

1.11. Экономическое значение КВЖД

Протяжённость основной трассы КВЖД оказалась 1920 вёрст, из которых 495 проходили по территории России, а 1425 вёрст – по китайской Маньчжурии. В Министерстве финансов подсчитали, что экономия в расстоянии по сравнению с путём вдоль Амура составила 514 вёрст. Вместе с Южно-Маньчжурской железной дорогой, идущей от станции Куанченцзы до Порт-Артура, их общая длина составила 2373 версты. Последние рельсы Сибирской железной дороги были сомкнуты 21 октября 1901 г.,²⁴⁰ ещё раньше состоялся пуск в эксплуатацию ветки до Порт-Артура – 5 июня 1901 г. Коммерческое движение началось уже в 1902 г., а официальное открытие ЮМЖД состоялось 1 июля 1903 г. Однако ожидавшегося всплеска русско-китайской торговли не последовало²⁴¹.

Для формально частного общества КВЖД коммерческая сторона предприятия была не главной: когда в январе 1903 г. несколько русских купцов предложили правлению дороги приобрести у него морское пароходство, они получили отказ, несмотря на постоянный дефицит пароходства. КВЖД же выполняла все заказы военного и морского ведомств, поэтому на убыточность предприятия не обращали внимания²⁴². Объём перевозок внутри маньчжурских провинций во второе десятилетие XX века даже снижался, и это было вызвано не результатами русско-японской войны, а тарифной политикой руководства дороги. Резкая дифференциация очень высокого местного тарифа с чрезвычайно низким транзитным не содействовала экспорту российских товаров, но привела к развитию гужевого транспорта в Маньчжурии²⁴³. Тем не менее, общая загрузка дороги медленно, но росла (в 1911 г. перевезено 16,7 млн. пудов, в 1914 г. – 18 млн.), это достигалось в основном благодаря увеличивающемуся потоку грузов сельскохозяйственного назначения, предназначенных на вывоз (зерно, сено). Список промышленных товаров был невелик, он состоял в основном из японского и американского импорта (спички, керосин, табак и т.п.). Позиции русской торговли ослабевали, даже русское население постепенно переходило на импортные товары²⁴⁴. Не удивительно, что русские торговые фирмы в уездах (фудутунствах) Маньчжурии даже не

²⁴⁰ За исключением Круглобайкальской железной дороги, сооружение которой началось в 1900 г. и было завершено в августе 1904 г. ударными темпами в связи с русско-японской войной (Паталеев А.В. Указ. соч. С.14).

²⁴¹ Подробнее см. главу 2 «Экономическая политика России на Дальнем Востоке: радужные надежды и разочаровывающая реальность».

²⁴² РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1179. Л.146–190.

²⁴³ Сурин В.И. Северная Маньчжурия. Экономический обзор. Харбин, 1925. С.11.

²⁴⁴ Шмукер М.М. Указ. соч. С.152.

имели собственных представителей²⁴⁵. Транзитная роль магистрали оказалась востребована только в 1920–1930 гг., когда Маньчжурия стала главным в мире производителем и экспортёром бобовых культур. Справедливости ради надо добавить, что все железные дороги в Китае перевозили мало грузов, так как им было сложно конкурировать с дешёвыми водными путями. Они специализировались на доставке пассажиров и вывозе минерального сырья. Исключением из правила стала только ЮМЖД, грузооборот на которой к 1930-м гг. был больше, чем всех других железных дорог Китая вместе взятых²⁴⁶.

Без сомнения, КВЖД со временем нашла своё место в экономике Маньчжурии и много способствовала экономическому развитию региона. Однако это было далеко от тех замыслов, которые связывали с магистралью российские власти. «К сожалению, Восточно-Китайская железная дорога не оправдала возлагавшихся на неё надежд. История и практика пришли относительно Восточно-Китайской железной дороги к одному печальному выводу: колоссальные затраты на эту дорогу, масса нечеловеческой энергии и труда никогда не вернутся России и дорога, проведённая по вражеской (!–И.Л.) территории может оказать нашим врагам услугу. Кроме того, в интересах русского государства безусловно невыгодно за свой счёт культивировать чужую страну, оставляя в то же время на произвол судьбы свои вполне пригодные для культуры территории»²⁴⁷. К этому заключению современника трудно что-либо добавить.

Неудачная экономическая политика русских властей в Маньчжурии и русско-японская война 1904–1905 гг. перечеркнули даже слабые надежды на транзитное значение Сибирской магистрали. После 1905 г., несмотря на постоянный рост объёма транзитных перевозок с 2,3 млн. пудов в 1906 г. до 4,6 млн. в 1911 г., и числа пассажиров с 966 551 в 1900 г. до 3 338 061 в 1909 г., роль трассы была несоизмеримо мала по сравнению с потоком грузов через Суэцкий канал, который вырос за эти же годы с 837 до 1143,8 млн. пудов²⁴⁸. «Транзит перевозок по Сибирской железной дороге почти не разви-

²⁴⁵ Северная Маньчжурия. Отчёт по командировке агентов коммерческой части Китайской Восточной железной дороги П.Н. Меньшикова, П.Н. Смольникова и А.И. Чиркова в 1914 и 1915 гг. Гириная провинция. Харбин, 1916. Т.1. С.30–33, 102, 522, 536, 633–635.

²⁴⁶ Михайлов М.[Я.] Предисловие // Сурин В.И. Железные дороги в Маньчжурии и Китае. Материалы к транспортной проблеме в Китае и Маньчжурии. Харбин, 1932. С.XXXVI.

²⁴⁷Саханский В.А. Очерк Амурской области в связи с грузооборотом проектируемой средне-амурской железной дороги. СПб., 1909. С.113.

²⁴⁸ [Орлов М.Н., Карпинский П.В., Самойлов С.Н.] Очерк развития и деятельности Сибирской железной дороги за время с 1900 по 1910 гг. по данным, изготовленным для омской выставки 1911 г. Томск, 1912. С.59; Борзунов В.Ф. К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги в конце XIX – начале XX вв. // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск, 1961. С.107.

вается, что свидетельствует, что за рассматриваемый период (1900–1910 гг. – И.Л.) оживления товарообмена России с Дальним Востоком через посредство рельсового пути не последовало» – к такому неутешительному выводу пришла группа авторов, проанализировавших результаты деятельности Сибирской магистрали за первые десять лет²⁴⁹. Основной статьёй перевозок оставалась сельскохозяйственная продукция, в том числе – по скоростному тарифу (сливочное масло). Безубыточное функционирование Сибирской железной дороги было достигнуто лишь в 1908 г., когда, наконец, была получена первая прибыль (2,5 млн. руб.)²⁵⁰. Несмотря на то, что объём перевозок грузов медленно увеличивался (1912 г. – 228,6 млн. пудов), одновременно уменьшался средний пробег (1907 г. – 893 версты; 1912 г. – 575 вёрст). Это свидетельствовало, что рост перевозок происходил преимущественно в рамках регионального оборота²⁵¹.

Несмотря на все просчёты, сложности и трудности, сопровождавшие сооружение Сибирской железной дороги, она сыграла огромную роль в развитии Сибири и Дальнего Востока. Такая магистраль была конечно же нужна России, в первую очередь – в стратегических соображениях. Но конкретный план её строительства оказался частью огромной по масштабу и крайне слабо разработанной мечты С.Ю. Витте захватить рынки Китая для быстро развивавшейся российской индустрии. Министр финансов не смог ни точно расставить приоритеты, ни трезво соразмерить свои желания и возможности экономики Российской империи, ни правильно оценить международную обстановку. Все это сопровождалось ненужной тратой огромных средств, примерно равных доходам государственного бюджета России за год в начале XX века. Вложенные деньги до 1914 г. не только не были окуплены, но и вообще не приносили отдачи. Это означает, что в качестве экономического проекта Сибирская дорога и КВЖД оказались несостоятельны. Кроме того, при более точной политике эту же самую магистраль (8913 верст от Петербурга до Владивостока через Маньчжурию) можно было соорудить при куда меньших усилиях. Но вопросы рентабельности не должны заслонять стратегическое значение построенных дорог. Их военно-политическая роль для сохранения рубежей и территориальной целостности огромной страны вряд ли может быть подвергнута сомнению.

²⁴⁹ [Орлов М.Н., Карпинский П.В., Самойлов С.Н.] Указ. соч. С.65.

²⁵⁰ Безубыточность была достигнута в основном не благодаря увеличению объёма перевозок, а значительному снижению эксплуатационных расходов (с 38,2 млн. руб. в 1907 г. до 29,8 млн. руб. в 1911 г.) (Доклад об эксплуатационных расходах Сибирской железной дороги, составленный А.Н. Бухман при участии А.В. Барашкова и Б.И. Плана. СПб., 1912. С.41).

²⁵¹ Шмукер М.М. Указ. соч. С.111–112, 136–137.