

Тарифная система и результаты эксплуатации Китайско-Восточной железной дороги в 1903—1913 гг.¹

Константин Александрович Зюзин,

аспирант кафедры исторической информатики исторического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова, Москва.
E-mail: zyuzinconstantine@yandex.ru

В статье предпринимается попытка оценить строение тарифной системы, а также результаты эксплуатации Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) с точки зрения их соответствия задачам, стоявшим перед предприятием в дореволюционный период. В работе рассматриваются данные из опубликованных тарифов КВЖД, а также из статистических отчётов дороги по грузовым перевозкам. С одной стороны, перед КВЖД стояла чисто коммерческая задача — повысить доходность дороги. В этом отношении ей удалось продемонстрировать относительно успешный результат: способствовал интенсификации перевозок как в пределах Маньчжурии, так и в сообщении с Россией, она вышла из дефицита по эксплуатации дороги в 1910 г. (без учёта трат на содержание охранных частей). С другой стороны, КВЖД имела задачи и общегосударственного характера, сводившиеся к установлению контроля над товарными потоками в Маньчжурии в соответствии с интересами России. Это, в свою очередь, было возможным для КВЖД только в условиях: 1) успешной конкуренции железной дороги с гужом и речными судами по грузовым перевозкам; 2) полного контроля над железнодорожными перевозками в сообщении с ключевыми пунктами внешней торговли Маньчжурии. В довоенный период задача концентрации товарных потоков в порту Дальнем была выполнена лишь отчасти, КВЖД смогла сосредоточить на нём лишь железнодорожные перевозки, в то время как значительная часть грузов продолжала идти мимо железной дороги — через порт Инкоу вглубь Маньчжурии, очевидно, более дешёвым гужевым и речным транспортом. В послевоенный же период потеря портов Жёлтого моря обусловила безуспешность попыток КВЖД по налаживанию импорта через Владивосток и по препятствованию иностранному экспорту в Северную Маньчжурию.

¹ Данная статья развивает тему тарифной политики и результатов эксплуатации КВЖД в дореволюционный период. Предшествующий ей материал — «Развитие российской торговли в Маньчжурии и тарифная система КВЖД в 1903—1913 гг.» — был выпущен в первом номере журнала «Россия и АТР» за 2026 г.

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

**Tariff System and Operational Results
of the Chinese Eastern Railway in 1903—1913.**

Konstantin Zyuzin, Moscow State University, Moscow, Russia.

E-mail: zyuzinconstantine@yandex.ru.

The paper attempts to evaluate the structure of the tariff system and the operational results of the Chinese Eastern Railway (CER) from the point of view of their compliance with the objectives faced by the enterprise in the pre-revolutionary period. The study uses data from published tariffs of the CER, as well as statistical reports on freight transportation. On the one hand, the CER faced a purely commercial task—to increase the profitability of the railway. In this regard, it managed to demonstrate a relatively successful result by intensifying transportation both within Manchuria and in traffic with Russia, thus overcoming the operating deficit in 1910 (excluding the costs of maintaining security units). On the other hand, the CER also had state-oriented objectives aimed at establishing control over commodity flows in Manchuria in accordance with the interests of Russia. This was possible for the CER only on conditions of 1) successful competition of the railway with horse-drawn and river vessels in freight transportation; 2) full control over railway transportation in communication with key points of foreign trade in Manchuria. In the pre-war period, the task of concentrating commodity flows in the port of Dalny was only partially fulfilled, and the CER was able to concentrate only rail transportation on it, while a significant part of the cargo continued to go past the railway through the port of Yingkou into Manchuria by cheaper horse-drawn and river transport. In the post-war period, the loss of the Yellow Sea ports led to the failure of the CER's attempts to establish imports through Vladivostok and to prevent foreign exports to Northern Manchuria.

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

ВВЕДЕНИЕ

Официальное открытие грузового и пассажирского движения по Китайско-Восточной железной дороге состоялось в июле 1903 г., по окончании строительства, продолжавшегося чуть более 7 лет. Российское правительство, в частности министр финансов С.Ю. Витте, связывало с дорогостоящим проектом планы по «экономическому завоеванию» Маньчжурии: установленное железнодорожное сообщение должно было способствовать интенсификации торговли с Северо-Восточным Китаем и последующему

расширению присутствия отечественного капитала в регионе [7, с. 94—95]. На практике эти намерения правление КВЖД предполагало реализовывать посредством системы тарифов, регулирующих направления, объёмы и структуру грузовых железнодорожных перевозок в Маньчжурии, а также создающих наиболее благоприятные условия для организации массового сбыта отечественных товаров на местный рынок. Контроль над региональными товарными потоками, однако, был утрачен Россией после окончания Русско-японской войны, начавшейся спустя всего полгода после официального открытия движения по железной дороге. Согласно Портсмутскому мирному договору, под управление японской стороны переходила южная ветвь железной дороги на участке от Порт-Артура до ст. Куаньченцзы (ныне г. Чанчунь в КНР), позднее преобразованная в Южно-Маньчжурскую железную дорогу (далее — ЮМЖД), а также порты Ляодунского полуострова — одни из главнейших центров торговли в Жёлтом море.

Вопрос об успешности шагов России по укреплению собственного экономического влияния в Маньчжурии, как правило, приводит исследователей к оценке результатов эксплуатации КВЖД. В этом отношении отечественными историками часто высказывается мнение о несостоятельности железной дороги как экономического проекта в дореволюционный период [1, с. 74—75, 86; 2, с. 42—43; 7, с. 116; 21, с. 146—147; 22, с. 593—594]. В историографии в качестве одной из причин подобного исхода выделяется тарифная политика предприятия, которая характеризуется лишь в общем как негибкая [2, с. 42—43] и непоследовательная [7, с. 123—124]. Считаем, однако, что детальная проработка вопроса о строении и эффективности тарифной системы КВЖД — её основного инструмента регулирования грузовых перевозок — всё же является необходимым этапом в деле составления более точного представления о результатах эксплуатации железной дороги в период до начала Первой мировой войны. В данной статье предпринимается попытка проследить развитие тарифной системы КВЖД с 1903 по 1913 г., а также оценить её результативность с точки зрения интересов как общегосударственного характера (расширение экономического влияния России в Маньчжурии), так и собственных, коммерческих.

В качестве источников исследования были использованы, во-первых, тарифы КВЖД, опубликованные в «Сборнике тарифов российских железных дорог» [14, 1903, № 1495, тариф № 7050], справочном издании «Спутник по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю» [4] и аналитических материалах управления дороги [15, гл. XXII]; во-вторых, статистика грузовых перевозок по КВЖД, опубликованная в её статистических отчётах [см., напр.: 17] и аналитических материалах [5; 6; 12]. За верхнюю

хронологическую границу исследования был принят последний год мирной эксплуатации КВЖД, когда объёмы местных грузовых перевозок всё ещё не были завышены вследствие массового транзита военных грузов с Дальнего Востока в Европейскую Россию с началом Первой мировой войны.

СИСТЕМА ТАРИФОВ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ КВЖД В ДОВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Основные положения тарифной политики КВЖД были обозначены её правлением накануне официального открытия железнодорожного движения в 1903 г. и в целом сводились к трём важнейшим составляющим. Предполагалось добиться безубыточного функционирования дороги, сосредоточить региональные товарные потоки на порте Дальнем, а также создать наиболее благоприятные условия для сбыта отечественных товаров на местный рынок. Последняя задача подразумевала, с одной стороны, удешевление грузовых перевозок из России в Маньчжурию через Транссибирскую магистраль, с другой — воспрепятствование проникновению туда же иностранных товаров [15, с. 675].

Размеры установленных в 1903 г. местных грузовых тарифов на КВЖД значительно превосходили провозные платы по общероссийской железнодорожной сети. В этом отношении показательным представляется сравнение стоимости перевозки пуда категории «мануфактурный товар» (текстильная продукция: льняные, шерстяные, хлопчатобумажные и другие ткани), которая была рассчитана для разных расстояний по общероссийской тарифной схеме редакции 1903 г., а также по тарифной схеме КВЖД, опубликованной в то же время (табл. 1).

Из приведённой таблицы можно увидеть, что грузовые тарифы КВЖД на одних и тех же дистанциях перевозки могли превосходить общероссийские приблизительно в 1,5—2 раза. Вместе с этим на КВЖД отсутствовала практика понижения тарифной ставки (т.е. провозной платы с одной пудо-версты) с увеличением расстояния, которая позволяла сдерживать рост стоимости на дальние отправления по российским железным дорогам. Представители КВЖД указывали, что столь высокие провозные платы в местном сообщении были установлены с целью повысить доходность дороги, а также воспрепятствовать массовому ввозу иностранных товаров в Маньчжурию через порты Жёлтого моря.

Тем не менее в довоенный период создание сплошного ценового барьера для иностранной продукции всё же не было приоритетной задачей железной дороги. Проанализировав данные из таблицы 1, можно заметить, что в сообщении станций КВЖД

Таблица 1

**Сравнение стоимости перевозки мануфактуры
по общероссийскому тарифу и тарифу КВЖД в 1903 г.
(тариф — коп. с пуда; тарифная ставка — коп. с пудо-версты)²**

Расстояние перевозки	Общероссийская тарифная схема		Тарифная схема КВЖД для мест- ных перевозок		Тарифная схема КВЖД для мест- ных перевозок в сообщении с Дальним	
	тариф	тарифная ставка	тариф	тарифная ставка	тариф	тарифная ставка
225 вёрст	20,25	0,09	31,50	0,14	10,00	0,04
375 вёрст	33,75	0,09	52,50	0,14	27,50	0,07
675 вёрст	57,38	0,08	94,50	0,14	69,50	0,10
875 вёрст	74,38	0,08	122,50	0,14	101,00	0,11
1775 вёрст	133,13	0,07	248,50	0,14	223,50	0,12

Источник: 1) общероссийская тарифная схема — [14, 1903, № 1503, тариф № 706]; 2) тарифная схема КВЖД — [14, 1903, № 1495, тариф № 7050].

с портом Дальний были установлены заметно более низкие провозные платы, которые на расстоянии до 500 вёрст от него (т.е. в пределах густонаселённой Южной Маньчжурии) оказывались даже ниже, чем при перевозке на аналогичную дистанцию по российским железным дорогам. Дешёвые тарифы на направлении Дальнего, очевидно, должны были способствовать реализации другой упомянутой ранее задачи — сокращению объёмов товарных потоков в Маньчжурию из Инкоу, традиционного центра внешней торговли региона, и их увеличению в сообщении с российским портом на Ляодунском полуострове.

Пониженные провозные платы КВЖД устанавливала также в сообщении с общероссийской железнодорожной сетью. Соответствующая тарифная политика, с одной стороны, должна была способствовать развитию сбыта наиболее ходовых отечественных товаров из Европейской России и Сибири на рынок Маньчжурии: масла, сахара, керосина, металла и изделий из него, текстиля и пр.; для облегчения условий ввоза перечисленных категорий на станции КВЖД в сентябре 1903 г. был введён в действие дешёвый тариф Русско-Китайского сухопутного вывозного сообщения [14, 1903, № 1498, тариф № 7054]. С другой стороны, таким образом предполагалось ослабить и зависимость российско-китайской

² Примечания:

1. 1 пуд = 16,38 кг.

2. Стоимость перевозки мануфактуры рассчитывалась на основе тарифов мелких отправок.

торговли от иностранных посредников: так, на направлении через порт Дальний и КВЖД устанавливался специальный пониженный тариф Русско-Китайского сухопутного ввозного сообщения для ввоза в Россию чая из Ханькоу, Шанхая и Коломбо, а также шёлка из Шанхая [14, 1903, № 1498, тариф № 7054]. В сообщении же с соседней Приморской областью, зависевшей от продовольственных поставок извне, на КВЖД действовали пониженные тарифы на перевозку муки из Харбина, скота из Цицикара, а также соли из портов Ляодунского полуострова.

Всего за 1903 г. по Китайско-Восточной железной дороге было перевезено 19,9 млн пудов различных грузов [5, с. 23]. При этом необходимо учитывать, что указанное значение завышено, поскольку в первое полугодие 1903 г., когда железная дорога ещё не была официально введена в эксплуатацию, перевозки как минимум одной товарной категории — мануфактурного товара — осуществлялись только по повагонному тарифу и поэтому регистрировались не по действительному количеству груза, а по полной подъёмной силе вагона [5, с. 53]. Правильная регистрация грузов была установлена лишь во втором полугодии, поэтому относительно достоверные цифры по товарообмену на КВЖД могут быть привлечены только за июль — декабрь 1903 г.

Всего за вторую половину 1903 г. по КВЖД было перевезено 11,9 млн пудов коммерческих грузов. Подсчёт цифр по отправлению и прибытию грузов за этот период через некоторые, крупнейшие по объёмам перевозок, станции КВЖД показал, что наиболее интенсивное движение товаров по железной дороге приходилось на её южную ветвь и Харбин. Станциями участка от Порт-Артура до Харбина было отправлено около 72% всех грузов, из которых около 36% приходилось на порты Жёлтого моря — Инкоу, Дальний и Порт-Артур [5, с. 23—26; 6]. По этим направлениям вглубь Маньчжурии вывозились японские овощи, фрукты, рис и мануфактура, китайские соль и ткани, российский и американский керосин, российский, южнокитайский и гонконгский сахар, разная промышленная продукция, в том числе ткани, из европейских стран, США, Японии, а также открытых для международной торговли портов Китая. Отправления с других станций южной ветви почти полностью состояли из хлебных грузов: зерно и бобы (преимущественно соевые) вывозились в порты Инкоу и Дальний на экспорт и в остальной Китай, мука — из Харбина и его окрестностей в Приморье. На Южную Маньчжурию и Харбин приходилось 82% от всех отправок хлебных грузов по КВЖД, что делало их главными поставщиками сельскохозяйственной продукции в регионе (подсчитано по: [16]).

На том же участке дороги оседало около 60% от всех прибывших на станции КВЖД товаров, из которых около 18% приходилось

на порты Ляодунского полуострова и Инкоу, куда поступали экспортные хлебные грузы из Маньчжурии. Другими крупными пунктами назначения грузов были Харбин (около 22%), а также станции в окрестностях региональных распределительных центров, преимущественно располагавшихся на южной ветви дороги (подсчитано по: [5, с. 23—26; 16]). Такие станции, как, например, Куаньченцзы и Мукден, находились не только в крупных населённых пунктах, но и на перекрёстках важнейших торговых путей, куда товары прибывали в относительно большом количестве и затем гужом или по реке доставлялись до удалённых от железной дороги конечных точек маршрута.

В сообщении КВЖД с общероссийской сетью железных дорог в 1903 г. было перевезено грузов на 1,868 млн пудов, из которых ввоз в Маньчжурию составил 1,5 млн пудов, а вывоз — 368 тыс. пудов [5, с. 7]. Из России преимущественно ввозились строительные материалы, которые оседали на западной и восточной ветвях КВЖД — от ст. Маньчжурия до Харбина и от Харбина до ст. Пограничная соответственно [5, с. 59—73]. Сбыт же отечественных товаров в Маньчжурию ограничивался лишь некоторыми категориями, объёмы ввоза которых вместе не превышали 70 тыс. пудов; перевозились сахар, керосин, масло, мануфактура и некоторые другие товары [5, с. 23—85]. В европейскую часть России и Сибирь из Маньчжурии вывозился в основном китайский чай, который следовал транзитом через порт Дальний и КВЖД. Всего за 1903 г., по данным российской таможни, на ст. Маньчжурия таким образом было перевезено около 734 тыс. пудов чая [8, прил. к табл. IX]. Фактически порт Дальний стал вторым после Одессы крупнейшим пунктом поставок чая в Россию, превзойдя по объёмам его ввоза морской импорт через Петербург, Владивосток, Николаевск-на-Амуре [8, табл. IX].

* * *

Приведённые статистические данные показывают, что высокие тарифы КВЖД не помешали местным грузовым перевозкам принять относительно массовый характер уже в начальный период её эксплуатации. Это вкупе с точечным понижением провозных плат на товары, которые железная дорога привлекала для перевозки, например, чая, позволило российскому предприятию за июль — декабрь 1903 г. получить солидную выручку — 4,35 млн руб. за 11,9 млн пудов перевезённых коммерческих грузов, т.е. в среднем 36 коп. с одного пуда (для сравнения: аналогичный показатель не превышал 20 коп. с пуда даже в 1911—1913 гг., когда грузооборот дороги составлял около

70 млн пудов в год) [12, с. 5; 6, с. 7]. Интенсификация товарообмена происходила главным образом за счёт транзита через порты Жёлтого моря большого количества грузов самой разной номенклатуры. Контроль над тарифами в сообщении с этими портами позволял КВЖД регулировать объёмы и структуру движения грузов через них, что определило успех предприятия в деле концентрации железнодорожных перевозок на порту Дальнем. В результате, благодаря пониженным тарифам в сообщении с Дальним, уже во второй половине 1903 г. железнодорожный грузооборот русского порта превзошёл по размерам аналогичный показатель по порту Инкоу, традиционному центру морской торговли всего региона: 2,6 млн пудов против 2 млн пудов соответственно (подсчитано по: [5, с. 23—24; 16]). Необходимо, однако, учитывать, что морской грузооборот Инкоу в 1903 г. превышал тот же показатель по Дальнему и Порт-Артуру: один только ввоз в китайский порт риса, сахара, керосина и мануфактуры составлял как минимум 2,7 млн пудов, значительная часть из которых, очевидно, переотправлялась вглубь Маньчжурии более дешёвым гужевым и речным транспортом (подсчитано по: [23, р. 11—24]). Таким образом, в довоенный период КВЖД, успешно контролируя направления и объёмы железнодорожных грузовых перевозок, всё ещё лишь ограниченно влияла на региональные товарные потоки в целом.

СИСТЕМА ТАРИФОВ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ КВЖД В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД

После окончания Русско-японской войны местная экономическая конъюнктура претерпела значительные изменения. Россия потеряла доступ к портам Жёлтого моря, а также ветвь железной дороги, пролежавшую через наиболее густонаселённые районы Южной Маньчжурии. Под контролем КВЖД остались лишь западная и восточная ветви железной дороги, а также часть южной ветви на участке от Харбина до ст. Куаньченцзы протяжённостью в 225 вёрст. Тем не менее в 1907 г. на заседании Особого совещания по вопросам КВЖД при участии министра финансов В.Н. Коковцова было обозначено, что Россия не должна отказываться от экономических планов в Маньчжурии [2, с. 31]. Тарифная система железной дороги была видоизменена с учётом текущих региональных условий и должна была способствовать реализации трёх задач. Предполагалось, во-первых, взять с перевозки грузов в местном сообщении всё то, что можно получить, без опасения возможной потери части грузов вследствие конкуренции со стороны водного и гужевого транспорта; во-вторых, укрепить сбыт отечественной промышленной продукции в Маньчжурии,

а также способствовать вывозу из неё в Россию сырья и продовольствия; в-третьих, по возможности направить движение экспорта из Маньчжурии и импорта грузов в Маньчжурию на Владивосток [12, с. 19—20]. Вместе с этим фактически перед правлением железной дороги по-прежнему стояла задача препятствовать ввозу иностранных товаров на местный рынок [3, с. 22—22, 39—40].

Указанные принципы легли в основу новой редакции местного тарифа, которая вступила в силу с 1 ноября 1908 г. [14, 1908, № 2035, извещение № 12893] и с некоторыми дополнениями действовала до 1914 г. В соответствии с первым из принципов новой редакции тарифа, а также с целью ограничения ввоза иностранной продукции в Северную Маньчжурию размеры местных грузовых тарифов по-прежнему оставались высокими и претерпевали лишь некоторые изменения: провозные платы увеличивались или уменьшались преимущественно в пределах 1—3 коп. с пуда товара. Повышение провозных плат, в частности, осуществлялось в сообщении со ст. Куаньченцзы, от которой в направлении Харбина ввозились товары с японской железной дороги. Для реализации второго принципа удешевлялись перевозки грузов в рамках сухопутного сообщения с Россией, а также был создан пониженный тариф прямого Русско-Китайского заморского сообщения для вывоза российских товаров в Маньчжурию морским путём — через Одессу (или Новороссийск) и Владивосток [14, 1908, № 1984, тариф № 7356]. В сообщении с соседней Приморской областью вводились в действие пониженные тарифы в рамках Уссурийско-Китайского сообщения на вывоз из неё продукции местных промыслов и промышленности: рыбы, цемента, спичек и угля; в обратном направлении несколько понижались уже установленные ранее тарифы на ввоз маньчжурского зерна, муки и скота, а их действие распространялось на все станции Уссурийской железной дороги [14, 1908, № 2053, тариф № 7401]. Осуществление третьего принципа сопровождалось восстановлением на владивостокском направлении специальных тарифов на перевозку чая и шёлка в европейскую часть России и Сибирь, а также установлением пониженных тарифов на транзит риса и соли в Маньчжурию. Многократному увеличению грузооборота российского порта способствовало удешевление с того же года транзита маньчжурской сельскохозяйственной продукции со станций КВЖД на внешние рынки через Уссурийский край, а также активные меры по улучшению условий её транспортировки, принятые правлением железной дороги.

В послевоенный период заметное влияние на тарифную политику КВЖД оказывал фактор конкуренции с японской железной дорогой. Движение по Южно-Маньчжурской железной дороге было частично восстановлено уже в конце 1905 г., а в 1907 г. была проведена её смычка с КВЖД в районе ст. Куаньченцзы

и устанавливались временные правила передачи грузов с одной дороги на другую [12, с. 17—18]. Тарифы на перевозку грузов по ЮМЖД были значительно дешевле провозных плат, действовавших на южной ветви в годы её эксплуатации Россией. Так, в 1909 г. стоимость мелких отправок мануфактуры от порта Дайрена (бывший Дальний) до Харбина составляла 57 коп. за пуд — суммарно за части КВЖД и ЮМЖД; в 1903 г. за то же расстояние отправителю пришлось бы заплатить 101 коп. за пуд (табл. 2).

Таблица 2

Сравнение стоимости перевозки некоторых товарных категорий от порта Дальнего (Дайрена) и Владивостока до Харбина в 1903, 1909 и 1913 гг. (коп. с пуда)³

Товар	От Дальнего (Дайрена) до Харбина			От Владивостока до Харбина		
	1903	1909	1913	1903	1909	1913
Рис	31,00	29,54 (16,40 + 13,14)	30,85 (16,40 + 14,45)	34,34	24,70	24,70
Соль	24,00	22,34 (9,20 + 13,14)	23,65 (9,20 + 14,45)	18,55	18,50	14,00
Сахар	87,00	50,31 (32,90 + 17,41)	50,31 (32,90 + 17,41)	79,27	84,52	84,52
Керосин	73,00	47,18 (28,80 + 18,38)	41,38 (23,00 + 18,38)	68,94	68,44	68,44
Металлические изделия	87,00	40,41 (23,00 + 17,41)	40,41 (23,00 + 17,41)	74,11	55,18	55,18
Мануфактура	101,00	56,66 (32,90 + 23,76)	56,66 (32,90 + 23,76)	93,50	96,00	96,00

Источники: 1) от Дальнего (Дайрена) до Харбина в 1903 г. — [14, 1903, № 1495, тариф № 7050]; 2) от Дайрена до Харбина в 1909 г. — [20; 4, 1911, табл. № 6]; 3) от Дайрена до Харбина в 1913 г. — [14, 1913, № 2300, тариф № 7722]; 4) от Владивостока до Харбина в 1903 г. — [14, 1903, № 1503, тариф № 7061; № 1495, тариф № 7050]; 5) от Владивостока до Харбина в 1909 г. — [14, 1908, № 2043, тариф № 7395; 4, 1911, табл. № 6]; 6) от Владивостока до Харбина в 1913 г. — [14, 1913, № 2285, тариф № 7704; 4, 1911, табл. № 6].

³ Примечания:

1. 1 пуд = 16,38 кг.

2. Стоимость перевозки от Дайрена до Харбина в 1909 и 1913 гг. включает в себя платы за части ЮМЖД (значения выделены курсивом) и КВЖД.

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

4. В 1909 г. перевозки сахара, металлических изделий и мануфактуры по ЮМЖД могли осуществляться по более дешёвому повагонному тарифу, в таком случае стоимость их транспортировки от Дайрена до Куаньченцзы составляла 13,14; 13,14 и 17,41 коп. с пуда соответственно. То же касается 1913 г., когда указанная стоимость составляла 14,45; 14,45 и 19,15 коп. с пуда соответственно.

Возможность ввоза товаров в Северную Маньчжурию по дешёвым тарифам ЮМЖД вкупе с концентрацией региональных транзитных потоков на портах Ляодунского полуострова обусловила скорое проявление тенденции на увеличение притока товаров в сферу российского влияния в обход Владивостока. Железнодорожная статистика показывала, что за 1906—1908 гг. на КВЖД с юга суммарно поступили 31% сахара (310 тыс. пудов), 50% соли (1900 тыс. пудов), 54% риса (367 тыс. пудов), 71% мануфактуры (987 тыс. пудов) [17; 18; 19]. Тем не менее даже в таких условиях КВЖД продолжала удерживать высокие тарифы на перевозки в сообщении с Владивостоком, что вызывало непонимание со стороны отечественных коммерсантов. Отвечая им, представители КВЖД указывали, что железная дорога действовала таким образом в соответствии с поставленной ей задачей по препятствованию ввозу иностранных товаров на местный рынок [3, с. 21—22].

С 1908 г. между КВЖД и ЮМЖД также началось соперничество и за привлечение главной статьи маньчжурского экспорта — сельскохозяйственной продукции, преимущественно соевых бобов. Концентрация экспортных потоков во Владивостоке вполне соответствовала поставленным КВЖД задачам, поэтому железная дорога обладала большей свободой в определении тарифов для достижения указанной цели. Так, в конце 1912 г. КВЖД предприняла попытку сократить вывоз бобов по дайренскому направлению и за счёт увеличения плат за их транспортировку с западной, восточной ветвей и от Харбина значительно удешевила их транспортировку до Владивостока со станций южной ветви (табл. 3), в районе которых располагались наиболее крупные районы бобового культивирования [25, р. 4, 29—31].

При всём вышеописанном в послевоенный период отчётливо наблюдалась тенденция на расширение взаимодействия российской и японской железных дорог. В 1908 г. японский посол Мотоно Итиро и начальник ЮМЖД Гото Симпэй выступили в Петербурге с инициативой об установлении полноценного пассажирского, багажного и грузового сообщения между КВЖД и ЮМЖД, в основу которого должен был быть заложен принцип устранения «бесполезной конкуренции этих дорог по перевозкам» [13, с. 4]. Российское правительство приняло это предложение. Подобное соглашение формально должно было быть заключено в соответствии с положением VIII статьи Портсмутского договора, предусматривавшей заключение отдельной конвенции для определения условий обслуживания железнодорожных линий в Маньчжурии. Представляется, однако, что этот шаг со стороны России фактически был обусловлен стремлением

Таблица 3

Сравнение стоимости повагонной перевозки бобов от станций КВЖД до порта Дайрен и Владивостока в 1908, 1909 и 1913 гг. (коп. с пуда)⁴

Стоимость перевозки соевых бобов	До Дайрена			До Владивостока		
	1908	1909	1913	1908	1909	1913
С западной ветви КВЖД (ст. Аньда)	31,73 (18,28 + 13,45)	31,42 (18,28 + 13,14)	32,73 (18,28 + 14,45)	18,50	18,50	21,00
С восточной ветви КВЖД (ст. Хайлин)	39,72 (26,27 + 13,45)	39,41 (26,27 + 13,14)	40,72 (26,27 + 14,45)	10,50	10,50	12,50
С южной ветви КВЖД (ст. Яомынь)	18,15 (4,7 + 13,45)	17,84 (4,7 + 13,14)	19,15 (4,7 + 14,45)	18,50	18,50	14,00
От Харбина	26,95 (13,50 + 13,45)	26,64 (13,50 + 13,14)	27,95 (13,50 + 14,45)	18,50	18,50	19,00

Источники: 1) до Дайрена в 1908 г. — [4, табл. № 6; 13, с. 85, приложения № 1, 2, 3]; 2) до Дайрена в 1909 г. — [20]; 3) до Дайрена в 1913 г. — [14, 1913, № 2300, тариф № 7722]; 4) до Владивостока в 1908, 1909 гг. — [14, 1908, № 2053, тариф № 7401]; 5) до Владивостока в 1913 г. — [14, 1912, № 2252, тариф № 7662].

стабилизировать внешнеполитическую ситуацию на Дальнем Востоке: косвенно это подтверждается тем, что тарифная система КВЖД от 1908 г. выстраивалась таким образом, чтобы соперничество с ЮМЖД за привлечение грузов «...не давало бы... повода к осложнениям с Японией» [15, с. 678—679].

В конце того же года правления КВЖД и ЮМЖД начали разработку соответствующего документа. В ходе ряда совместных конференций стороны смогли достигнуть соглашения почти по всем вопросам, и в 1909 г. была установлена полноценная процедура передачи грузов с дороги на дорогу [12, с. 72], а в 1912 г. вводилось в действие прямое Китайско-Восточное — Южно-Маньчжурское сообщение [14, 1912, № 2230, тариф № 7633]. Основным предметом противоречий между КВЖД и ЮМЖД был вопрос о размере провозных плат за грузовые перевозки на протяжении обеих дорог. Каждая сторона формально озвучила стремление к установлению между ними равных конкурентных условий, однако практическая его реализация виделась ими по-разному. КВЖД предлагала японской железной дороге повысить свои тарифы, а ЮМЖД предлагала российской железной дороге их понизить

⁴ Примечания:

1. 1 пуд = 16,38 кг.

2. Стоимость перевозки до Дайрена включает в себя платы за части ЮМЖД (значения выделены курсивом) и КВЖД.

[13, с. 18—30]. Не менее острым был вопрос о том, от какой станции эти тарифы уравнивать: японская сторона видела их «центр равновесия» в Харбине, а российская — в районе Куаньченцзы [15, с. 681]. Прийти к компромиссу по этим вопросам правлениям так и не удалось, поэтому стоимость транспортировки грузов в сообщении между дорогами по итогу определялась путём простого сложения их местных тарифов, т.е. фактически по той же практике, что и до начала переговоров. Таким образом, установление прямого сообщения в действительности не решало проблему конкуренции между российским и японским предприятиями. Впрочем, взаимными уступками сторонам всё же удалось договориться о перевозке ряда товаров между железными дорогами по пониженным тарифам: в 1912—1913 гг. КВЖД облегчила ввоз с японской железной дороги овощей, фруктов, угля, керосина, цемента, мешков и различной тары; ЮМЖД в то же время облегчала ввоз с российской железной дороги крупы и муки, сахара, сливочного масла, рыбы, леса, цемента, а также мануфактуры.

Позднее, в декабре 1913 г., правления обеих дорог заключили новую конвенцию о введении в действие Маньчжурско-Японского прямого пассажирского и грузового сообщения [14, 1913, № 2314, тариф № 7742]. В рамках соглашения устанавливался товарообмен между российскими железными дорогами в Северной Маньчжурии и Приморье с одной стороны и железными дорогами в Японии и Корее с другой стороны. При этом на японском направлении перевозки могли осуществляться только по определённым маршрутам: в сообщении с Токио, Иокогамой, Нагоей, Цуругой и Киото (через Цуругу) грузы отправлялись через Владивосток, а в сообщении с Осакой, Кобе, Симоносеки и Модзи — через Дайрен и порты Кореи. Из Японии в Северную Маньчжурию и Приморье вывозились рис, чай, продукты из сои, овощи, фрукты и промышленная продукция, а в обратном направлении — сельскохозяйственная продукция, сырьё животного происхождения, лес. Стоимость транспортировки грузов рассчитывалась по сложности тарифов железных дорог и морских фрахтов, однако для ряда товаров, отправляемых через Владивосток, устанавливались пониженные тарифы, которые были дешевле местных расценок КВЖД. Так, за перевозку мануфактуры в прямом сообщении от Токио и Иокогамы до Харбина через Владивосток взималась 71 коп. с пуда, и только от Владивостока до Харбина — 96 коп. с пуда [14, 1913, № 2314, тариф № 7742]. Впрочем, отправления через порт Дайрен по-прежнему оставались дешевле владивостокского направления, составляя, например, для перевозки той же мануфактуры от Осаки до Харбина 55 коп. с пуда. Проблема конкуренции КВЖД и ЮМЖД за привлечение

импортных и экспортных потоков Северной Маньчжурии всё ещё фактически не решалась, а сама конвенция, как представляется, во многом изначально имела политический характер, нацеленный на расширение сотрудничества Японии и России в условиях роста влияния США и Великобритании в регионе [2, с. 38—40]. Тем не менее установленный тариф всё же остаётся любопытным сам по себе, поскольку это была первая реализованная попытка распределения грузов между дорогами, хоть и неценовыми методами и только в сообщении с Японией.

Динамика грузооборота (сумма ввоза, вывоза и транзита грузов по железной дороге в пудах) КВЖД за послевоенный период (рис. 1) показывает, что дорога всего за несколько лет смогла увеличить количество товарных перевозок почти в 4 раза относительно уровня 1903 г., даже несмотря на потерю южной ветви и выхода к портам Жёлтого моря. С 1908 по 1911 г. наблюдался наиболее активный рост объёмов грузового движения, главным образом — за счёт массового вывоза маньчжурских соевых бобов. Рост объёмов перевозок, однако, был прерван в 1912 г. вследствие нарушения нормального хода торговой жизни региона в условиях беспорядков, чинимых хунхузами в месяцы Синьхайской революции [11, с. 1—2].

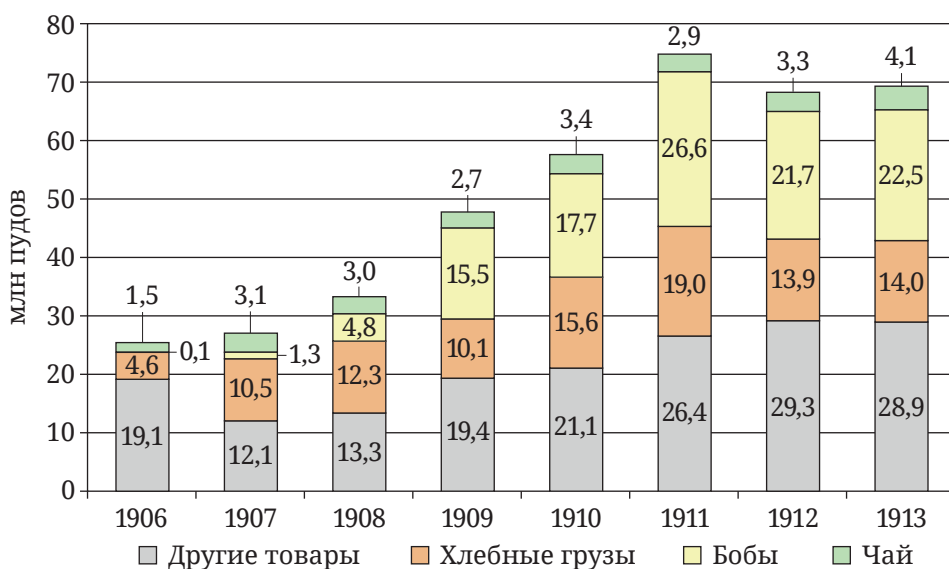


Рис. 1. Структура грузооборота КВЖД в 1906—1913 гг. (только перевозки малой скоростью)⁵ [6, с. 18—20, 31; 12, с. 33—41]

⁵ Примечание. Из грузооборота 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.

В последнее пятилетие изучаемого периода на перевозки в местном сообщении (т.е. в пределах КВЖД) приходилось до 20% от всего грузооборота дороги, причём основную их долю составляли транспортировки по направлению Харбина — главного распределительного центра товаров для всей Северной Маньчжурии.

В те же годы около 50% грузооборота КВЖД приходилось на сообщение с Уссурийской железной дорогой. Из этого грузооборота от 70 до 80% составлял вывоз на последнюю товаров, причём, главным образом, только одной категории — соевых бобов, транзит которых из Маньчжурии через Владивосток рос исключительно быстро: если их экспорт в 1908 г. составил 4,7 млн пудов, то уже в 1913 г. — 22,5 млн пудов [12, с. 36; 6, с. 31]. В обратном направлении, непосредственно из Уссурийского края, в относительно больших количествах вывозилась только амурская рыба; в остальном ввоз на станции КВЖД преимущественно состоял из товаров, которые следовали с побережья Японского моря транзитом через Владивосток: привозились китайская соль (порядка 1—2 млн пудов ежегодно), а также керосин и сахар из российских портов Чёрного моря (в сумме до 500 тыс. пудов ежегодно). Значительное количество отправок из Приморской области также приходилось на транзит китайского чая и амурской рыбы через КВЖД в Сибирь и европейскую часть России (суммарно 4—5 млн пудов ежегодно — с учётом перевозок по тарифу большой скорости) [12, с. 33—75; 6, с. 15—44].

На сообщение с Забайкальем приходилось от 3 до 7% грузооборота КВЖД, из которого в 1908—1911 гг. 71—81% составлял товарообмен с Северной Маньчжурией и 19—24% — транзит в Уссурийский край; в 1912—1913 гг. это соотношение изменилось на 56—57% и 41—44% соответственно. Вывоз со станций КВЖД практически полностью приходился на зерно, отправляемое в Забайкалье. В обратном же направлении завозилась отечественная продукция, объёмы поставок которой медленно, но росли: от 598 тыс. пудов в 1908 г. до 1 млн пудов в 1913 г. Положительная динамика ввоза отчётливо наблюдалась только для отдельных категорий товаров: сливочного масла, табака, металлов, мануфактуры и некоторых других.

На сообщение с ЮМЖД в 1909—1913 гг. приходилось 20—26% грузооборота КВЖД, однако именно по этому направлению в Северную Маньчжурию (преимущественно на станции южной ветви и в окрестности Харбина) завозилось от 60 до 80% всех грузов. Значительная их часть поступала транзитом через порты Жёлтого моря, внешний товарообмен которых был заметно активнее, чем у Владивостока. Показательна в этом отношении даже одна статистика посещаемости указанных портов.

Так, за 1907—1913 гг. в российский порт в среднем приходило 500—600 пароходов (без учёта каботажных судов и джонок), из которых 20—40% приходилось на российские суда, перевозившие либо только чай, либо товары для местного потребления в Приморье [9, табл. XII, XIV]. За те же годы в Инкоу и Дайрен под самыми разными флагами ежегодно приходило порядка 2—2,5 тыс. пароходов (без учёта каботажных судов и джонок) [24, р. 167, 223]. Через порты Жёлтого моря и японскую железную дорогу на КВЖД по-прежнему доставлялось солидное количество как продовольствия (риса, овощей, фруктов, соли, сахара — суммарно от 2 до 3 млн пудов ежегодно), так и промышленной продукции, в особенности керосина и мануфактуры (суммарно от 900 тыс. до 1,2 млн пудов ежегодно). Непосредственно по ЮМЖД в Северную Маньчжурию в больших количествах завозился местный уголь (от 2 до 5 млн пудов в 1910—1913 гг.), концессии на добычу которого Япония получила у Китая в послевоенный период [12, с. 33—75; 6, с. 15—44].

Наибольшую долю вывоза через японскую железную дорогу составляли сельскохозяйственные продукты, преимущественно соевые бобы со станций южной ветви КВЖД. Несмотря на специальное понижение тарифов на перевозку бобов с юга во Владивосток, в 1909—1913 гг. их вывоз в порт Дайрен продолжал стремительно возрастать: от 1 млн пудов в 1909 г. до 4,3 млн пудов в 1913 г. [12, с. 33—75; 6, с. 15—44], и это без учёта порядка нескольких миллионов пудов, которые перевозились до станций японской железной дороги гужом [11, с. 43]. Во многом указанный процесс был обусловлен активным развитием экспорта из Маньчжурии на внешние рынки не самих бобов, а масла из них [11, с. 44] — в этом отношении наличие маслобойных заводов в Дайрене и отсутствие таковых во Владивостоке, естественно, давало ЮМЖД преимущество перед КВЖД. В то же время КВЖД предпринимала попытки наладить вывоз в Южную Маньчжурию продукции местных российских концессий — леса и муки. Активное строительство в Южной Маньчжурии мельниц, однако, в итоге не позволило этим перевозкам стать массовыми, и гораздо большим спросом на юге пользовалось местное зерно.

* * *

Результаты эксплуатации КВЖД за послевоенный период оказались неоднозначными. С одной стороны, КВЖД смогла выйти из дефицита по эксплуатации самой дороги и в 1910 г. получила

первую прибыль (с учётом выплат по облигационному капиталу 1897 г.), которая возрастала все последующие годы (табл. 4) и почти на 60% ежегодно обеспечивалась только коммерческими грузовыми перевозками [10, с. 30—35]. Наблюдавшийся же рост последних был достигнут благодаря относительно успешной адаптации тарифной системы КВЖД к условиям послевоенной экономической конъюнктуры региона — развитию предприятием массового экспорта маньчжурского хлеба и соевых бобов через Владивосток, а также транзита в Сибирь и европейскую часть России амурской рыбы и китайского чая. Развивались, хоть и медленно, перевозки ряда российских товаров и в обратном направлении.

С другой стороны, тарифная система КВЖД не смогла обеспечить концентрацию импортных потоков Северной Маньчжурии во Владивостоке, что было обусловлено как её противоречивостью — ввозу товаров через российский порт, очевидно,

Таблица 4

Общие доходы от перевозок по КВЖД и расходы по её эксплуатации в 1906—1913 гг., руб.⁶

Год	Общая сумма валового дохода от эксплуатации дороги	Общая сумма расходов по эксплуатации дороги	Проценты и погашение по реализованному облигационному капиталу 1-го выпуска 1897 г.	За исключением процентов и погашения по реализованному облигационному капиталу 1 августа 1897 г.	
				Дефицит	Доход
1906	27 007 340,39	38 956 230,15	625 448	12 574 337,76	—
1907	15 718 116,10	25 321 502,06	628 081,89	10 231 467,85	—
1908	13 872 041,91	17 334 272,52	627 128,22	4 089 358,83	—
1909	14 630 308,67	15 345 269,79	627 456,89	1 342 418,01	—
1910	16 399 090,92	14 780 476,11	631 074,80		987 540,01
1911	18 361 899,23	14 615 441,37	629 110,53		3 117 340,33
1912	19 039 438,79	14 120 775,89	625 172		4 293 490,90
1913	21 166 061,70	14 134 132,92	625 226		6 406 702,78

Источник: [10, с. 90—93].

⁶ Примечание. В таблице приведены цифры именно по эксплуатации железной дороги, т.е. без учёта сторонних расходов, главным образом на содержание охранных частей и управление полосой отчуждения.

препятствовали высокие тарифы, поддерживаемые с целью ограждения местного рынка от иностранных товаров, — так и внешними факторами: жёсткой конкуренцией со стороны японской ЮМЖД и гораздо более густой сетью паромных сообщений, связывавших главнейшие центры торговли Восточной Азии и порты Жёлтого моря, которые были потеряны Россией и играли ключевую роль во внешней торговле всей Маньчжурии вообще. Вместе с этим высокие тарифы не способствовали и ограничению иностранного экспорта в сферу российского влияния в Северной Маньчжурии, который ежегодно увеличивался в объёмах, идя в обход Владивостока по дешёвой ЮМЖД. Заключённые в 1912 и 1913 гг. железнодорожные конвенции с Японией значительно не поменяли послевоенную конъюнктуру по грузовым перевозкам, и тенденция на сосредоточение снабжения Северной Маньчжурии через Дайрен продолжала становиться всё более явной.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В течение 1903—1913 гг. строение тарифной системы КВЖД определялось потребностями получения прибыли от грузовых и пассажирских перевозок, а также задачами по укреплению экономического влияния России в Маньчжурии. Имеющийся материал позволяет сделать вывод о том, что результативность тарифной системы КВЖД в отношении задач общегосударственного характера во многом определялась действительными возможностями железной дороги по регулированию региональных товарных потоков. Это, в свою очередь, было возможным для КВЖД только в условиях: 1) успешной конкуренции железной дороги с гужом и речными судами по грузовым перевозкам; 2) полного контроля над железнодорожными перевозками в сообщении с ключевыми пунктами внешней торговли Маньчжурии. В довоенный период задача концентрации товарных потоков в порту Дальнем была выполнена лишь отчасти, КВЖД смогла сосредоточить на нём лишь железнодорожные перевозки, в то время как значительная часть грузов продолжала идти мимо железной дороги — через порт Инкоу вглубь Маньчжурии, очевидно, более дешёвым гужевым и речным транспортом. В послевоенный же период потеря портов Жёлтого моря обусловила безуспешность попыток КВЖД по налаживанию импорта через Владивосток и по препятствованию иностранному экспорту в Северную Маньчжурию.

Более результативной тарифная система КВЖД оказалась в отношении собственных, коммерческих, задач, показателем чего может служить факт её выхода из дефицита по эксплуатации в 1910 г. Такой результат, в частности, был обусловлен тем, что даже после потери южной ветви, т.е. участка с наибольшими показателями грузооборота, железная дорога в короткие сроки смогла адаптировать собственные тарифы к условиям послевоенной экономической конъюнктуры региона и привлечь для перевозок большое количество коммерческих грузов как в пределах Маньчжурии и Приморья, так и в сообщении с европейской частью России и Сибирью.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Борзунов В.Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав. М.: б.и., 2002. Ч. 1. 167 с.
2. Жигалов Б.С. КВЖД в дальневосточной политике России (1906—1914 гг.) // Вестник Томского университета. 2008. № 1 (2). С. 24—44.
3. Журнал Межведомственного совещания для выяснения вопроса о направлении тарифной политики Китайской Восточной железной дороги. Заседание 3 июня 1914 года. Б.м., б.г., 62 с.
4. Кларк И.С. Адрес-календарь и Торгово-промышленный указатель Дальнего Востока и Спутник по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю. IX выпуск. Отдел IV (железнодорожный). Владивосток, 1913. 1024 с.
5. Краткий обзор коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1903 год. СПб., 1905. 203 с.
6. Краткий отчёт о коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 1913 год. Харбин, 1914. 50 с.
7. Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX вв. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.
8. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1903 год. СПб., 1905. 902 с.
9. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за [1907—1913] год. СПб., 1909—1912.
10. Отчёт по эксплуатации Китайской Восточной железной дороги за 1914 год. Пг., 1915. 1005 с.
11. Отчёт Харбинского биржевого комитета за 1912 год. Харбин, 1913. 52 с.
12. Очерк коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги за 15 лет существования общества. СПб., 1912. 76 с.
13. Протокол конференции о прямых пассажирских, багажных и товарных сообщениях между Китайской Восточной и Уссурийской железными дорогами с одной стороны и Южно-Маньчжурской и Японскими казёнными железными дорогами с другой при по-

- средстве Добровольного флота и Пароходства Осака-Сиосен-Кайся. СПб., 1909. 90 с.
14. Сборник тарифов российских железных дорог. СПб., 1901—1913.
 15. Северная Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога. Харбин, 1922. 692, XXIII с.
 16. Статистика перевозок пассажиров, багажа и грузов по Китайской Восточной железной дороге за [первую; вторую] половину 1903 года. СПб., 1905.
 17. Статистические сведения перевозок грузов малой, большой и пассажирской скоростей (кроме хлебных), отправленных станциями Китайской Восточной жел. дороги за 1909 год. Харбин, 1909.
 18. Статистический отчёт о коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги. Выпуск II. Статистика перевозок всякого рода пассажиров, багажа и грузов малой скорости частных отправителей по Китайской Восточной жел. дороге в 1907 году по прибытию. Владивосток, 1909.
 19. Статистический отчёт о коммерческой деятельности Китайской Восточной железной дороги. Выпуск II. Статистика перевозок грузов малой скорости по коммерческому тарифу по Китайской Восточной ж. д. в 1906 году. Б. м., б. г.
 20. Тариф на перевозку багажа и грузов по Южно-Маньчжурской железной дороге. Харбин, 1909. 31 с.
 21. Хамзин И.Р. Конструируя фронтир: русско-китайская торговля как фактор модернизации Дальнего Востока на рубеже XIX—XX вв. // Журнал Фронтирных Исследований. 2023. № 4. С. 133—152.
 22. 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.
 23. China. Imperial Maritime Customs. Returns of Trade and Trade Reports 1903. Part II. Reports and Statistics for Each Port. Shanghai, 1904. 931 p.
 24. China. Imperial Maritime Customs. Returns of Trade and Trade Reports 1915. Part II. Port Trade Statistics and Reports. Vol. 1. Northern Ports. Shanghai, 1916. 407 p.
 25. China. Imperial Maritime Customs. The Soya Bean of Manchuria. Shanghai, 1911. 55 p.

REFERENCES

1. Borzunov V.F. *Transsibirskaya magistral' v mirovoy politike velikikh derzhav* [The Trans-Siberian Railway in the International Politics of the Great Powers]. Moscow, sine nomine, 2002, part 1, 167 p. (In Russ.)
2. 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.)
3. *Zhurnal Mezhdovedomstvennogo soveshchaniya dlya vyyasneniya voprosa o napravlenii tarifnoy politiki Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi. Zasedanie 3 iyunya 1914 goda* [Journal of the Interdepartmental Meeting on Clarifying the Issue of the Direction of the Tariff Policy of the Chinese

- Eastern Railway. Session of June 3, 1914]. *Sine loco, sine anno*, 62 p. (In Russ.)
4. Klark I.S. *Adres-kalendar' i Torgovo-promyshlennyy ukazatel' Dal'nego Vostoka i Sputnik po Sibiri, Man'chzhurii, Amuru i Ussuriyskomu krayu. IX vypusk. Otdel IV (zheleznodorozhnyy)* [Address Calendar and Trade and Industrial Directory of the Far East, and Guide to Siberia, Manchuria, the Amur and the Ussuri Regions. Issue 9. Section 4 (Railway)]. Vladivostok, 1913, 1024 p. (In Russ.)
 5. *Kratkiy obzor kommercheskoy deyatelnosti Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi za 1903 god* [Brief Overview of the Commercial Activity of the Chinese Eastern Railway for 1903]. Saint Petersburg, 1905, 203 p. (In Russ.)
 6. *Kratkiy otchet o kommercheskoy deyatelnosti Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi za 1913 god* [Brief Report on the Commercial Activity of the Chinese Eastern Railway for 1913]. Harbin, 1914, 50 p. (In Russ.)
 7. Lukoyanov I.V. «*Ne otstat' ot derzhav...» Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX — nachale XX vv.* [“Not to Lag behind the Powers...” Russia in the Far East from the End of the 19th to the Beginning of the 20th Centuries]. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2008, 668 p. (In Russ.)
 8. *Obzor vneshney torgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitsam za 1903 god* [Review of Russia's Foreign Trade across European and Asian Borders for 1903]. Saint Petersburg, 1905, 902 p. (In Russ.)
 9. *Obzor vneshney torgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitsam za [1907—1913] god* [Review of Russia's Foreign Trade across European and Asian Borders for [1907—1913]]. Saint Petersburg, 1909—1912. (In Russ.)
 10. *Otchet po ekspluatatsii Kitayskoy Vostochnoy dorogi za 1914 god* [Report on the Operation of the Chinese Eastern Railway for 1914]. Petrograd, 1915, 1005 p. (In Russ.)
 11. *Otchet Kharbinskogo birzhevogo komiteta za 1912 god* [Report of the Harbin Exchange Committee for 1912]. Harbin, 1913, 52 p. (In Russ.)
 12. *Ocherk kommercheskoy deyatelnosti Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi za 15 let sushchestvovaniya obshchestva* [Essay of the Commercial Activity of the Chinese Eastern Railway over 15 Years of the Company's Existence]. Saint Petersburg, 1912, 76 p. (In Russ.)
 13. *Protokol konferentsii o pryamykh passazhirskikh, bagazhnykh i tovarnykh soobshcheniyakh mezhdru Kitayskoy Vostochnoy i Ussuriyskoy zheleznymi dorogami s odnoy storony i Yuzhno-Man'chzhurskoy i Yaponskimi kazennymi zheleznymi dorogami s drugoy pri posredstve Dobrovol'nogo flota i Parokhodstva Osaka-Siosen-Kaysya* [Minutes of the Conference on Direct Passenger, Baggage and Goods Communications between the Chinese Eastern and Ussuri Railways on the One Hand and the South Manchurian and Japanese State Railways on the Other Hand by the Voluntary Fleet and Osaka Shosen Kaisha Shipping Company]. Saint Petersburg, 1909, 90 p. (In Russ.)
 14. *Sbornik tarifov rossiyskikh zheleznikh dorog* [Collection of Tariffs of Russian Railways]. Saint Petersburg, 1901—1913. (In Russ.)
 15. *Severnaya Man'chzhuriya i Kitayskaya Vostochnaya zheleznaya doroga* [Northern Manchuria and the Chinese Eastern Railway]. Harbin, 1922, 692, XXIII p. (In Russ.)

16. *Statistika perevozk passazhirov, bagazha i грузов po Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy doroge za [pervuyu; vtoruyu] polovinu 1903 goda* [Statistics of Passenger, Baggage and Freight Transportation on the Chinese Eastern Railway for the [First; Second] Half of 1903]. Saint Petersburg, 1905. (In Russ.)
17. *Statisticheskie svedeniya perevozk грузов maloy, bol'shoy i passazhirskoy skorostey (krome khlebnikh), otpravlennykh stantsiyami Kitayskoy Vostochnoy zhel. dorogi za 1909 god* [Statistical Information on Transportation of Low-Speed, High-Speed and Passenger Traffic (Excluding Grain) Dispatched from Stations of the Chinese Eastern Railway for 1909]. Harbin, 1909. (In Russ.)
18. *Statisticheskiy otchet o kommercheskoy deyatel'nosti Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi. Vypusk II. Statistika perevozk vsyakogo roda passazhirov, bagazha i грузов maloy skorosti chastnykh otpraviteley po Kitayskoy Vostochnoy zhel. doroge v 1907 godu po pribytiyu* [Statistical Report on the Commercial Activity of the Chinese Eastern Railway. Issue 2. Statistics of Transportation of All Kinds of Passengers, Baggage and Low-Speed Freight Shipments by Private Senders on the Chinese Eastern Railway in 1907 upon Arrival]. Vladivostok, 1909. (In Russ.)
19. *Statisticheskiy otchet o kommercheskoy deyatel'nosti Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi. Vypusk II. Statistika perevozk грузов maloy skorosti po kommercheskomu tarifu po Kitayskoy Vostochnoy zh.d. v 1906 godu* [Statistical Report on the Commercial Activity of the Chinese Eastern Railway. Issue 2. Statistics of Low-Speed Freight Transportation under Commercial Tariffs on the Chinese Eastern Railway in 1906]. Sine loco, sine anno. (In Russ.)
20. *Tarif na perevozku bagazha i грузов po Yuzhno-Man'chzhurskoy zheleznoy doroge* [Tariff for the Transportation of Baggage and Cargo on the South Manchurian Railway]. Harbin, 1909, 31 p. (In Russ.)
21. Khamzin I.R. Konstruiruya frontir: russko-kitayskaya trgovlya kak faktor modernizatsii Dal'nego Vostoka na rubezhe XIX—XX vv. [Constructing the Frontier: Russian-Chinese Trade as a Factor in the Modernization of the Far East from the Late 19th to the Early 20th Centuries]. *Zhurnal Frontirnykh Issledovaniy*, 2023, no. 4, pp. 133—152. (In Russ.)
22. Yanchenko D.G., Starovoytova E.O. Perspektivy ehkonomicheskogo razvitiya Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi posle Russko-yaponskoj 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's Policy]. *Noveyshaya istoriya Rossii*, 2018, vol. 8, no. 3, pp. 583—597. (In Russ.)
23. China. Imperial Maritime Customs. Returns of Trade and Trade Reports 1903. Part II. Reports and Statistics for Each Port. Shanghai, 1904. 931 p. (In Eng.)
24. China. Imperial Maritime Customs. Returns of Trade and Trade Reports 1915. Part II. Port Trade Statistics and Reports. Vol. 1. Northern Ports. Shanghai, 1916. 407 p. (In Eng.)
25. China. Imperial Maritime Customs. The Soya Bean of Manchuria. Shanghai, 1911. 55 p. (In Eng.)