

ВЛИЯНИЕ КВЖД НА ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ ХАРБИНА



Чэнь ЦЮЦЗЕ,

научный сотрудник Института России
АОН провинции Хэйлунцзян. Харбин, КНР.
E-mail: chenqinjie@sohu.com

КВЖД играла заметную роль в развитии г. Харбина. В ходе строительства КВЖД количество русских эмигрантов и китайцев постоянно увеличивалось. После Октябрьской революции КВЖД явилась средством эвакуации русских из белогвардейской России. В 1918—1921 гг. численность русских эмигрантов в Харбине превышала китайскую. Занятые на транспорте и в торговле россияне занимали весомое место среди населения Харбина, который в 30-х гг. XX в. стал центром политики финансов, культуры Маньчжурии с чертами типичного потребительского города.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога, Харбин, состав населения, российские эмигранты, китайцы, эксплуатация.

The Chinese East Railway's Influence upon Harbin's Population

Chen Qiu-jie, Research Assistant. Russian Institute, Heilongjiang Provincial Academy of Social Sciences, Harbin 150018, China.

The Chinese East Railway played an important role in the development of Harbin, especially had a great influence upon the population of the city. With the construction of the railway, the Russian nationals and Chinese in Harbin increased day after day. After the October Revolution, the Railway became a tool for the whites retreating and attacking the Soviet Russians. From 1918 to 1921 there appeared a second high tide of Russian nationals increasing in number. After the northern part of the Railway was sold to Japan, the Russian nationals went back home. The railway was a cause of the increase of Harbin's citizens, but it, at the same time, brought about the gender imbalance of the citizens and more Russians than Chinese for a long time. In addition, the people who were engaged in transportation and trade accounted for a great percentage. In the 1930s, as a center of politics, finance and culture of Dongbei China, Harbin had the features of typical consumption city.

Key words: Chinese East Railway, population, Harbin, russian emigrants, chineses, exploitation.

В истории освоения Харбина особое место занимает Китайско-Восточная железная дорога, построенная на территории бывшей Маньчжурии в 1897—1903 гг. трудом китайцев и русских подданных. Она является грандиозным дорожно-строительным сооружением, положившим начало коренным изменениям в социально-экономическом развитии г. Харбина. В процессе строительства КВЖД Харбин находился под властью России, в городе жили в основном российские эмигранты и китайцы. После русско-японской войны (1904—1905 гг.) Харбин стал торговым центром международного значения.

В результате революции на территории России творился хаос, многие русские, не принявшие большевизма, бежали в Китай. Харбин являлся транспортным узлом КВЖД и принимал многих «белогвардейских» эмигрантов из России. После образования СССР между советским и пекинским правительствами были установлены дипломатические отношения. Советская власть получила преимущество в управлении КВЖД. Всё это значительно повлияло на численность населения г. Харбина. В статье рассматривается численность населения Харбина только в районе, прилежащем к КВЖД, не включая с. Фуцзядянь и другие населённые пункты, которые находились под управлением пекинского правительства. Автор статьи рассматривает численность официально зарегистрированных граждан, постоянно мигрирующие в статистику не включены.

Население г. Харбина, образованного в результате объединения нескольких деревень, включая нынешние районы Сисяньфан, Наньган и Даоли, было очень малочисленным — менее 5 тыс. чел. [1, с. 49]. 5 мая 1898 г. глава русской экспедиционной группы инженер Шидловский купил за 8 тыс. китайских серебряных мастерскую, которая стала местным железнодорожным инженерно-техническим бюро, в результате большое количество квалифицированных рабочих железнодорожной сферы (техники, персонал по охране железной дороги и др.) прибыло в Харбин. Командированные царским правительством, многие из них приезжали с семьёй. Для обеспечения железнодорожного строительства, улучшения условий повседневной жизни сотрудников железной дороги было необходимо строительство заводов, магазинов, больниц, церквей и т.д. как основных единиц городской инфраструктуры. Но сил у русских было недостаточно, поэтому приглашались и китайские рабочие (сотни тысяч) из провинций Шаньдун, Хэбэй и др.

С расширением строительства КВЖД количество русских эмигрантов и китайцев, живущих в Харбине, увеличивалось, достигнув в 1899 г. 30 тыс. чел. В 1902 г. только русских эмигрантов насчитывалось 12 тыс. чел. [2]. 15 мая 1903 г., когда КВЖД находилась на заключительной стадии строительства, Управление железнодорожного строительства впервые провело перепись населения г. Харбина. Статистические данные показали, что его общая численность составила 44 576 чел., из них 38 983 мужчин, 5593 женщин, по национальности китайцев — 28 338 чел., русских — 15 576, японцев — 462, других — 200 чел. [3].

14 июля 1903 г. КВЖД была введена в эксплуатацию и стала причиной приезда в Харбин ещё большего числа русских. В то время в провинциях Шаньдун и Хэбэй часто происходили конфликты и войны, в Харбине же обстановка была более спокойной, поэтому многие жители переезжали в северные провинции. Для Харбина, ставшего железнодорожным узлом, начался период быстрого роста численности населения. С завершением строительства КВЖД намечалось увеличение числа мигрантов, в 1905 г. они составили 40 тыс. чел., а с учётом мигрирующего населения могли превысить 100 тыс. чел.

В 1904 г. началась русско-японская война, в ходе которой Россия потерпела поражение. Согласно «политике открытости», выдвинутой американцами, КВЖД стала открытой для мировых держав, а Харбин — самым крупным торговым городом Северо-Востока Китая, куда поступали товары из Европы,

Америки, Азии. В этот период торговцы, предприниматели, авантюристы, бродяги из разных стран мира стремились попасть в Харбин. Процент европейского населения в Харбине увеличился, но в основном это были русские. К июлю 1911 г. численность населения Харбина составляла 59 677 чел., из них русские эмигранты — 40 тыс. [4].

В результате Февральской и Октябрьской революций в России царская власть и Временное правительство были свергнуты, установилась власть «красных». Управление КВЖД по-прежнему находилось в руках бывшего царского чиновника Д.Л. Хорвата. КВЖД явилась средством эвакуации из «белогвардейской» России и инструментом создания советской России. В 1918 г. и 1922 гг. Китай принял около 200 тыс. беженцев из России [5]. Харбин стал центром сосредоточения белых эмигрантов. 1918—1921 гг. — второй пик увеличения численности русских переселенцев. Для их размещения Управление Китайско-Восточной железной дороги создало места поселения (Нахаловка и Остроумово в Пяньляньцзы, Чжэнъяньхэ района Даоли). В 1918 г. население русских в Харбине составило 60 200 тыс. чел. Их численность увеличивалась с каждым годом: в 1920 г. — 131 073 чел., 1922 г. — 155 402 чел. [6], 1923—165 857 чел., всего 300—350 тыс. чел. [7].

31 мая 1924 г. на правительственном уровне между СССР и Пекином были установлены дипломатические отношения, подписано Соглашение об общих принципах урегулирования вопросов между СССР и Китайской Республикой, начальник Управления КВЖД Иванов прибыл в Харбин. В этом документе определялось направление советско-китайских отношений и совместное управление КВЖД. В советской литературе было принято считать это соглашение первым равноправным договором в истории Китая [8]. 9 апреля 1925 г. Иванов запретил нанимать иностранных сотрудников (кроме китайцев и советских граждан). Поэтому многие из белогвардейских русских, не желающие принимать советское гражданство, оказались безработными или без гражданства и им приходилось уезжать в другие города Китая (Тяньцзинь, Шанхай) или в США и страны Европы. Русский историк О.Л. Воронин утверждает, что в 20-х гг. XX в. на территории Китая находилось не менее 500 тыс. русских, больше, чем в любой другой стране мира, за исключением Германии [9], а Г.В. Мелихов называет цифру 400 тыс. чел. [10]. По статистике в 1922 г. общая численность населения Харбина составляла 380 тыс. чел., к концу 1924 г. снизилась до 283 тыс., а в 1926 г. — 282,9 тыс. чел. [1, с. 58]. Уменьшение численности населения нехарактерно для развивающегося города, однако, постепенно оно увеличивалось, и в марте 1930 г. общая численность населения Харбина составила 342,3 тыс. чел.

18 сентября 1931 г. Япония оккупировала Харбин, на протяжении длительного времени провоцировала и нарушала нормальное функционирование КВЖД, нанеся СССР значительный ущерб. В марте 1935 г. СССР пришлось продать северную часть КВЖД Японии за 170 млн. японских йен. После этого советские поданные начали возвращаться на Родину. В 1935 г. в Россию вернулось 25 тыс. чел., в 1936 г. в Харбине оставалось только 5 тыс. русских, а в 1939 г. — более тысячи [11]. Таким образом, КВЖД способствовала росту численности населения г. Харбина. Прежде всего это зависело от расположения КВЖД. Являясь центром и транспортным узлом, дорога от Харбина на восток достигала г. Даляня, на запад — Москвы, на се-

вер — Владивостока, на юг — Шанхая и Пекина; она стала центром соединения Европейского континента, Китая и городов Восточной Азии.

Для успешной эксплуатации КВЖД, создания обслуживающей базы дороги Россия вложила 280 млн. руб. в городскую инфраструктуру г. Харбина. Совершенная инфраструктура создавала благоприятную среду для капиталовложений и давала возможность многочисленным предпринимателям Китая и других стран открывать магазины и строить заводы. Торгово-промышленный расцвет способствовал развитию промышленности, сельского хозяйства и других отраслей экономики, что привлекало многих китайских и зарубежных рабочих.

Железная дорога как средство дешёвого транспорта стала главным фактором активной миграции в Харбин. Тысячи японских, русских, европейских, китайских переселенцев приезжали в Харбин по КВЖД, без которой передвижение населения было бы не столь масштабным. Кроме железной дороги в это время въехать в Харбин можно было речным путём или гужевым транспортом. Река Сунгари находится на севере, климат суровый, зимой температура до 30° , период замерзания до 5 месяцев, эффективная продолжительность навигации — полгода. В начале XX в. пассажирские перевозки пароходами были ограничены, так как средства не соответствовали необходимым масштабам, поэтому особую популярность имела гужевая перевозка.

Железная дорога создала благоприятную среду для инвестиций. По «секретному соглашению» между Китаем и Россией было определено, что русские товары, ввозимые по КВЖД в пределы Китая, облагались налогом только от $2/3$ до $1/2$. Кроме этого, русское правительство отменило своим торговцам налог за железнодорожную перевозку. После русско-японской войны Харбин был открыт для мировых держав. По предложению США «одностороннего режима наибольшего благоприятствования» все государства могли воспользоваться различными торговыми льготами. Это и активизировало экономическое развитие и приток населения в Харбин.

Из-за высокого процента иностранцев на КВЖД наблюдалась значительная диспропорция в соотношении полов. Из приведённой таблицы (см. табл. 1) видно, что мужское население в 1,45 раза превышало женское. Диспропорция соотношения полов среди китайцев была значительно больше, чем среди иностранцев. Например, в 1927 г. диспропорция мужчин и женщин среди китайского населения г. Харбина составляла 344,77%, в 3,5 раза выше, чем среди иностранцев. В 1929—1930 гг. половая диспропорция между мужским и женским населением среди китайцев оставалась на прежнем уровне. Доля иностранцев в общем населении Харбина сравнима с численностью китайцев и даже превышала её.

Для прокладки железной дороги в конце XIX — начале XX в. приезжающие в Харбин были в основном работоспособные мужчины, семьи имели немногие. После постройки КВЖД Харбин стал новым развивающимся городом, сосредоточившим в себе не только китайцев, но и немалое число иностранцев, желавших заработать. Многочисленные бизнесмены приезжали в Харбин по КВЖД, большая часть из них — мужчины. Иностранцы (в основном русские) работали на железной дороге инженерами, техниками, разнорабочими. После завершения строительства КВЖД необходимо было направить поток рабочей силы на развитие городской инфраструктуры.

Таблица 1

Состояние численности населения г. Харбина в 1927—1930 гг.

Год	Население	Общая численность	Мужчин		Женщин		Половое соотношение (жен. = 100)
			числ.	%	числ.	%	
1927	китайцы	28 403	22 017	77,52	6 386	22,48	344,77
	иностранцы	36 442	17 830	48,93	18 612	51,07	95,80
	Всего	64 845	39 847	61,45	24 998	38,55	159,40
1928	китайцы	35 377	26 331	74,43	9 046	25,57	291,08
	иностранцы	36 677	17 854	48,68	18 823	51,32	94,85
	Всего	72 054	44 185	61,32	27 869	38,68	158,55
1929	китайцы	44 042	32 025	72,71	12 017	27,29	266,50
	иностранцы	34 344	16 959	49,38	17 385	50,62	97,55
	Всего	78 386	48 984	62,49	29 402	37,51	166,60
1930	китайцы	40 815	31 107	76,21	9 708	23,79	320,43
	иностранцы	35 830	18 215	50,84	17 615	49,16	103,41
	Всего	76 645	49 322	64,35	27 323	35,65	180,51

Источник: Сюе Ляньцзюй. Харбин жэнькоу бяньцянь = Изменение населения Харбина. Харбин, 1998. С. 69.

С началом постоянной эксплуатации дороги приезжавшие в Харбин иностранцы открывали магазины, строили заводы, заселяли город, половая пропорция населения постепенно уравнивалась.

Численность иностранцев, превышавшая китайскую, объяснялась историческими обстоятельствами. Так, в 1913 г. российское население в районе Наньган г. Харбина составляло 70,8%, а в 1922 г. — 88,8%. В 1927—1930 гг. в районах Даоли и Наньган процент иностранцев оставался высоким, например, в Наньгане — 50%, а в 1927 г. — 70% [1, с. 64]. Долгое время численность россиян превышала китайскую. Так, царское правительство, пытаясь включить Маньчжурию в состав России, поощряло русских переселенцев оставаться в Харбине. Перспектива экономического процветания под влиянием КВЖД также явилась важной причиной приезда иностранцев в Харбин, который стал потребительским и торговым городом. По профессиональному составу населения видно, как воздействовала КВЖД на развитие г. Харбина.

В Харбине китайцев, работавших в сельском хозяйстве, лесной промышленности и водном промысле, было 8,36%, а иностранцев ещё меньше — 1,33%. Численность китайцев и иностранцев, занимавшихся сельским хозяйством, лесным и водным промыслами, составляла 7,23% населения г. Харбина, а работавших в промышленности китайцев — 14,34%, иностранцев — 6,42% и всего равнялась 13,17%.

На транспорте и в торговле численность китайцев составила 23,74%, иностранцев — 18,76%, незанятых было 44,48%, в числе которых женщины, дети и пожилые люди.

По проценту третьей отрасли в общей экономике можно определить уровень модернизации города — в 30-х гг. XX в. Харбин был развитым городом Китая, не являясь только промышленным или сельскохозяйственным. Как центр политики, финансов и культуры Маньчжурии, он обладал особенностью типичного потребительского города. Всё необходимое для жизни населения ввозилось в основном из других городов. Развитие Харбина обеспечивали обрабатывающая промышленность и торговая деятельность.

Таблица 2

Профессиональный состав населения КВЖД (1934 г.)

Профессия	Китайцы				Иностранцы			
	Численность			% среди китайцев	Численность			% среди иностранцев
	муж.	жен.	всего		муж.	жен.	всего	
Общая численность:	287 284	133 099	420 383	100,00	39 526	40 617	80 143	100,00
работающие	229 188	10 798	239 986	57,09	25 090	12 794	37 884	47,27
безработные	58 096	122 301	180 397	42,91	14 436	27 823	42 259	52,73
занятые в с/х, животноводстве, лесной промышленности	33 093	1 694	34 787	8,28	973	82	1 055	1,32
в водном промысле	345		345	0,08	8		8	0,01
в горнодобывающей промышленности	409		409	0,10	87		87	0,11
работающие в индустр. промышленности	59 433	835	60 268	14,34	3 725	1 421	5 146	6,42
торговцы	71 369	2251	73 620	17,51	5 953	2 301	8 254	10,30
на транспорте	26 048	148	26 196	6,23	6 200	583	6 783	8,46
специалисты	13 496	964	14 460	3,44	5 167	2 908	8 075	6,92
домашнее хозяйство	18 951	265	19 216	4,57	2 261	673	2 934	3,66
другие	58 096	122 301	180 397	42,91	14 436	27 823	42 259	52,73

Источник: <http://218.10.232.41:8080/was40/search?channelid=35519>.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. Сюе Ляньцзюй. Харбин жэнькоу бяньцянь = Изменение населения Харбина. Харбин: Народное изд-во провинции Хэйлунцзян, 1998.
2. Сунь Цзинвэй, Чжу Сяньпин. Диэ дуй Харбин идай дэ цзинци люедо = Экономическое завоевание Харбина царской Россией. Харбин: Народное изд-во провинции Хэйлунцзян, 1986. С. 11.
3. Ли Шусяо. Харбин бяньнянь ши = Летопись Харбина. Харбин: Харбин. изд-во, 1986. С. 20.
4. Дальний Восток. Владивосток, 1911. 21 июля.
5. Иванов Вс.Н. Из харбинского жития. Харбин, 1926. С. 334.
6. Харбин юй хунсэ чжи лу = Харбин и красный путь. Харбин: Народное изд-во провинции Хэйлунцзян, 2001. С. 14
7. Весь Харбин на 1923 год / под ред. С.Т.Тернавского. Харбин, 1923. С. 94.
8. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917—1974 гг.). М.: Наука, 1977. С. 62.
9. Воронин О.Л. Русская белая эмиграция в политической жизни Китая 20-х гг. XX в. // Народы Востока: Основные тенденции и противоречия: тез. докл. к регион. конф. Иркутск, 1986. С. 22—24; Его же. Российская белая эмиграция в Китае 20—30-х гг.: военный аспект её деятельности // 21-я науч. конф. «Общество и государство в Китае». М., 1990. Ч. 3. С. 132.
10. Мелихов Г.В. Российская эмиграция в Китае (1917—1924 гг.). М.: ИРИРАН, 1997. С. 58.
11. Маньчжоу хэйшоудан — Эго нацуй хэйму цзинши = Мафия Маньчжурии. — Достоверные записи о секретной деятельности русских нацистов. Пер. с англ. на кит. Лю Ваньцзюнь и др. Харбин: Жэньминь чубаньшэ, 1989. С. 247.