

Д. Г. Янченко, Е. О. Старовойтова

Перспективы экономического развития Китайско-Восточной железной дороги после Русско-японской войны: региональный аспект и петербургская политика*

**Янченко Денис
Геннадьевич**
кандидат
исторических наук,
доцент,
Санкт-Петербургский
государственный
университет
(Санкт-Петербург,
Россия)

**Старовойтова
Елена Олеговна**
ассистент,
Санкт-Петербургский
государственный
университет
(Санкт-Петербург,
Россия)

Экономическое и культурное значение Китайско-Восточной железной дороги (далее — КВЖД) сложно переоценить. Заложенная в 1896 г. как продолжение Транссибирской магистрали и введенная в эксплуатацию в 1903 г. железнодорожная линия впервые связала Читу с Владивостоком и Порт-Артуром, став базой для защиты интересов Российской империи на Дальнем Востоке. Поражение в «несчастливой» войне 1904–1905 гг. продолжило цепь неудач российской дальневосточной политики. Процессы экономического освоения региона, огромные финансовые вложения, успехи русской колонизации и вопросы государственного престижа не позволяли русскому правительству напрямую отказаться от экспансии в Маньчжурии. Однако новые внутривосточные условия думской монархии и подготовка к войне в Европе заставили правительство скорректировать цели и задачи на Дальнем Востоке.

По мнению Н. Е. Абловой, строительство КВЖД привело к возникновению в Маньчжурии своеобразного феномена: «На пустынных китайских землях возникло в лице полосы отчуждения КВЖД “государство в государстве”: со своими четко обозначенными границами и территорией, многонациональным населением, законодательной (Правление КВЖД) и исполнительной (Управление КВЖД) властями, своими “главой государства” (Управляющий КВЖД), министерствами

(Земельный отдел, Служба тяги и т. п.), полицией и армией (Заамурский округ Пограничной стражи), судом и муниципальным управлением, собственной системой образования и здравоохранения и т. д.»¹ Н. А. Самойлов отмечает, что «КВЖД не только оказала благотворное влияние на развитие экономики, рост народонаселения и другие стороны общественной жизни Маньчжурии, но и стимулировала разнообразную культурно-просветительскую деятельность в крае»².

До недавнего времени большая часть китайских авторов, занимающихся изучением международных отношений на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX в., игнорировала значение КВЖД для экономического развития Маньчжурии, сознательно умалчивая о положительных аспектах деятельности России в регионе³. Однако в публикуемых с 2000-х гг. статьях по истории КВЖД и экономической истории Маньчжурии китайские авторы все чаще пишут о значении первой железнодорожной магистрали в экономическом и культурном развитии страны, а также о положительном влиянии русской культуры на культуру региона, и в частности г. Харбина. Можно отметить публикации таких авторов, как Чэн Линь⁴, Фань Лицзюнь и Цюй Личао⁵, Син Линьчи⁶, Го Лань⁷, Лю Цзе⁸ и др.

Ни классическая монография Б. А. Романова «Россия в Маньчжурии...»⁹, ни одна из наиболее известных и подробных современных работ по этой теме под авторством И. В. Лукоянова¹⁰ напрямую не затрагивают рассматриваемого в настоящей статье периода и пересмотра правительственной экономической политики после военного поражения на Дальнем Востоке. В 1906–1908 гг. в политических условиях думской дуалистической монархии в России на первый план в дискуссиях о перспективах КВЖД выходит экономическая целесообразность проекта в контексте сохранения русского влияния в регионе.

Заключенный 23 августа (5 сентября) 1905 г. Портсмутский мирный договор, помимо прочих уступок со стороны России в отношении Японии, фактически прекратил действие секретного российско-китайского договора 1896 г. о союзе в отражении японской экспансии в Восточной Азии и строительстве КВЖД¹¹. Россия уступала Японии право на аренду части полуострова Ляодун с портами Люйшунькоу (Порт-Артур), Далянь (Дальний), а также часть Южно-Маньчжурской железной дороги (далее — ЮМЖД; часть КВЖД, соединяющая Харбин с Порт-Артуром) — от Порт-Артура до Куаньчэнцзы (современный г. Чанчунь в провинции Цзилинь). Таким образом, КВЖД оказалась в зоне японской политической и экономической экспансии. Контракты КВЖД, оставаясь одним из средств, регулирующих положение России в Маньчжурии, формально являлись частными соглашениями, «лишь в малой степени могли быть использованы в государственных целях» и не могли в полной мере гарантировать «существующее положение», «в особенности приняв во внимание пробудившееся самосознание китайцев и их стремление освободиться от иностранной опеки»¹².

Японии по итогам Портсмутского мира удалось приобрести современную, хотя и поврежденную в ходе боев дорогу. Современники писали: «Они в своем балансе вправе занести в актив железнодорожного дела 15 000 000 рублей. Это — капитал, не требующий никакого погашения... обеспечивающий при всяких условиях нормальный рост в 4–5 %»¹³. После подписания мирного договора с Россией и заключения соглашения с Китаем 5 (22) декабря 1905 г. Япония продолжила

расширять влияние в регионе. Среди мер, предпринятых японскими властями для достижения этой цели, — возбуждение вопроса о преимуществах азиатских стран в освоении Маньчжурии, требования свободного хождения судов по р. Сунгари, а также участие в строительстве новых железнодорожных линий «Чанчунь — Гирин» и «Мукден — Синминтинь»¹⁴. Победители, в отличие от русского правительства, активнейшим образом включились в экономическое освоение территорий, прилегающих к ЮМЖД.

Особенности российской колонизации начала XX в. и тяжелая финансовая ситуация требовали от русского правительства новых подходов. В конце 1906 г. российское Министерство путей сообщения (далее — МПС) потребовало у Государственного казначейства 60 млн руб. на подвижной состав. Министр финансов В. Н. Коковцов предложил сократить сумму до 45 млн, безвозмездно передав на железнодорожную внутреннюю сеть части вагонов и платформ, принадлежавших КВЖД¹⁵.

Речь шла о 6 тыс. вагонов и 1850 платформах. Количество подвижного состава сократилось бы до 4 тыс. единиц «в счет коих уже передано свыше 2000 вагонов»¹⁶, предполагалась передача паровозов. Как сказал В. Н. Коковцов, «эта дорога недостаточно справедливо оценивается общественным мнением, она построена и оборудована лучше, чем большинство наших дорог, и дай Бог, чтобы наши дороги имели такую пропускную и провозную способность»¹⁷. Противодействие русского Генерального штаба политике Министерства финансов было связано с возможностью очередного столкновения с Японией и дискуссиями о перспективах колонизации на Дальнем Востоке, начавшимися в Совете министров России в 1906 г. и продолжавшимися с переменными успехами сторон до 1909 г.

Министерство путей сообщения не представило бюджетной комиссии Государственной Думы подробных разъяснений о состоянии дел на КВЖД, сославшись на то, что дорога частная. В дискуссии с правительством участвовал представитель западных окраин в Третьей Думе Г. И. Свенцицкий. Он считал, что постройка товарных вагонов «в данное время представляется излишней», в связи с постройкой особого типа переселенческих вагонов нужно «возвратить товарному парку 15 000 теплушек и, кроме того, имеется еще на КВЖД 6000 вагонов, которые стоят на солнце, трескаются, ржавеют». По мнению депутата, нужно было реорганизовать управление дорогой так, чтобы капитал в 7–8 млн руб., «которые представляют эти вагоны, без процентов не пропадал, чтобы сеть пользовалась этими вагонами, тем более что, если когда-нибудь нужна будет перевозка войск, то... вагоны должны быть на сети»¹⁸.

Экономические успехи японцев, несмотря на бойкот японских товаров местным китайским населением, были впечатляющими. По сообщениям русской прессы, уже в 1907 г. возрос объем перевозок платных грузов по линии ЮМЖД («около 80 млн пудов»); кроме того, японцы «проявляли настоящую виртуозность в умении «нащупать и использовать» дополнительные ресурсы в районе дороги... о чем свидетельствовали существенные показатели миграции туземного населения»¹⁹.

В 1908 г. британская пресса организовала идеологическую кампанию, направленную против японского правительства, обвиняя его в попытках захватить Маньчжурию и в препятствовании свободной торговле на Дальнем Востоке²⁰. В том

же 1908 г. в Харбине были открыты представительства корпорации Мицуи-Буссан-Кайся (*Mitsui Bussan Kaisha*) и агентство ЮМЖД. «Южная Маньчжурия завоевана японцами оружием, а северную они начинают завоевывать экономическим путем», — полагали современники описываемых событий²¹. «Почему-то всякому было бы обидно, если бы его упрекнули во Франции, что он не умеет считать на франки, а здесь в Китае считать на дяо считается чем-то ненормальным. Когда говорят о курсе рубля во франках, марках или енах (так в оригинале. — Авт.), то это всем понятно. Когда же говорят о курсе рубля в дяо — это для многих китайская грамота»²².

В течение трех лет после окончания военных действий крупные японские корпорации, такие как Мицуи-Буссан-Кайся, располагавшие значительными капиталами и пользовавшиеся поддержкой со стороны государства и кредитных организаций, «покрыли всю Южную Маньчжурию сетью факторий и складов для скупки местных продуктов и сбыта японских фабрикантов»²³. По мнению управляющего КВЖД, генерал-майора Д. Л. Хорвата, Россия «могла противопоставить этой могущественной сплоченной организации лишь обессиленное и прекратившее почти все активные операции, единственное наше банковское учреждение и дополнительные предприятия дороги, которые из-за отсутствия средств и недостаточного отпуска кредитов не имеют возможности развить в должной мере полезной и плодотворной деятельности, для которой они существуют»²⁴.

Влияние на Китай итогов этого противостояния и последовавшего затем сближения России с Японией было негативным. Китайские авторы объясняют союз в том числе необходимостью противодействия проводимой Соединенными Штатами «политике открытых дверей». Российская империя не могла преуспеть в противостоянии в силу своей экономической отсталости²⁵. По мнению Юэ Вэя, автора диссертации, посвященной особенностям русско-китайских отношений 1900–1924 гг., «для слабого правительства Цин заключение секретного соглашения между Россией и Японией (Русско-японское соглашение от 17/30 июля 1907 г. — Д. Я., Е. С.), несомненно, стало началом новой катастрофы. Оно сделало абсолютно неэффективным «единственное волшебное оружие», на которое делался расчет, а именно стратегию «руками варваров подавлять варваров»²⁶.

Если обратиться к материалам о русской Маньчжурии, хранящимся в РГИА, то большая их часть посвящена именно попыткам сохранить влияние и расширить экономическую экспансию в Северной Маньчжурии, а также проблемам управления КВЖД. Со времени планирования строительства и сама КВЖД, и ее полоса отчуждения были постоянными предметами споров между представителями различных петербургских ведомств, прежде всего Министерства финансов и военного ведомства. По мнению В. В. Бурковой, директора музея Дальневосточной железной дороги ОАО «РЖД» в г. Хабаровск, период с 1903 по 1907 г., т. е. с момента пуска КВЖД в эксплуатацию и до ее полного восстановления после Русско-японской войны, являлся наиболее сложным для коммерческой деятельности. Это было связано с наличием большого количества недоделок перед пуском дороги, с необходимостью обслуживать театр военных действий в ходе войны, с потерей южной части ветки (Чанчунь — Порт-Артур) по условиям Портсмутского мира. В то же время автор подчеркивает, что с 1908 по 1913 г., в условиях мирного времени,

КВЖД удалось преодолеть основные трудности и она «неуклонно наращивала объемы грузовых перевозок, повышая рентабельность»²⁷.

Именно к периоду 1906–1909 гг. относится формирование особой системы местного самоуправления в полосе отчуждения КВЖД. Гражданское управление осуществлялось Обществом КВЖД от своего имени на основании ст. 6 договора, заключенного 27 августа (8 сентября) 1896 г. китайским правительством с Русско-Китайским банком об исключительном праве управления землями, отведенными для нужд дороги²⁸. После войны русское правительство подчеркивало приверженность в этом вопросе международным обязательствам, точному соблюдению «устава Общества и существующих международных трактатов»²⁹. В Харбине и части населенных пунктов на территории дороги планировалось расширить «общественное управление при участии выборных от местного населения лиц, но с сохранением непосредственной зависимости учреждений местного самоуправления»³⁰ и полиции от Общества КВЖД, т. е. правительства. В перспективе предполагалось дать местному управлению некоторые права российских городских учреждений, в том числе в сфере налогообложения.

В этой ситуации активизировались русские «ястребы» из Военного министерства, Генерального штаба и правые члены Думы, которые жаждали реванша на Дальнем Востоке. Контроль над КВЖД был первым шагом к нему. Международные договоры с Китаем и Японией в случае выполнения их требований, по сути, отменялись. Успех военных привел бы к изменению структуры управления КВЖД в сторону усиления русского влияния с неочевидными экономическими и геополитическими перспективами³¹. Правительство под руководством П. А. Столыпина, и прежде всего Министерство финансов В. Н. Коковцова, при поддержке МИД противодействовали настойчивым попыткам военных установить полный контроль над железной дорогой. Компромиссная внешняя политика России накануне Синьхайской революции в Китае привела к отказу от планов ввести самоуправление на основе городского положения 1892 г. в русской Маньчжурии, сохранению ограниченного количества выборных от некоренного населения при росте китайского влияния в городах полосы отчуждения КВЖД³².

Управление линией сохранило ведомственный характер, а экономическое, инфраструктурное развитие целиком зависело от бюджетного финансирования. На железные дороги приходилась одна из самых значительных расходных статей государственной росписи доходов и расходов (бюджета) — как по смете МПС, так и по линии Департамента железнодорожных дел Министерства финансов. Вопросы финансирования КВЖД, обсуждавшиеся в комиссиях Государственной думы, позволяют охарактеризовать состояние капитального строительства в полосе отчуждения, необходимость возведения новых сооружений, а также проблемы долгостроя. В ноябре 1907 г. министр финансов и директор Департамента железнодорожных дел представили в Думу смету доходов и расходов специальных средств на 1908 г.

В 1907 г. на выдачу Обществу КВЖД было ассигновано 5,3 млн руб. Правительство предполагало поддержку железнодорожного строительства в размере 7,5 млн руб., но 2,2 млн переносились в отдел обыкновенных расходов бюджета. Расходы 1908 г. предлагалось оставить без изменения — 7,5 млн руб.³³ При общем

сокращении сметы Департамента железнодорожных дел на 2,5 млн — с 43,75 млн руб. в 1907 г. до 41,24 млн в 1908 г. — сохранение чрезвычайных расходов было обусловлено необходимостью поддерживать дорогу, а значит, и русское влияние, престиж России на Дальнем Востоке в условиях японской экономической экспансии. Чиновники отмечали стратегический характер финансирования. Министерству важно было провести ассигнования до утверждения Думой бюджета в конце марта — начале апреля 1908 г. Дума могла сократить предполагавшийся кредит до размеров предыдущего года и без одобрения правительства³⁴. Расходы на формально частное Общество до утверждения в законодательном порядке сохранялись в размере предыдущего года, как если бы речь шла о государственном учреждении.

Основные политические фракции — «Союз 17 октября» и конституционные демократы (кадеты) — считали необходимым при любой экономической конъюнктуре продолжать железнодорожное строительство. При выработке нового курса железнодорожной политики, по мнению экспертов-октябристов, следовало учитывать два обстоятельства: во-первых, «насколько данная железнодорожная линия способна оживлять местный край в экономическом отношении» и, во-вторых, «насколько она поможет использовать природные богатства данной местности»³⁵.

В письме от 3 февраля 1908 г. за № 1012 председателю Думы Н. А. Хомякову В. Н. Коковцов отмечал, что финансирование дороги из средств казны рассматривалось в образованном при правлении Общества КВЖД междуведомственном совещании. Его важность подчеркивалась присутствием «специально для сего вызванного с места управляющего дорогой и председателя Ревизионной комиссии Общества». Вероятно, это была тактическая уступка Коковцова перед подачей в Думу бюджета на 1908 г. Министр писал Хомякову: «Работы сего совещания, в виду их сложности, были закончены лишь к 23 декабря 1907 г., т. е. значительно позже представления проекта помянутой сметы в Государственную думу, почему объяснения, оправдывающие назначение означенного кредита, не могли быть своевременно включены в проект сметы»³⁶ и направлены в Думу вместе со сметой Департамента железнодорожных дел. Результатом работы совещания стало сокращение суммы ассигнований на КВЖД до 5 млн руб.

Детальный анализ сметы характеризует проблемы, стоявшие перед администрацией в связи с относительно недавним пуском магистрали, связавшей Дальний Восток с европейской частью России. В Думу были переданы расценочные ведомости недостроенных объектов КВЖД и новых работ на 1908 г. Общая стоимость незавершенного строительства была определена правительством в 2,95 млн руб., предполагалось проведение новых работ на сумму в 100 тыс. руб. с корректировкой в сторону увеличения на 43 тыс. руб.³⁷ Необходимость быстрого ввода дороги в эксплуатацию накануне дальневосточного конфликта привела к тому, что после Русско-японской войны из средств бюджета приходилось исправлять конструкционные недоработки. На модернизацию инфраструктуры в общей сложности нужно было потратить 2,24 млн руб., с учетом 3,25 %, выражаясь современным языком, накладных расходов, т. е. оплаты административно-технического персонала и работы контрольных служб.

Значительные средства в 1908 г. планировались для выплат за отчуждение имущества — 1,7 млн руб. Укрепление полотна дороги в связи с разливами рек, защита искусственных сооружений (ферм мостов и пр.) требовали малых капиталовложений — 10 тыс. руб. Вместо деревянных дренажных сооружений устанавливались каменные трубы для пропуска воды под полотном дороги (50 тыс.). Вводились в эксплуатацию новые металлические мосты на каменных фермах (150 тыс.), а старые модернизировались путем установки металлоконструкций, перил, контррельсов (50 тыс.). Временные мосты, распространенные при постройке дороги, заменялись каменными арочными сооружениями (75 тыс. руб.). На станциях строились пакгаузы (25 тыс. руб.)³⁸.

Даже Главные мастерские КВЖД в 1907 г. не были укомплектованы станками и ручными инструментами (предлагалось выделить 20 тыс. руб. на 1908 г.), 60 тыс. руб. требовалось для завершения монтажа станций водоснабжения, хотя в построенных резервуарах и водонапорных башнях обнаруживались «мелкие недоделки», на ликвидацию которых также просили средства (6997 руб.). Очевидно, что вопросы устройства быта обслуживающего персонала дороги, санитарная безопасность постепенно выходили на первый план. При станциях отстраивались жилые дома (50 тыс. руб.), магазины (50 тыс.), территория огораживалась заборами (10 тыс.), строились бани при Главных мастерских (6390 руб.) и планировалась постройка дезинфекционной камеры на станции Маньчжурия (25 тыс. руб.)³⁹.

Петербургские бюрократы, в особенности В. Н. Коковцов, оценивали состояние дел на магистрали достаточно практично. И. В. Лукоянов отмечал: «Сооружение КВЖД и ЮМЖД, проходившее большей частью по малонаселенной местности, да еще и в чужой стране, требовало затрат значительно больших, чем основная трасса Сибирской дороги. Помимо решения тех же проблем, что и при строительстве Транссибирской магистрали (необходимость привозить рабочую силу, все материалы и т. п.), возникали и специфические, например организация охраны дороги»⁴⁰. После Русско-японской войны укрепление охранных подразделений на дороге, по ряду причин внутривосточного характера, фактически было возложено на Министерство финансов. Оно выделяло средства на устройство жилых помещений для нижних чинов полиции (50 тыс. руб.), постройку помещений для солдат и офицеров Заамурской железнодорожной бригады (300 тыс. руб.), зданий округа Пограничной стражи (95 тыс. руб.), помещений для 2-й бригады Пограничной стражи (140 тыс. руб.), расширение здания Штаба округа (20 тыс. руб.).

Окончание военной кампании на Дальнем Востоке требовало решения эксплуатационных проблем вдоль наиболее уязвимых участков линии КВЖД. Спешно модернизировался Хинганский тоннель, разрабатывались штроссы второго пути, укреплялись своды в тех местах, где порода выветрилась. Модернизация подвижного состава дороги включала в себя установку шпренгелей и подножек у длинных платформ, что также закладывалось в бюджет 1908 г. (50 тыс. руб.)⁴¹.

В стратегических целях Уссурийская железная дорога также была передана под управление Обществу КВЖД. Российское правительство предполагало проведение работ по модернизации Уссурийской магистрали на 1,66 млн руб.⁴² Как и в случае с основной линией КВЖД, предполагалась замена ветхих мостов, установка новейшего станционного оборудования (жезловых аппаратов Вебба — Томпсона

и т. д.), устройство водосборных колодцев, земляные работы, улучшение быта обслуживающего персонала, железнодорожных частей, благоустройство городов. В сообщении бюджетной комиссии Думы докладчиком Н. Л. Марковым (1-м) отмечалось, что за МПС осталось «право технического контроля» за выполнением Обществом КВЖД принятых обязательств по содержанию Уссурийской дороги в «исправном, с технической точки зрения, состоянии»⁴³.

У Думы, к сожалению, не было реальных рычагов воздействия на правительство, кроме критики проводимых мероприятий во время ежегодного обсуждения бюджета. В § 3 российского бюджета на 1908 г. запрашивалось на выплаты, пособия и другие выдачи частным Обществам железных дорог 33,4 млн руб. Из них на покрытие дефицита по КВЖД и переданным последней в эксплуатацию Уссурийской дороге и Сучанской железнодорожной ветке — 17,3 млн руб. В. Н. Коковцов предоставил Думе дополнительные сведения, на основании которых ожидаемый в 1908 г. дефицит по эксплуатации дороги составил 15,1 млн руб., т. е. был снижен на 2,2 млн руб. В связи с этим комиссия предложила сократить кредитование всех железных дорог на эту сумму, до 31,2 млн⁴⁴. По чрезвычайным расходам бюджетная комиссия Думы предложила уменьшить кредит обществу КВЖД на 2,5 млн руб., оставив 3,34 млн на ссуду Обществу КВЖД под залог гарантированных правительством обязательств и выделив 1,66 млн руб. на модернизацию Уссурийской железной дороги. Итоговую сумму в 4,7 млн депутаты предложили исключить из перечня условных кредитов и расходовать на общих бюджетных основаниях⁴⁵.

Дебаты развернулись по смете Департамента железнодорожных дел в бюджетной комиссии 26 и 30 апреля 1908 г. Выступали В. Н. Коковцов и его постоянный оппонент — кадет А. И. Шингарев. Министр финансов указал на медленный рост железнодорожных сборов в 1908 г., подводя к выводу, что прогнозы думцев о доходности не соответствуют действительности. Коковцов отметил, что правительство дважды снижало расходы по смете КВЖД. Процедура согласования затрагивала как Управление дороги, так и местные учреждения Государственного контроля, поэтому внесение кредитов в бюджет на общем основании (следовательно, отметим особо, без отдельной дискуссии в общем собрании Думы по дальневосточной политике) не вызвало у присутствовавших возражений. Уступки Коковцова возымели действие.

Тем не менее критика со стороны А. И. Шингарева справедлива: сумма расходов по КВЖД составила 33 млн руб. (министр возразил: 17 млн, и по чрезвычайной смете — 5 млн). КВЖД — «не совсем русское, частное»⁴⁶, безусловно убыточное предприятие, и передача в ее ведение стратегически важной казенной Уссурийской железной дороги не была обоснованной. После ввода в эксплуатацию КВЖД возникла проблема выплаты российского долга китайскому правительству (5–7 млн «таелей»⁴⁷), не решенная Министерством финансов. «По договору председателем правления дороги состоит китайский мандарин, а эта должность не замещена. Таким образом, некоторые обязательства не исполняются русским правительством»⁴⁸, — заключил Шингарев.

В 1907 г. кадеты в Думе были не в том положении, чтобы требовать. Шингарев уверял коллег и министра, что считает дорогу важной для России, убежден в росте грузоперевозок, учитывал рост населения Северной Маньчжурии, но настаивал

на публичных отчетах. «Мне кажется в высокой степени важным, чтобы все, что связано с данной местностью, с обязательствами этой дороги, с будущими планами правительства, было бы опубликовано, или, во всяком случае, разъяснено перед Государственной думой»⁴⁹.

Особенно беспокоил А. И. Шингарева вопрос о лесных концессиях частных лиц. Как заявил В. Н. Коковцов, железнодорожное общество могло разрабатывать каменный уголь в полосе отчуждения, но других прав не имело, подрядчики поставляли лес для нужд КВЖД с арендованных у китайского правительства земель. Шингарев пытался перевести дискуссию в политическую плоскость: «Все пункты, которые могли бы так или иначе вызвать замешательство, особенно ввиду заманчивости этой дороги для Китая, должны быть устранены... необходимо подробное освещение этого вопроса перед русским обществом и перед Думой»⁵⁰. По сведениям кадетов, 500 тыс. десятин было арендовано частными лицами, которые вели дела с Обществом КВЖД. Вероятно, Шингарев хотел провести параллель с ситуацией вокруг частных концессий в Корее накануне Русско-японской войны. Министр же предпочел не вдаваться во внешнеполитические тонкости перед думцами. Он сдержанно и, как часто бывало, с иронией прокомментировал выступление Шингарева: «Дай Бог, чтобы какое-нибудь другое частное предприятие вело так свои дела с представителями государства, сдавшего на особых условиях в аренду свою землю»⁵¹. Причиной неуплаты долга российской стороной министр назвал делопроизводственные формальности. Совместное с Китаем управление, по утверждению В. Н. Коковцова, было невозможно, поскольку китайский чиновник (бывший цинский дипломат Суй Цзинчен) был казнен.

Дела вдоль полосы отчуждения находились под пристальным вниманием финансового ведомства и Министерства иностранных дел: «В прошедшем году мы закончили отвод земель, без всякого острого дипломатического вмешательства. Правда у нас был такой посланник в Пекине (П. М. Лессар, умерший в марте 1905 г. — Д. Я., Е. С.), которого, к сожалению, нет более в живых и который держал высоко русское знамя и умел ладить с китайцами. При его содействии и с помощью всегда осторожных приемов, которыми руководилось местное управление Китайской Восточной дороги, мы достигали результатов благоприятных, и не было недоразумений»⁵².

А. Л. Цитович, примыкавший в Думе к умеренно-правым, задал В. Н. Коковцову два вопроса о статусе Общества КВЖД и его отношениях с Министерством финансов: 1) являлось ли оно «фикцией» или коммерческим предприятием с большинством акций в распоряжении правительства; 2) почему Общество не выплачивало процентов по облигациям и не погашало их, а (на основании Высочайшего повеления от 17 декабря 1901 г.) записывало долгом правительству? Критикой затратной виттевской системы управления КВЖД был упрек Цитовича в адрес министра: «Значит, все-таки является два кармана: один карман — Общества, другой карман — казначейства, которое владеет этими облигациями»⁵³.

И. В. Лукоянов отметил, что хотя финансирование КВЖД официально и отличалось от финансирования полностью государственной Сибирской магистрали, но дорога лишь формально являлась частным предприятием. «Порядок был таким: министр финансов спрашивал высочайшее согласие на очередной заем,

он оформлялся как облигационный, с процентами и целиком приобретался Государственным банком. Само общество КВЖД реализовало через Русско-Китайский банк лишь первый облигационный заем 1897 г. на 15 млн руб.»⁵⁴ Непрозрачность финансирования строительства и благоустройства магистрали, как и полосы отчуждения КВЖД, приводили к частым злоупотреблениям со стороны недобросовестных чиновников и подрядчиков и, как следствие, к огромному перерасходу бюджетных средств.

В 1907 г. министр финансов В. Н. Коковцов настаивал в Думе на том, что Общество является частным, поскольку «концессия была выдана китайским правительством Русско-Китайскому банку»⁵⁵, существовавшему с 1895 г., Устав Общества КВЖД был «утвержден по русским законам, акционерный капитал очень невелик, и в отличие от других обществ оно имеет преобладающий капитал облигационный»⁵⁶. Сам устав был написан так, что давал министру финансов право рассмотрения всех смет и утверждения членов правления, а банк через учредителей по-прежнему оставался зависимым от французского кредитного рынка.

В России прибыли от доли государства в частных железнодорожных компаниях в целом были незначительными, за 1907–1908 гг. они выросли с 1 млн до 1,3 млн руб. При этом доходность государственных железных дорог до созыва Третьей Думы возрастала почти так же динамично, как доход от казенной винной операции. В 1907 г. было получено 510,3 млн руб., в 1908 г. планировалось получить 550 млн, а в 1909 г. — 546,1 млн руб. По данным А. П. Погребинского, с 1903 по 1913 г. доходность железных дорог выросла с 453 до 813 млн руб.⁵⁷

С точки зрения законов финансовая деятельность Общества КВЖД осуществлялась на общих основаниях. Ежегодно по § 31 государственной росписи (бюджета) железнодорожными компаниями вносились: доходы по облигациям, которыми владело государство; арендная плата за государственные линии, находящиеся в управлении частных компаний; взносы частных обществ в качестве возмещения произведенных на них расходов. КВЖД находилась на особом положении в системе финансового управления России. Первый выпуск облигаций на 15 млн руб. предназначался для придания русской концессии коммерческого характера. В дальнейшем облигации, согласно отчетам Государственного контроля, реализовывались с помощью выдачи ссуд из Государственного казначейства в обмен на выпущенные финансовые бумаги. Таким образом, все активы находились в портфеле Департамента государственного казначейства. При такой системе проценты от Общества КВЖД в Министерство финансов не поступали в связи с нецелесообразностью. Обязанностью министра было определение размеров доплаты по эксплуатационным расходам. В тех случаях, когда выручка не покрывала расходов, министром назначалась ссуда из Государственного казначейства по смете Департамента железнодорожных дел. В. Н. Коковцов предполагал, что «если в известный срок последует соглашение между русским правительством и китайским о выкупе дороги», то «все расходы эксплуатационные, так же, как и по уплате процентов и погашений по облигациям, составят сумму, которую должно будет уплатить китайское правительство»⁵⁸.

В феврале 1908 г. 43 депутата Думы, в основном кадеты, внесли запрос председателю Совета министров и министру финансов по поводу неправильного

ведения дел «по разрешению выпуска гарантированных правительством облигаций частных железных дорог»⁵⁹. Кадеты, апеллируя к данным Государственного контроля за 1906–1907 гг., утверждали, что бюджетные доплаты частным железным дорогам достигли 40 млн руб. Большую часть капиталов частных обществ составляли гарантированные государством облигации. Только две частные железные дороги имели стабильную высокую доходность (Владикавказская и Московско-Киево-Воронежская). КВЖД на их фоне не выделялась из перечня прочих «частных» железных дорог. В заседании 25 марта 1908 г. Дума признала бессистемность и убыточность ведения железнодорожного хозяйства под руководством Н. К. Шауфуса и выразила желание создать особую комиссию для ревизии железнодорожного дела в России⁶⁰.

Пользуясь правом рассмотрения бюджетных расходов, либеральная оппозиция в Думе критиковала административно-хозяйственную деятельность Общества КВЖД, но, как и представители военных, получила отпор со стороны министра финансов В. Н. Коковцова. Дума была вынуждена отступить. В итоге, даже после ухода из большой политики С. Ю. Витте и поражения страны в Русско-японской войне, Министерство финансов сохранило контроль над железной дорогой. В 1905–1909 гг. существенно изменились расстановка внешнеполитических сил на Дальнем Востоке и внутривнутриполитическая ситуация в империи. «Стало очевидно, что факт поражения от Японии лишь приблизил крах и без того трещащей по швам системы императорской власти»⁶¹. Однако экономическая политика вдоль линии КВЖД, несмотря на изменившуюся ситуацию, в основном оставалась прежней.

Финансирование дороги и после созыва Государственной думы в 1906 г. проходило отдельной строкой в российском бюджете. В него включались средства на прокладку новых железнодорожных веток, строительство путевых служб, модернизацию мостов и железнодорожного полотна, благоустройство территорий на станциях, строительство рабочих казарм и пр. Дума получила возможность в деталях обсудить необходимость постройки железнодорожных объектов, качество и количество подвижного состава, возможности его пополнения. Первое обсуждение бюджета КВЖД в Думе в 1907–1908 гг., на наш взгляд, было показательным. Оно затронуло важную сферу политики правительства в области железнодорожного строительства — его соответствия нуждам промышленности и сельского хозяйства. Бюджетная комиссия предложила изучить тарифные вопросы в законодательных учреждениях⁶².

В контексте общегосударственной линии на заселение Приамурья, модернизацию дорог на территории России и вследствие резкого увеличения расходов на освоение российского Дальнего Востока по сметам Министерства внутренних дел, Министерства путей сообщения, Главного управления землеустройства и земледелия меняются приоритеты у Министерства финансов⁶³.

Отсутствие согласия между различными фракциями в Государственной думе при обсуждении бюджета КВЖД, сохранение прежней политики Министерства финансов сдерживали деятельность отечественных предприятий в регионе. Сравнение с японскими конкурентами было не в пользу России. Неудивительно, что именно представители харбинской прессы так ревностно отзывались об успехах японцев на ЮМЖД и в Северной Маньчжурии. Ведь экономическое развитие

и благополучие региона после войны 1904–1905 гг. было напрямую связано с успешной хозяйственной деятельностью на линии КВЖД и вдоль полосы отчуждения.

* Статья выполнена при поддержке Российского научного фонда, проект № 18-18-00142 «Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917)».

This research was supported by the Russian Science Foundation. Project N 18-18-00142 «The Center and the regions: state economic policy on the outskirts of the Russian Empire (1894–1917)».

¹ *Аблова Н. Е.* КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М., 2005. С. 20–21.

² *Самойлов Н. А.* Историческое наследие КВЖД и формирование образа России на Северо-Востоке Китая // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2018. № 2 (171). С. 90.

³ *Аблова Н. Е.* КВЖД и российская эмиграция в Китае... С. 20–21.

⁴ *Чэн Линь.* Еще раз к вопросу о КВЖД и урбанизации (中东铁路与区域城镇化问题再探) // Хэйлунцзян шичжи (东北师范大学). № 15. Чанчунь. 2008. С. 5–7.

⁵ *Фань Лицзюнь, Цюй Личао.* КВЖД и разработка лесных ресурсов на р. Сунгари в Новое время (中东铁路与近代松花江流域森林资源开发) // Цзилинь шифань дасюэ сюэбао (吉林师范大学). № 3. Сыпин. 2009. С. 35–37.

⁶ *Син Линьчи.* КВЖД — отправная точка Северо-Востока отмечает 100-летие (中东铁路: 百年东北起点站) // Кань лиши (看历史). № 9. Пекин. 2012. С. 58–67.

⁷ *Го Лань.* Влияние КВЖД на страховую отрасль Харбина (1900–1931) (中东铁路对哈尔滨保险业的影响 (1900–1931年)) // Цие цзишу кайфа (企业技术开发). № 6. Чанша. 2014. URL: <http://www.xzbu.com/4/view-5358840.htm> (дата обращения: 07.04.2018).

⁸ *Лю Цзе.* Влияние сооружения КВЖД на Маньчжурию (中东铁路的修筑对满洲里的影响) // Хэйлунцзян шичжи (黑龙江史志). № 3. Харбин. 2015. С. 35–37.

⁹ *Романов Б. А.* Россия в Маньчжурии (1892–1906): очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928.

¹⁰ *Лукоянов И. В.* «Не отстать от держав...». Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX в. СПб., 2008.

¹¹ Русско-китайские отношения 1689–1916: официальные документы / сост. П. Е. Скачков, В. С. Мясников. М., 1958. С. 73–77.

¹² Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 560. Оп. 45. Д. 23. Л. 6.

¹³ Там же. Л. 6.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 2685. Л. 91.

¹⁶ Там же.

¹⁷ Там же.

¹⁸ Там же.

¹⁹ *Штейнфельд Н.* Южно-Маньчжурская железная дорога в освещении цифрами и фактами // Харбинский вестник. 1908. № 1315. 8 июня.

²⁰ РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 555. Л. 33.

²¹ *Ирклевский А.* Завоевание японцами Северной Маньчжурии // Харбинский вестник. 1908. № 1365. 10 авг.

²² Там же.

²³ РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 555. Л. 67 об.

²⁴ Там же. Л. 67 об.–68.

²⁵ *Ху Личжун, Цзинь Гуанъяо, Шэнь Цзиши.* От Нерчинского договора до визита Ельцина. 300 лет российско-китайских и советско-китайских отношений (从尼布楚条约到叶利钦访华: 中俄中苏关系300年). Фучжоу, 1994. С. 109.

²⁶ *Юэ Вэй.* Об особенностях русско-китайских отношений 1900–1924 гг. (论1900–1924年中俄关系之特点) // China Academic Journal Electronic Publishing House. URL: <http://oversea.cnki.net/>

kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=2007146598.nh&DbName=CDFD2008&DbCode=CDFD&uid=WEEvREcwSlJHSldRa1FhdkJkVWVlOQVROTKvNnJCZy9pRHY1SEJvSHozYz0=\$9A4hF_YAuvQ5obgVAqNKPCYcEjKensW4lQMovwHtwkF4VYPoHbKxJw!! (дата обращения: 17.10.2016). С. 130.

²⁷ Буркова В. В. Китайско-Восточная железная дорога. Основные периоды эксплуатации и перевозок коммерческих грузов // Актуальные проблемы исследования истории КВЖД и российской эмиграции в Китае / под ред. Н. И. Дубининой, В. М. Пескова. Хабаровск, 2008. С. 28–29.

²⁸ Контракт на постройку и эксплуатацию Китайско-Восточной железной дороги // Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. М., 1952. С. 297–301. С. 299.

²⁹ РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 72. Л. 1.

³⁰ Там же. Л. 10.

³¹ Там же. Д. 70.

³² Предварительное русско-китайское соглашение о порядке управления в полосе отчуждения КВЖД от 27 апреля 1909 г. // Русско-китайские отношения 1689–1916: официальные документы / сост. П. Е. Скачков, В. С. Мясников. М., 1958. С. 97–99.

³³ РГИА. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 2685. Л. 45 об.

³⁴ Янченко Д. Г. Бюджет и финансы в Государственной думе 1907–1912 гг.: от Балтики до Дальнего Востока. СПб., 2015. С. 45; Florinskiy M. F., Yanchenko D. G. The Finance of Russia and Extraordinary Powers of the Government in 1906–1914 // Bylye Gody. 2016. Vol. 42, iss. 4. P. 1328–1336.

³⁵ Красовский М. В. К вопросу о подъеме экономических сил России. М., 1910. С. 24, 26.

³⁶ РГИА. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 2685. Л. 64 об.

³⁷ Там же. Л. 75.

³⁸ Там же. Л. 76 об.

³⁹ Там же. Л. 75 об.–77.

⁴⁰ Лукаянов И. В. «Не отстать от держав...»... С. 103.

⁴¹ РГИА. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 2685. Л. 76–77.

⁴² Там же. Л. 78.

⁴³ Там же. Л. 81 об.

⁴⁴ Там же.

⁴⁵ Там же. Л. 81 об.–82.

⁴⁶ Там же. Л. 88 об.

⁴⁷ Вероятно, речь шла о китайской монете чеканки 1904 г. (37,7 г, серебро 887-й пробы).

⁴⁸ РГИА. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 2685. Л. 89 об.

⁴⁹ Там же. Л. 88 об.

⁵⁰ Там же. Л. 90.

⁵¹ Там же. Л. 90 об.

⁵² Там же.

⁵³ Там же. Л. 90 об.

⁵⁴ Лукаянов И. В. «Не отстать от держав...»... С. 105.

⁵⁵ РГИА. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 2685/1332. Л. 90 об.

⁵⁶ Там же.

⁵⁷ Погребинский А. П. Очерки истории финансов дореволюционной России, XIX–XX вв. М., 1954. С. 194.

⁵⁸ РГИА. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 2685. Л. 90 об.

⁵⁹ Приложение к стенографическим отчетам Государственной думы. Третий созыв. 1908 г. СПб., 1908. Т. I. Доклад № 142. С. 710–712.

⁶⁰ Янченко Д. Г. Бюджет и финансы в Государственной думе 1907–1912 гг. ... С. 136.

⁶¹ 中俄关系史 [История русско-китайских отношений]. Ч. 2. Составитель Мин Цзи. Тайбэй, 2008. С. 312.

⁶² РГИА. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 2685. Л. 82.

⁶³ Янченко Д. Г., Слободзян Г. М. Колонизация русского Дальнего Востока в правительственной политике в 1906–1911 гг. // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Сер.: Гуманитарные науки. 2017. № 12. С. 93–106.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

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. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2018.303>
УДК 93/94

Аннотация: Система управления в «полосе отчуждения» Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) после 1905 г. подверглась существенным коррективам под влиянием внешних и внутренних факторов. Попытки противодействовать растущему японскому влиянию вынуждали чиновников во взаимодействии с членами Государственной Думы и военными корректировать экономическую политику вдоль железнодорожной линии. В статье на основе архивных материалов и региональной периодики показано, что после завершения Русско-японской войны и подавления Первой русской революции развитие КВЖД по-прежнему оставалось в фокусе правительственного внимания. В историографическом обзоре отмечены малоизвестные широкому кругу читателей работы современных китайских исследователей, охарактеризована их точка зрения на проблему экономического влияния КВЖД в контексте отношений между Китаем, Россией и Японией в начале XX в. Необходимость быстрого ввода дороги в эксплуатацию накануне столкновения с Японией привела к тому, что после войны приходилось исправлять конструкционные недоработки, модернизировать инфраструктуру, благоустраивать поселения вдоль линии на средства бюджета. В связи с этим авторы статьи анализируют государственные расходы. Пользуясь правом рассмотрения бюджета, либеральная оппозиция в Думе пыталась критиковать административно-хозяйственную деятельность Общества КВЖД, но, как и представители военных, депутаты получили отпор со стороны Министерства финансов.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога, Русско-японская война, Государственная Дума, Первая русская революция, Министерство финансов, экономика, полоса отчуждения, железнодорожное строительство.

Сведения об авторах: Янченко Д. Г. — кандидат исторических наук, доцент, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); d.yanchenko@spbu.ru | Старовойтова Е. О. — ассистент, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); e.starovoytova@spbu.ru

FOR CITATION

Yanchenko D. G., Starovoytova E. O. 'Prospects for the economic development of the Chinese Eastern Railway after the Russo-Japanese War: the regional dimension and the St. Petersburg policy', *Modern History of Russia*, vol. 8, no. 3, 2018, pp. 583–597. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2018.303>

Abstract: The management system in the «line side» of the Chinese Eastern Railway (CER) was subject to significant adjustments under the influence of external and internal factors after 1905. Russian officials, in cooperation with the members of the State Duma and the military officers, were regulating economic policy along the railway line, trying to counter the growing influence of Japan. The article is based on archival materials and regional periodicals. It is shown that after the end of the Russo-Japanese War and the suppression of the First Russian Revolution, the economic situation of the CER remained in the very focus of government attention. The historiographical review includes the works of modern Chinese researchers, little known to a wide range of readers, and highlights their view on the economic impact of the CER in the context of relations between China, Russia, and Japan in the early 20th century. The need to put the road into operation as quickly as possible on the eve of a clash with Japan led to the fact that after the war the budget funds had to be used to correct structural defects, modernize infrastructure, improve settlements along the road. The structure of government expenditures is analyzed. The construction of an alternative Amur railway, the needs of the domestic market of the empire required not only the redistribution of rolling stock but also the adjustment of the government's course. Using the right to consider budget expenditures, the liberal opposition in the Duma tried to criticize the administrative and eco-

conomic activities of the CER Society. However, the Ministry of Finance repulsed the deputies interests, just like the representatives of the military.

Keywords: Chinese Eastern Railway, Russian-Japanese War, State Duma, First Russian Revolution, Ministry of Finance, economy, exclusion zone, railway construction.

Authors: *Yanchenko D. G.* — Candidate of History, Associate Professor, St. Petersburg State University (St. Petersburg, Russia); d.yanchenko@spbu.ru | *Starovoytova E. O.* — Assistant, St. Petersburg State University (St. Petersburg, Russia); e.starovoytova@spbu.ru

References:

- Ablova N. E. *KVZhD i rossijskaja emigracija v Kitae: mezhdunarodnye i politicheskie aspekty istorii (pervaja polovina XX v.)* (Moscow, 2005).
- Burkova V. V. 'Kitajsko-Vostochnaja zheleznaja doroga. Osnovnye periody jekspluatacii i perevozki kommercheskih gruzov', *Aktual'nye problemy issledovanija istorii KVZhD i rossijskoj emigracii v Kitae*, Ed. N. I. Dubinina, V. M. Peskov (Khabarovsk, 2008).
- Guo Lan. '中东铁路对哈尔滨保险业的影响 [Vlijanie KVZhD na strakhovuju otрасl Harbina (1900–1931)]', *企业技术开发 [Cie czishu kajfa]*, no. 6, 2014. URL: <http://www.xzbu.com/4/view-5358840.htm> (Accessed: 07.04.2018).
- Irkleevskiy A. 'Zavoevanie japoncami Severnoj Man'chzhurii', *Harbinskij vestnik*, no. 1365, Aug. 1908.
- Krasovskiy M. V. *K voprosu o podyeme ekonomicheskikh sil Rossii* (Moscow, 1910).
- Lukoyanov I. V. "Ne otstat ot derzhav...". *Rossija na Dalnem Vostoke v konce XIX — nachale XX vv.* (St. Petersburg, 2008).
- Liu Jie. '中东铁路的修筑对满洲里的影响 [Vlijanie sooruzhenija KVZhD na Man'chzhuriju]', *黑龙江史志 [Hjejilunczjan shichzhi]*, no. 3, 2015.
- Pogrebinskiy A. P. *Oчерki istorii finansov dorevoljucionnoj Rossii, XIX — XX vv.* (Moscow, 1954).
- Romanov B. A. *Rossija v Manchzhurii (1892–1906): oчерki po istorii vneshnej politiki samodержavija v epohu imperializma* (Leningrad, 1928).
- Skachkov P. E., Myasnikov V. S. (Eds.) *Russko-kitajskie otnoshenija 1689–1916: oficialnye dokumenty* (Moscow, 1958).
- Samoylov N. A. 'Istoricheskoe nasledie KVZhD i formirovanie obraza Rossii na Severo-Vostoke Kitaja', *Uchenye zapiski Petrozavodskogo gosudarstvennogo universiteta*, no. 2 (171), 2018.
- Xing Linchi. '中东铁路: 百年东北起点站 [KVZhD — otpravnaja tochka Severo-Vostoka otmechaet 100-letie]', *看历史 [Kan' lishi]*, no. 9, 2012.
- Fan Lijun., Qu Lichao. '中东铁路与近代松花江流域森林资源开发 [KVZhD i razrabotka lesnyh resursov na r. Sungari v Novoe vremja]', *吉林师范大学 [Czilin' shifan' dasjuje sjujebao]*, no. 3, 2009.
- Florinskiy M. F., Yanchenko D. G. 'The Finance of Russia and Extraordinary Powers of the Government in 1906–1914', *Bylye Gody*, vol. 42, iss. 4, 2016.
- Hu Lizhong, Jin Guangyao, Shen Jishi. '从尼布楚条约到叶利钦访华:中俄中苏关系300年 [Ot Nerchinskogo dogovora do vizita El'cina. 300 let rossijsko-kitajskih i rossijsko-sovetskih otnoshenij]' (Fuchzhou, 1994).
- Ming Ji (Ed.) '中俄关系史 [Istorija rusko-kitajskih otnoshenij]', part 2 (Taipei, 2008).
- Cheng Lin. '中东铁路与区域城镇化问题再探 [Eshhjo raz k voprosu o KVZhD i urbanizacii]', *东北师范大学 [Hjejilunczjan shichzhi]*, no. 15, 2008.
- Steinfeld N. 'Juzhno-Man'chzhurskaja zheleznaja doroga v osveshhenii ciframi i faktami', *Harbinskij vestnik*, no. 1315, Jun. 1908.
- Yue Wei. '论1900–1924年中俄关系之特点[Ob osobennostjah rusko-kitajskih otnoshenij 1900–1924]' URL [http://oversea.cnki.net/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=2007146598.nh&DbName=CDF-D2008&DbCode=CDFD&uid=WEEvREcwSlJHSldRa1FhdkJkVWl0QVROTKlvNnJCZy9pRHY1SEJvSHozYz0=\\$9A4hF_YAuvQ5obgVAqNKPCYcEjKensW4lQMovwHtwkF4VYPoHbKxJw!!](http://oversea.cnki.net/kcms/detail/detail.aspx?recid=&FileName=2007146598.nh&DbName=CDF-D2008&DbCode=CDFD&uid=WEEvREcwSlJHSldRa1FhdkJkVWl0QVROTKlvNnJCZy9pRHY1SEJvSHozYz0=$9A4hF_YAuvQ5obgVAqNKPCYcEjKensW4lQMovwHtwkF4VYPoHbKxJw!!) (accessed: 17.10.2016).
- Yanchenko D. G. *Bjudzhet i finansy v Gosudarstvennoj dume 1907–1912 gg.: ot Baltiki do Dal'nego Vostoka* (St. Petersburg, 2015).
- Yanchenko D. G., Slobodzjan G. M. 'Kolonizacija russkogo Dal'nego Vostoka v pravitel'svennoj politike v 1906–1911 gg.', *Sovremennaja nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki*. Ser. *Gumanitarnye nauki*, no. 12, 2017.