.)
17. *Ocherk tarifnykh meropriyatiy Kitayskoy Vostochnoy zhel. dorogi po perevozke gruzov za desyat' let (1903—1913 gg.)* [The Overview of Tariff Measures of the Chinese Eastern Railway for Transporting Goods over Ten Years (1903—1913)]. *Sine loco, sine anno*, 20 p. (In Russ.)

18. *Pravila perevozki tovarov na parokhodakh Obshchestva Dobrovol'nogo flota, a ravno tovarov pryamogo cherez Odessu soobshcheniya mezhdru Moskvoy i portami Dal'nego Vostoka* [Rules for the Transportation of Goods on Steamships of the Voluntary Fleet Society and Goods Carried by Direct Service through Odessa between Moscow and the Ports of the Far East]. Saint Petersburg, 1885, 15 p. (In Russ.)
19. *Sbornik tarifov rossiyskikh zheleznykh dorog* [Collection of Tariffs of Russian Railways]. Saint Petersburg, 1901—1913. (In Russ.)
20. *Severnaya Man'chzhuriya i Kitayskaya Vostochnaya zheleznaya doroga* [Northern Manchuria and the Chinese Eastern Railway]. Harbin, 1922, 692, XXIII p. (In Russ.)
21. *Statistika perevozok passazhirov, bagazha i gruzov po Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy doroge za [pervuyu; vtoruyu] polovinu 1903 god.* [Statistics of Passenger, Baggage and Freight Traffic on the Chinese Eastern Railway for the [First, Second] Half of 1903. Saint Petersburg, 1905. (In Russ.)
22. *Statisticheskiye svedeniya perevozok gruzov maloy, bol'shoy i passazhirskoy skorostey (krome khlebnykh), otpravlennykh stantsiyami Kitayskoy Vostochnoy zhel. dorogi za [1909—1911] god* [Statistical Data on the Transportation of Low-Speed, High-Speed and Passenger Freight (Excluding Grain) Dispatched from Stations of the Chinese Eastern Railway in [1909—1911]]. Harbin, 1909—1912. (In Russ.)
23. *Statisticheskiye svedeniya perevozok gruzov maloy, bol'shoy i passazhirskoy skorostey (krome khlebnykh), otpravlennykh stantsiyami Ussuriyskoy zhel. dorogi za [1912—1913] god* [Statistical Data on the Transportation of Low-Speed, High-Speed and Passenger Freight (Excluding Grain) Dispatched from Stations of the Ussuri Railway in [1912—1913]]. Harbin, 1913—1914. (In Russ.)
24. *Statisticheskiy otchet o kommercheskoy deyatelnosti Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi. Vyp. II. Statistika perevozok gruzov maloy skorosti po kommercheskomu tarifu po Kitayskoy Vostochnoy zh.d. v 1906 god.* [Statistical Report on the Commercial Activities of the Chinese Eastern Railway. Issue 2. Statistics of Low-Speed Freight Traffic under the Commercial Tariff on the Chinese Eastern Railway in 1906]. Sine loco, sine anno. (In Russ.)
25. *Statisticheskiy otchet o kommercheskoy deyatelnosti Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi. Vyp. II. Statistika perevozok vsyakogo roda passazhirov, bagazha i gruzov maloy skorosti chastnykh otpraviteley po Kitayskoy Vostochnoy zhel. doroge v 1907 god. po pribytiyu* [Statistical Report on the Commercial Activities of the Chinese Eastern Railway. Issue 2. Statistics of All Categories of Passengers, Baggage and Low-Speed Freight of Private Shippers on the Chinese Eastern Railway in 1907 by Arrival]. Vladivostok, 1909. (In Russ.)
26. *Statisticheskiy sbornik Ministerstva putey soobshcheniya. Vyp. shestnadsatyy: Svedeniya o dvizhenii tovarov po zheleznykh dorogam i vnutrennim vodnym putyam soobshcheniya v 1885 g.* [Statistical Compilation of the Ministry of Railways. Issue 16. Information on the Movement of Goods on Railways and Inland Waterways in 1885]. Saint Petersburg, 1888, 521 p. (In Russ.)
27. Yanchenko D.G., Starovoytova E.O. *Perspektivy ekonomicheskogo razvitiya Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy dorogi posle Russko-yaponskoy voyny: regional'nyy aspekt i peterburgskaya politika* [Prospects for the Economic Development of the Chinese Eastern Railway after the Russo-Japanese War: Regional Aspect and St. Petersburg Policy]. *Noveyshaya istoriya Rossii*, 2018, vol. 8, no. 3, p. 583—597. (In Russ.)