

Вера ДОСОВИЦКАЯ

## ЯПОНИЯ И МАНЬЧЖУРИЯ: НАЧАЛО ОТНОШЕНИЙ

*В статье рассматривается роль Маньчжурии в политической истории Восточной и Внутренней Азии, процесс становления японо-маньчжурских отношений в конце XIX – начале XX вв.*

*The article examines the role of Manchuria in the political history of East and Inner Asia and the development of the Japanese-Manchurian relations in the late 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries.*

**Ключевые слова:**

Япония, Маньчжурия, Северо-Восточный Китай, международные отношения; Japan, Manchuria, North-East China, international relations.

Взаимоотношения Японии и Маньчжурии могут стать отправной точкой рассмотрения всей истории международных отношений в первой половине XX в. В 1930-х гг. в разгар японской оккупации Северо-Восточного Китая говорили, что Маньчжурии было суждено стать «ареной международных амбиций»<sup>1</sup>. Почему же Япония так стремилась завладеть Маньчжурией, а впоследствии и всей Восточной и Внутренней Азией?

**Маньчжурия – «первая линия обороны Японии»**

Маньчжурия занимала три северо-восточные провинции на территории нынешнего Китая: Хэйлунцзян (столица – Харбин), Цзилин (столица – Чанчунь) и Ляонин (столица – Шэньян). Соседями Маньчжурии являлись СССР (Дальневосточный край и Восточно-Сибирская обл.), провинции Китая Жэхэ и Чжили (Хобэй), Корея и Монголия. Морская граница Маньчжурии была равна 1 570 км и проходила по берегам Корейского и Ляодунского заливов Желтого моря<sup>2</sup>. По данным В.Я. Аварина, площадь Маньчжурии составляла 1 200 тыс. кв. км, превышая, таким образом, площадь Японии почти в 4 раза<sup>3</sup>.

Говоря об этом регионе, Япония часто применяет термин «Маньчжурия-Монголия» (Ман-Мо). Он относится к Маньчжурии и Внутренней Монголии, а порой и к Внешней Монголии (Монголия); соответственно, речь идет об огромной области Внутренней Азии, площадь которой измеряется несколькими миллионами кв. км. Кроме того, в японской историографии существует еще один термин – «маньчжурско-корейский вопрос» (Манкан мондай), что означает, что Маньчжурия и Корейский полуостров считаются единой и неделимой территорией<sup>4</sup>.

Во внешнеполитическом аспекте Маньчжурия (а вместе с ней и Монголия) представляла собой регион, где скрещивались интересы Японии, СССР и Китая. Для СССР регион Маньчжурии-Монголии был необходим для осуществления политических планов и поддержания порядка в Сибири. Для Китая безопасность в этой области являлась гарантией его собственного суверенитета, а также она становилась возможным местом переселения для возрастающего населения<sup>5</sup>.

Для Японии Маньчжурия являлась «первой линией обо-

ДОСОВИЦКАЯ

Вера

Валерьевна –  
аспирант

Института  
востоковедения РАН  
Tokyo4vera4ever@  
gmail.com

<sup>1</sup> Etherton P.T., Tiltman H.H. Manchuria, the Cockpit of Asia. – N.Y. : Frederick A. Stokes Company, 1932, p. IX.

<sup>2</sup> Аварин В.Я. Независимая Маньчжурия. – М.: Партиздат, 1934, с. 6.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Батбаяр Ц. Монголия и Япония в первой половине XX в. – ИМБит СО РАН, 2002, с. 10.

<sup>5</sup> Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ), ф. 495, оп. 127, д. 183, л. 63.

роны», а также «плацдармом Японии на континенте»<sup>1</sup>. В экономическом отношении Маньчжурия развивалась именно как ресурсная база<sup>2</sup>. «Маньчжурия является источником сырья, продуктов, растущим рынком для сбыта японского экспорта, а также ценным объектом инвестирования и перспективным местом для переселения возрастающего населения»<sup>3</sup>. Известный исследователь Маньчжурии-Монголии XX в. Оуэн Латтимор называл Маньчжурию «Фландрией и Эльзас-Лотарингией» Дальнего Востока<sup>4</sup>. В свою очередь, Япония не раз настаивала на том, что регион Маньчжурии-Монголии является экономически и географически самым подходящим Японии как поставщик недостающих продуктов и промышленного сырья<sup>5</sup>.

Таким образом, стратегическая и экономическая роль Маньчжурии была настолько огромной, что ее часто называли жизненно необходимым регионом для Японии, или иначе – «дорогой жизни»<sup>6</sup>. Как же начинались и развивались японо-маньчжурские отношения с середины XIX в.?

#### **Маньчжурия и Япония: начало отношений**

В середине XIX в. Маньчжурия осуществляла большие поставки соевых бобов, соевого жмыха и соевого масла в Японию. Из соевых бобов получали соевый соус, молоко, сыры, шоколад, печенье, мыло, глицерин, краски, резину, взрывчатые вещества, водонепроницаемые материалы, лекарства. Соевые бобы были всегда широко распространены в восточных культурах. Европейцы же узнали о соевых бобах только в начале XX в. Одними из первых, кто познакомил европейцев с соевыми бобами, были японцы. В 1908 г.

компания «Mitsui&Co» впервые поставила 100 т соевых бобов в Великобританию.

Маньчжурию также считали житницей Китая. Торговля велась через порт Ньючанг<sup>7</sup> и являлась главным аспектом экономических интересов Японии в Маньчжурии<sup>8</sup>. Во время характер торговли был по большей части односторонний, но весной 1891 г. «Ниппон Юсэн Кайся»<sup>9</sup> начала регулярную ежемесячную торговлю между с Маньчжурией. Эта торговля процветала вплоть до начала китайско-японской войны в августе 1894 г.<sup>10</sup>

После окончания войны соевый жмых стали использовать как удобрение для рисовых полей, больше половины хлопко-сырца из Маньчжурии поставлялось в Японию, практически весь рис, а также ископаемые (уголь, железо) отправлялись в Корею и Японию. Можно даже сказать, что в лице Маньчжурии Япония нашла «второй Рур»<sup>11</sup>.

Главными возделываемыми культурами в Маньчжурии являлись соевые бобы, маис, просо, сорго (гаолян)<sup>12</sup> и пшеница.

Еще в 1899 г. некоторые европейцы, например английский консул в Ньючанге, а позже торговый атташе в Пекине Александр Хейс называли их «богатством Маньчжурии»<sup>13</sup>.

Как известно, Маньчжурия входила в состав Цинской империи. В ходе японо-китайской войны 1894–1895 гг. часть Маньчжурии была занята японцами, но по Симоносекскому договору была возвращена Китаю. В конце XIX в. произошло ослабление власти цинского правительства, и постепенно Маньчжурия вошла в сферу русских политических и коммерческих интересов. В 1896 г. по кратчайшему

<sup>7</sup> Ньючанг – порт в Южной Маньчжурии, совр. Ньючжуан, он же Инкоу. Был открыт англичанами в середине XIX в.

<sup>8</sup> Spinks Ch.N. Origin of Japanese Interests in Manchuria // The Far Eastern Quarterly, 1943, vol. 2, № 3, p. 261.

<sup>9</sup> Ниппон юсэн кайся (с 1893 г. – Ниппон юсэн кабусики гайся) – крупнейшая судоходная компания Японии, существует с 1885 г. в настоящее время действует под торговой маркой NYK Line.

<sup>10</sup> Spinks Ch.N. Op. cit., p. 262.

<sup>11</sup> Young C.W. Sino-Japanese Interests and Issues in Manchuria // Pacific Affairs, 1928, vol. 1, № 7, p. 9.

<sup>12</sup> Сорго – травянистое растение семейства злаковых. Яровая культура. Зерно сорго перерабатывают на крупу, муку и крахмал, из соломы изготавливают плетеные изделия, бумагу, веники.

<sup>13</sup> Kinnosuke A. Manchuria: A Survey. – N.Y. : R.M. McBride & Company, 1925, p. 159.

<sup>1</sup> Stewart J.R. Manchuria as Japan's Economic Life-Line // Far Eastern Survey Coverage, 1935, vol. 4, № 23, p. 182.

<sup>2</sup> Culver M.S. Manchuria: Japan's Supply Base // Far Eastern Survey Coverage, 1945, vol. 14, № 12, p. 160.

<sup>3</sup> Stewart J.R. Manchuria as Japan's Economic Life-Line // Far Eastern Survey Coverage, 1935, vol. 4, № 23, p. 182.

<sup>4</sup> Lattimore O. Manchuria, Cradle of Conflict. – N.Y. : The Macmillan Company, 1932, p. 290.

<sup>5</sup> РГАСПИ, ф. 495, оп. 127, д. 183, л. 116.

<sup>6</sup> «Дорогой жизни» Маньчжурию называл Мацуока Есукэ, министр иностранных дел в 1940–41 гг., президент ЮМЖД в 1935–1939 гг.

во Владивосток маршруту через Харбин была построена Китайско-восточная железная дорога (КВЖД). В 1898 г. по Русско-китайской конвенции Россия арендовала у Китая Ляодунский полуостров с прилегающими островами, укрепила Порт-Артур и построила коммерческий порт Дальний, которые соединялись железной дорогой с восточно-китайской линией на Владивосток.

Используя в качестве повода Боксерское восстание, царская Россия в 1900 г. почти полностью захватила Маньчжурию, а с июня 1900 по март 1902 г. безраздельно владела ею<sup>1</sup>. Притязания Японии на Маньчжурию и Корею и отказ Российской империи вывести русские войска из Маньчжурии и Кореи в нарушение союзнического договора повлекли за собой Русско-японскую войну 1904–1905 гг. В результате победы Японии Ляодунский полуостров с Квантунской областью и русская железная дорога от Чаньчуня до Порт-Артура (около 735 км) отошли Японии, а маньчжурская проблема приобрела иной политический и экономический аспект.

Дело в том, что узловой проблемой стала проблема Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД). И если до войны эта дорога служила объединяющим звеном русско-цинского антияпонского союза, то с заключением Портсмутского договора в 1905 г. данный союз потерял смысл<sup>2</sup>.

Южно-Маньчжурская железная дорога — магистраль в Маньчжурии от Харбина до Порт-Артура длиной 1 022 км — являлась южной частью КВЖД (Китайско-Восточной железной дороги). Строительство этой линии велось на основании Русско-китайской конвенции 1898 г. для установления железнодорожного сообщения между Транссибом и Квантунской областью и портами Дальним и Порт-Артуром.

Безусловно, главной мерой по экономическому и политическому укреплению Японии в Маньчжурии стало создание в 1906 г. Южно-Маньчжурской железнодорожной компании (Мантэцу)<sup>3</sup>.

Штаб-квартира компании находилась в Дайрене (Дальнем). И хотя вся ЮМЖД, как и вся КВЖД, была построена с русской колеёй (1 524 мм), во время Русско-японской войны японцы перешли ее на японскую (1 067 мм) для удобства использования на ней японского подвижного состава. А после войны дорога была переведена на стандартную колею (1 435 мм), чтобы сделать возможным ее соединение с другими железными дорогами Китая. Капитализация ЮМЖД в 1906 г. составила 200 млн иен, половину из которых выделило японское правительство. В 1920 г. она составила 440 млн иен (220 млн долл.)<sup>4</sup>, в 1933 — 800 млн иен при прежнем соотношении государственного и частного капитала<sup>5</sup>. Первым президентом Мантэцу был назначен губернатор Тайваня Гото Симпэй<sup>6</sup>. Он считал, что Мантэцу является одним из основных средств укрепления японского влияния в Китае и выступал за создание в Южной Маньчжурии экономического, торгового и культурного плацдарма Японии с использованием ЮМЖД.

После окончания Первой мировой войны европейские державы потеряли свои позиции в Восточной Азии. А Япония же осознала, что пришло время для поствоенного экономического подчинения азиатского пространства. Все эти события еще больше укрепили японское военное господство на Корейском полуострове и Тайване, создали исключительно благоприятные предпосылки для усиления экономического проникновения в Южную Маньчжурию.

В 1916 г. Япония и Россия подписали русско-японское соглашение, в котором был проведен раздел сфер влияния двух государств в Китае, Корее, Маньчжурии и Монголии.

Таким образом, в 1916 г. в сферу влияния России попали Северная Маньчжурия, Внешняя Монголия и западная часть Внутренней Монголии, в сферу влияния Японии — Южная Маньчжурия, Корейский полуостров и восточная часть Внутренней Монголии.

<sup>4</sup> Kinnosuke A. Op. cit., p. 114.

<sup>5</sup> Молодяков В.Э. Россия и Япония: рельсы гудят. Железнодорожный узел российско-японских отношений (1891–1945). — М.: Астрель, 2006, с. 355.

<sup>6</sup> Гото Симпэй (1857–1929) — японский государственный и политический деятель, губернатор Тайваня, первый президент Южно-Маньчжурской железнодорожной компании, мэр Токио.

<sup>1</sup> Батбаяр Ц. Монголия и Япония в первой половине XX в. — М.: ИМБИТ СО РАН, 2002, с. 11.

<sup>2</sup> Там же, с. 14.

<sup>3</sup> Мантэцу (Минами мансю тэцудо кабусики гайся) — Южно-Маньчжурская железнодорожная компания.