

Досовицкая Вера Валерьевна

аспирант Института востоковедения
Российской академии наук
dom-hors@mail.ru**ЯПОНИЯ И МАНЬЧЖУРИЯ:
ЯПОНСКИЙ ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМУ
РАЗВИТИЯ МАНЬЧЖУРИИ
В НАЧАЛЕ XX В.****Аннотация:**

В статье рассматривается политика Японии в Маньчжурии в начале XX в. Вопреки принятому в отечественной историографии мнению дается попытка посмотреть на проблему развития Маньчжурии с точки зрения японцев с помощью пока не входившего в научный оборот материала.

Ключевые слова:

Япония, Маньчжурия, Северо-Восточный Китай, международные отношения, внешняя политика, колониализм, XX век.

Dosovitskaya Vera Valeryevna

PhD student, Institute of Oriental Studies,
Russian Academy of Science
dom-hors@mail.ru**JAPAN AND MANCHURIA: JAPANESE
VIEW ON THE MANCHURIA'S
DEVELOPMENT PROBLEM
IN THE EARLY 20TH CENTURY****Summary:**

The article examines the Japanese policy towards Manchuria in the early 20th century. Contrary to the prevailing in the national historiography interpretation of the issue, the author considers the Manchuria development from the view point of Japan with introduction of the new data for scientific use.

Keywords:

Japan, Manchuria, North-East China, international relations, foreign policy, colonialism, 20th century.

Как известно, Маньчжурия входила в состав Цинской империи. На современной карте она занимает три северо-восточные провинции на территории Китая: Хэйлунцзян (столица – Харбин), Цзилин (столица – Чанчунь) и Ляонин (столица – Шэньян). Соседями Маньчжурии являлись СССР, провинции Китая Жэхэ и Чжили (Хэбэй), Корея и Монголия. По данным В.Я. Аварина, площадь области составляла 1 млн 200 тыс. км², превышая площадь Японии почти в четыре раза [1, с. 6].

Во внешнеполитическом аспекте Маньчжурия представляла собой регион, где скрещивались интересы Японии, СССР и Китая.

Для СССР регион Маньчжуро-Монголии был необходим для осуществления своих политических планов и поддержания порядка в Сибири. Для Китая безопасность в этой области являлась гарантией собственного суверенитета, а также возможным местом переселения возрастающего населения [2].

Для Японии Маньчжурия являлась «первой линией обороны», «плацдармом Японии на континент», «источником сырья, продуктов, растущим рынком для сбыта японского экспорта, а также ценным объектом инвестирования и перспективным местом для переселения возрастающего населения» [3, с. 182]. Знаменитый исследователь Маньчжурии и Монголии XX в. Оуэн Латтимор назвал Маньчжурию «Фландрией и Эльзас-Лотарингией» Дальнего Востока [4, с. 290]. Сами же японцы говорили, что регион Маньчжуро-Монголии как поставщик недостающих продуктов и промышленного сырья является экономически и географически самым приспособленным для Японии [5]. Таким образом, стратегическая и экономическая роль Маньчжурии была настолько огромной, что ее часто называли жизненно необходимым регионом для Японии, или иначе – регионом «дорогой жизни».

В результате победы Японии в русско-японской войне 1904–1905 гг. Ляодунский полуостров с Квантунской областью и часть Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД) от Чаньчуня до Порт-Артура (около 735 км, сама ЮМЖД – 1 022 км от Харбина до Порт-Артура) отошли Японии. Безусловно, главной мерой по экономическому и политическому укреплению Японии в Маньчжурии стало создание в 1906 г. Южно-Маньчжурской железнодорожной компании (яп. «мантэцу»).

В 1931 г. Япония захватила Маньчжурию, а в 1932 г. на ее территории основала марионеточное государство Маньчжоу-го. Три северо-восточные провинции Китая стали колонией Японской империи. В традиционной советской историографии эти события всегда оценивались как резко отрицательные, так как именно с этого момента началась агрессивная японская политика, которая сопровождалась усилением колониального гнета населения и эксплуатацией ресурсов. Однако в данной статье мы хотели бы остановиться на немного иных фактах, которые позволяют взглянуть на проблему развития Маньчжурии с другой стороны.

Президент мантэцу, министр иностранных дел Японии в 1940–1941 гг. Мацуока Ёсукэ утверждал, что до русско-японской войны 1904–1905 гг. в Маньчжурии не была развита промыш-

ленность, а земли не культивировались. Приход же Японии ознаменовал начало новой эпохи спокойствия и мира на Дальнем Востоке. Япония стала защитником Маньчжурии, выступала за целостность территории, железные дороги открылись для движения, а в Маньчжурию стал поступать капитал, появились промышленные предприятия, и увеличилось население [6, с. 788].

В своей статье «Экономическое сотрудничество Японии и Китая в Маньчжурии и Монголии: мотивы и основное значение», вышедшей в журнале «Тихоокеанские проблемы» в 1929 г., Мацуока предлагает сравнить положение Маньчжурии в начале XX в. и в 20-х гг. XX в.

Он пишет, что первое, что было необходимо Маньчжурии в начале XX в., это средства передвижения. Ведь для полноценного развития этой страны одной лишь ЮМЖД было недостаточно, и железнодорожную сеть стали развивать вглубь (таблица 1). Таким образом, Япония запустила сеть железнодорожного сообщения между Гирин (провинция Гирин) и Чанчунь (провинция Гирин), Сыпингай (провинция Гирин) и Таонань (провинция Гирин), Таонань и Ананци (провинция Хэйлуцзянь), Цзиньчжоу (провинция Ляонин) и Фучжоу (провинция Фуцзянь) [7].

Таблица 1 – Развитие ж/д транспорта в Маньчжурии (в км)

| Год | Ж/д линии | Общая протяженность |
|------|------------------------------------|---------------------|
| 1908 | ЮМЖД, Мукден-Пекин | 3,382 |
| 1915 | Гирин-Чанчунь | 3,542 |
| 1923 | Сыпингай-Таонань | 4,238 |
| 1928 | Таонань и Ананци, Цзиньчжоу-Фучжоу | 5,515 |

К 1931 г. длина маньчжурской железнодорожной сети достигла почти 6 500 км. Более того, говорили, что Япония придерживалась особого плана – создание оси проникновения в Маньчжурию [8]. Этой осью считалась Гирин-Кайнейская железная дорога («Сэйсинская магистраль»), которая должна была соединить мощную систему портов Северо-Восточной Кореи – Сэйсина, Юкки и строящегося военного порта Нассина с важнейшими пунктами Северной Маньчжурии (Гирин, Чанчунь, Таонань). Этот прямой путь заметно сократил бы расстояние и время. Так, от Харбина до японского порта Цуруга через вышеназванную дорогу расстояние составляло порядка 1 600 км, а через Дайрен – больше 2 000 км [9, с. 182]. Эта дорога должна была стать тем же, чем ЮМЖД, Дайрен и Порт-Артур являлись для Южной Маньчжурии. Системы магистралей ЮМЖД и Гирин-Кайней, проходящих по наиболее жизненным пунктам Маньчжурии и пересекающих ее с Севера на Юг и с Запада на Восток, должны были втянуть Маньчжурию в орбиту японского влияния и стратегически обеспечить за Японией Маньчжурский театр войны.

Как писал Мацуока, второе, в чем Маньчжурия испытывала недостаток, это рабочая сила. Проблема была решена переселением рабочих из провинций Шаньдун и Чжили (современная Хэбэй) (таблица 2).

Таблица 2 – Рост населения в Маньчжурии

| Год | Мукден | Кириин | Амур | Общее кол-во |
|------|------------|-----------|-----------|--------------|
| 1908 | 10,769,000 | 4,553,300 | 1,806,900 | 17,156,200 |
| 1913 | 11,628,600 | 5,304,600 | 2,274,600 | 19,207,800 |
| 1918 | 12,526,600 | 6,179,500 | 2,862,400 | 21,568,500 |
| 1923 | 13,494,700 | 7,198,500 | 3,601,400 | 24,294,600 |
| 1928 | 13,591,100 | 8,766,800 | 5,154,900 | 27,512,800 |

К 1931 г. численность населения достигла 32 млн чел. [10].

Третье, в чем Маньчжурия испытывала необходимость, – это капитал. В Маньчжурию было вложено 1 млрд 500 млн, в Формозу – 355 млн, в Корею – 804 млн иен [11]. По другим оценкам, в 1927 г. сумма составляла 1 млрд 237 млн иен, что, по-видимому, близко к правде (таблица 3). Для сравнения объем американских инвестиций в Китай составил всего 150 млн долл. (около 300 млн иен), что было в 4 раза меньше японских инвестиций [12, с. 11].

Четвертая проблема – низкий уровень внутренней и внешней торговли. Еще со времен русско-японской войны 1904–1905 гг. вся торговля в Маньчжурии осуществлялась через единственный порт – Ньючанг (он же Ньючжуан, Инкоу). Объем внешней торговли, по утверждению Мацуока, составлял 58 млн таэлей в год. Но под японским управлением уже к концу 20-х гг. XX в. торговля велась не только с Японией, но и с другими странами, а объем увеличился до 670 млн таэлей в год (таблица 4) [13].

Таблица 3 – Японские инвестиции в Маньчжурию (в иенах)

| Инвестиции | Сумма |
|--|----------------------|
| Железные дороги | 248,277,556 |
| Гавани и причалы | 59,789,109 |
| Обслуживание судов в гаванях | 4,044,933 |
| Угольные шахты | 102,730,711 |
| Металлургические заводы | 20,747,607 |
| Водопровод и канализация | 14,550,686 |
| Образование | 13,489,848 |
| Муниципальные предприятия | 134,979,952 |
| Прочее обслуживание | 46,231,332 |
| Ценные бумаги и государственные облигации | 55,287,181 |
| Ссуды китайским ж/д | 59,452,855 |
| Прочее | 249,259,029 |
| Ссуды китайскому правительству и частным лицам | 20,282,080 |
| Фонды, инвестируемые корпорациями | 439,003,410 |
| Фонды, инвестируемые частными лицами | 94,991,590 |
| Итого: | 1,563,177,829 |

Таблица 4 – Темпы роста внешней торговли Маньчжурии (в таэлях)

| Год | Район | Импорт | Экспорт | Общий объем |
|------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 1908 | Ю. Маньчжурия | 45,760,011 | 30,085,304 | 75,845,315 |
| | С. Маньчжурия | 7,352,023 | 10,499,819 | 17,851,842 |
| | В. Маньчжурия | ----- | ----- | ----- |
| | Общий объем | 53,112,034 | 40,585,123 | 93,697,157 |
| 1913 | Ю. Маньчжурия | 82,121,464 | 78,269,999 | 160,389,463 |
| | С. Маньчжурия | 42,295,601 | 34,075,048 | 76,352,649 |
| | В. Маньчжурия | 1,266,595 | 716,952 | 1,983,548 |
| | Общий объем | 125,683,660 | 113,041,999 | 238,725,659 |
| 1918 | Ю. Маньчжурия | 152,160,860 | 140,296,177 | 292,457,037 |
| | С. Маньчжурия | 22,889,952 | 24,713,189 | 47,603,141 |
| | В. Маньчжурия | 2,168,346 | 1,846,800 | 4,015,146 |
| | Общий объем | 177,219,156 | 196,856,166 | 344,075,322 |
| 1923 | Ю. Маньчжурия | 188,042,348 | 246,748,055 | 434,790,403 |
| | С. Маньчжурия | 14,719,864 | 44,865,889 | 59,585,753 |
| | В. Маньчжурия | 4,293,016 | 2,314,697 | 6,608,012 |
| | Общий объем | 207,055,228 | 239,928,940 | 500,984,168 |
| 1927 | Ю. Маньчжурия | 238,052,185 | 327,604,823 | 565,657,008 |
| | С. Маньчжурия | 24,446,314 | 75,049,680 | 99,495,994 |
| | В. Маньчжурия | 6,415,087 | 5,381,676 | 11,769,763 |
| | Общий объем | 268,913,586 | 408,036,179 | 676,949,765 |

Основными статьями импорта являлись следующие товары: хлопчатобумажные изделия, хлопчатобумажная пряжа, сигареты, сигары и табак, пшеничная мука, железо и сталь, сахар, бумага [14, с. 258]; экспорта: соевый жмых, соевые бобы, гаолян, соевое масло, уголь и кокс, шелк-сырец, просо, древесина и бамбук [15].

Как мы видим, внешняя торговля Маньчжурии носила колониальный характер. Маньчжурия являлась сельскохозяйственной страной, где большая часть посевных площадей была занята под соевые бобы. Этот факт не удивит никого, кто знает, какое место в жизни стран Восточной Азии и тем более Японии играет соя.

Японцы настаивали на том, что развитие Маньчжурии – это главное оружие против Советского Союза. Впрочем, такого же мнения придерживался и СССР, который считал, что вся кампания Японии в Маньчжурии, а затем в Монголии и Китае была осуществлена не без сговора с западными державами, например, с Францией и Англией.

Правда, как отмечал СССР, если западные державы были единодушны в своем желании иметь на границе с СССР мощную Японию, то в отношении раздела Китая существовали непримиримые противоречия, которые в конечном итоге привели к мировой войне.

Ссылки:

1. Аварин В.Я. Независимая Маньчжурия. М., 1934.
2. РГАСПИ. Ф. 495. Оп. 127. Д. 183. Л. 63.
3. Stewart J.R. Manchuria as Japan's Economic Life-Line // Far Eastern Survey Coverage. 1935. Vol. 4. № 23.

4. Lattimore O. *Manchuria, Cradle of Conflict*. N.Y., 1932.
5. РГАСПИ. Ф. 495. Оп. 127. Д. 183. Л. 116.
6. Yosuke M. Economic Co-operation of Japan and China in Manchuria and Mongolia: Its Motives and Basic Significance // *Pacific Affairs*. 1929. Vol. 2. № 12.
7. Ibid.
8. РГАСПИ. Ф. 495. Оп. 127. Д. 359. Л. 2.
9. Stewart J.R. Japan's Manchurian Base // *Far Eastern Survey*. 1942. Vol. 11. № 17.
10. Аварин В.Я. Указ. соч. С. 12.
11. Yosuke M. Указ. соч. С. 790–791.
12. Young C.W. Sino-Japanese Interests and Issues in Manchuria // *Pacific Affairs*. 1928. Vol. 1. № 7.
13. Ibid.
14. Kinnosuke A. *Manchuria: A Survey*. N.Y., 1925.
15. Ibid. P. 258–259.

References:

1. Avarin, VJ 1934, *Independent Manchuria*, Moscow.
2. RGASPI, F. 495. Op. 127. D. 183. L. 63.
3. Stewart, JR 1935, 'Manchuria as Japan's Economic Life-Line', *Far Eastern Survey Coverage*, vol. 4, no. 23.
4. Lattimore, O 1932, *Manchuria, Cradle of Conflict*, New York.
5. RGASPI, F. 495. Op. 127. D. 183. L. 116.
6. Yosuke, M 1929, 'Economic Co-operation of Japan and China in Manchuria and Mongolia: Its Motives and Basic Significance', *Pacific Affairs*, vol. 2, no. 12.
7. Yosuke, M 1929, 'Economic Co-operation of Japan and China in Manchuria and Mongolia: Its Motives and Basic Significance', *Pacific Affairs*, vol. 2, no. 12.
8. RGASPI, F. 495. Op. 127. D. 359. L. 2.
9. Stewart, JR 1942, 'Japan's Manchurian Base', *Far Eastern Survey*, vol. 11, no. 17.
10. Avarin, VJ 1934, *Independent Manchuria*, Moscow, p. 12.
11. Yosuke, M 1929, 'Economic Co-operation of Japan and China in Manchuria and Mongolia: Its Motives and Basic Significance', *Pacific Affairs*, vol. 2, no. 12, pp. 790-791.
12. Young, CW 1928, 'Sino-Japanese Interests and Issues in Manchuria', *Pacific Affairs*, vol. 1, no. 7.
13. Young, CW 1928, 'Sino-Japanese Interests and Issues in Manchuria', *Pacific Affairs*, vol. 1, no. 7.
14. Kinnosuke, A 1925, *Manchuria: A Survey*, New York.
15. Kinnosuke, A 1925, *Manchuria: A Survey*, New York, pp. 258-259.