



УДК 94 (520)+(510)

ЯПОНСКИЕ ФИРМЫ НА ХЛЕБНОМ РЫНКЕ СЕВЕРНОЙ МАНЬЧЖУРИИ В 1920-х ГОДАХ

С. М. Стасюкевич

Дальневосточный государственный аграрный университет,
Благовещенск
E-mail: svetasms@inbox.ru

Северная Маньчжурия в 1920-х гг. являлась узлом геополитических и экономических противоречий между Советским Союзом, Китаем и Японией. Экономическая ценность региона определялась стремительным аграрным развитием, наличием удобных для организации экспорта конкурирующих транспортных артерий – Китайской Восточной и Южно-Маньчжурской железных дорог. Деятельность японских фирм на местном хлебном рынке, способы конкуренции за экспорт зерна обеспечили достижение экономических интересов метрополии в регионе и способствовали внедрению передовых способов организации хлебной торговли.

Ключевые слова: Северная Маньчжурия, КВЖД, ЮМЖД, аграрный рынок, экспорт зерна, экономическая экспансия, советско-японские отношения.

Japanese Firms on the Northern Manchuria Grain Market in the 1920s

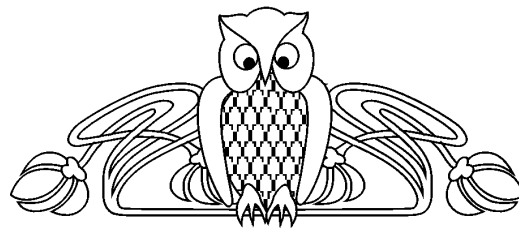
S. M. Stasyukevich

In the 1920s, Northern Manchuria was a knot of geopolitical and economic contradictions between the Soviet Union, China and Japan. The economic value of the region was determined by its rapid agricultural development, the availability of the competing traffic arteries suitable for export organization – the China Eastern Railway and the South Manchuria Railway. The activities of Japanese firms on the local grain market, their ways of competition for grain export guaranteed the achievement of the metropolis's economic interests in the region and contributed to the implementation of advanced methods of the organization of grain trade.

Key words: Northern Manchuria, Chinese Eastern Railway, South Manchuria Railway, agricultural market, grain export, economic expansion, Soviet-Japanese relations.

DOI: 10.18500/1819-4907-2017-17-3-358-363

История Северо-Восточного Китая в 1920-х гг. – достаточно распространенная тема в современной отечественной историографии, однако большинство авторов сосредотачивают свое внимание на проблемах внешней политики СССР, истории российской эмиграции в Северной Маньчжурии и советско-китайских отношениях¹. Между тем ситуация в Северо-Восточном Китае во многом определялась японо-советским соперничеством. В современной российской историографии формируется новый, отличный от советской традиции взгляд на историю советского и японского присутствия в Северной Маньчжурии, заслуживающий внимания². Авторы нового подхода высказывают порой сомнительные тезисы. Так, К. В. Черепанов утверждает: «У Японии... серьезных коммер-



ческих и экономических интересов в Северной Маньчжурии не было. «Особые» интересы Японии на континенте не воспринимались ни в Китае, ни другими державами как легальное оформление японского присутствия в Маньчжурии»³. С этим нельзя согласиться. Очевидно, что Северо-Восточный Китай в 1920-х гг. являлся одним из узлов международной напряженности, в основе которой всегда лежат не только геополитические, но и экономические интересы соперничающих сторон.

В связи с вышесказанным актуальным является анализ форм экономической активности заинтересованных стран в Северной Маньчжурии. В настоящей статье предпринимается попытка показать наличие экономических интересов Японии в Северной Маньчжурии на примере деятельности японских коммерческих организаций на местном хлебном рынке, раскрыть способы конкуренции Японии за экспорт североманьчжурского зерна.

Источниками для статьи послужили материалы российских региональных и центральных государственных архивов, публикации в дальневосточных и харбинских периодических изданиях, в том числе научной периодике. Среди архивных материалов необходимо выделить документы (доклады, справки, статистические сводки) о деятельности Дальгосторга в Северной Маньчжурии, хранящиеся в фонде 291 Российского государственного архива экономики (РГАЭ), в которых содержатся сведения об активности японских компаний, являвшихся конкурентом советских внешнеторговых организаций. Информационные отчеты и аналитические сводки Дальбюро ЦК ВКП(б) о ситуации в Северной Маньчжурии, оперативная информация о деятельности Китайской восточной железной дороги (КВЖД) и Уссурийской железной дороги, поступавшие в органы партийного и советского руководства Дальневосточного края (ДВК), позволяют детально восстановить ткань событий и те проблемы, с которыми сталкивалась советская сторона в связи с деятельностью японцев в районе КВЖД. О том, что советское руководство внимательно следило за японскими конкурентами, красноречиво свидетельствует документ, с которым мы ознакомились в Государственном архиве Хабаровского края (Ф. Р-730. Оп. 5. Д. 38). Это записка о деятельности японской фирмы Кокусай Унсо в Северной Маньчжурии и Монголии. В деле имеется оригинал записки на японском языке и



перевод на русский язык, содержащий многоплановую информацию о целях, миссии фирмы в регионе, направлениях и методах ее деятельности, настроениях служащих. В целом совокупность привлеченных источников позволяет воссоздать деятельность японских коммерческих организаций на хлебном рынке Северной Маньчжурии.

Экономическая ценность Северной Маньчжурии определялась стремительным аграрным развитием этого региона, производившего огромные объемы зерна. В 1920-х гг. на долю Северной Маньчжурии приходилось 55% мирового урожая соевых бобов. В 1926 г. здесь было собрано 188,7 млн пудов сои, при этом свыше 80% урожая предназначалось для экспорта⁴. Соя и продукты ее переработки составляли 82–88% хлебного экспорта региона, остальное приходилось на ячмень, гречиху, конопляное семя, просо, кукурузу, отруби, гаолян, чумизу. Экспорт хлебов из Северной Маньчжурии в 1925–1927 гг. увеличился со 104,4 до 164,1 млн пудов. Большая часть зерна направлялась в Англию, где была развита биржевая торговля: в 1925 г. для английского рынка предназначались 65 % североманьчжурского хлебного экспорта, в том числе 85 % бобов, 58 % конопляного семени. Второй по значимости была Япония, куда ушли 32,8 % хлебного экспорта⁵.

Маньчжурское зерно поступало на европейские и азиатские рынки двумя путями: через восточное направление – по КВЖД с выходом на порт Владивосток (Эгершельд), через южное – по Южно-Маньчжурской железной дороге (ЮМЖД) с выходом на порт Дайрен. До российской революции 1917 г. несомненными преимуществами обладало восточное направление: путь от Харбина до Владивостока был короче пути до Дайрена на 156 верст, при этом не было необходимости переваливать все грузы с широкой русской на более узкую южно-маньчжурскую колею, в результате чего отправители теряли время и деньги. В 1914 г. в сторону Владивостока уходило 85% североманьчжурского экспорта (в данном случае речь идет обо всем экспорте, включавшем зерновой). Однако в дальнейшем удельный вес восточного направления стал неуклонно сокращаться: в 1917 г. в сторону Владивостока было перемещено 66% экспортного транзита, остальное ушло на Дайрен⁶.

Во время Гражданской войны произошел резкий спад объемов перевозок по КВЖД и переориентация грузопотоков на южное направление: в 1920 г. в сторону Владивостока из Северной Маньчжурии было отправлено всего 12% хлебных грузов. С 1921 г. объемы перевозок по КВЖД стали расти и абсолютно, и относительно. Движение транзитного зерна по Уссурийской железной дороге, принимавшей их с КВЖД, не прекращалось даже в условиях боевых действий завершающего этапа Гражданской войны на Дальнем Востоке. Так, в сентябре 1922 г. на участке между станциями Пограничная и Никольск-Уссурийский скопились большие силы Народно-Революционной

армии и все наличные силы Дитерихса. Несмотря на угрозу прерывания железнодорожного сообщения с Владивостоком, харбинские экспортеры полагали, что «предстоящее столкновение не нарушают правильного хода погрузки на Эгершельд»⁷. В 1922–1923 гг. через Приморье прошло 18–20% североманьчжурского хлебного экспорта⁸.

Советское экономическое присутствие в Северной Маньчжурии определялось соглашениями между СССР и Китайской республикой от 31 мая 1924 г., в которых КВЖД объявлялась сугубо коммерческим предприятием, находящимся в совместном советско-китайском управлении⁹. Результатом данных соглашений становится быстрое восстановление экспортного транзита из Северной Маньчжурии через Владивосток: уже в 1925 г. в этом направлении проследовало 41,4% хлебных грузов, в 1926–1927 гг. – 51%¹⁰.

Новая ситуация, сложившаяся в Северной Маньчжурии, вызвала бурную реакцию на международной арене, наиболее остро отреагировала на нее Япония¹¹. Японцы рассматривали всю Маньчжурию как сферу исключительно своего влияния. Так, премьер-министр страны Танака в интервью газете «Юнайтед Пресс» заявлял: «Мы стремимся только к поддержанию мира и спокойствия в Маньчжурии с тем, чтобы способствовать развитию торговли и промышленности в Китае на пользу самим же китайцам и иностранцам. Маньчжурия не может рассматриваться как неделимая часть Китая, так как Япония принесла слишком много жертв за нее в период русско-японской войны... Наши отряды лучше, чем кто-либо, защитят наших резидентов, китайцев и иностранцев. Всякий только благословляет нашу охрану»¹².

Оценивая ситуацию в Северной Маньчжурии в связи с переменами на КВЖД, китайская пресса писала: «... континентальная политика Японии начала развиваться усиленным темпом, и в первую очередь она стала применять средства экономического захвата. За последнее время Япония сделала орудием своей захватнической политики ЮМЖД, главной задачей поставив себе захват прав КВЖД в Северной Маньчжурии»¹³. Значительная активизация экономической деятельности японцев отмечалась и в закрытых письмах секретаря Харбинского ГК ВКП(б) в ЦК и Дальбюро ВКП(б) за июль – октябрь 1925 г.¹⁴

В целях урегулирования конфликтной ситуации вокруг экспортных перевозок 16 сентября 1925 г. в Харбине было подписано соглашение между Уссурийской и Южно-Маньчжурской железными дорогами, предусматривавшее направление с 1 октября 1925 г. 45% всех экспортных грузов – на восток (свободная гавань Эгершельд) и 55% – на юг (порт Дайрен). Однако Япония использовала все возможные способы для обхода соглашения, усиливая свое проникновение в Северную Маньчжурию¹⁵.

Основным методом экономической экспансии Японии становится масштабное строительство



сети железных дорог, проектировавшихся с учетом захвата новых аграрных рынков и направления потоков североманьчжурского зерна на внешний рынок по ЮМЖД через порт Дайрен. В 1925–1926 гг. был построен участок ЮМЖД Таонань – Цицикар и грузы хлебопроизводящего Цицикарского района переориентировались на юг¹⁶. В 1926–1928 гг. на средства японцев велось строительство еще нескольких локальных железнодорожных линий, проникавших в хлебопроизводящие районы, ранее тяготевшие к КВЖД. К 1928 г. в сеть японских линий были включены китайские железные дороги, тем самым в регионе создавалась единая транспортная система¹⁷. На хлебном рынке Северной Маньчжурии японцы проводили согласованную банковскую и промышленную политику, включавшую скрытое понижение железнодорожных тарифов, вложение капиталов в китайские хлеботорговые фирмы, землю¹⁸.

Ради привлечения хлебных грузов японцы организовали хлебную биржу в Дайрене и умело ею манипулировали, авансировали китайских производителей и хлебо торговцев через открытые в разных городах Северной Маньчжурии банки, организовывали гужевые перевозки, строили на юге Маньчжурии маслобойные заводы, устанавливали более дешевые фрахты на Лондон из Дайрена по сравнению с Владивостоком, предоставляли рефакции экспортерам. Все эти шаги были направлены на нивелирование главного преимущества восточного направления – более короткого расстояния до морского порта и относительно дешевых железнодорожных тарифов. В 1926 г. цель была достигнута: фактическая стоимость транзита складывалась в пользу Дайрена: разница достигала двух иен за тонну¹⁹.

Важную роль в обеспечении конкурентных преимуществ своей стране сыграли японские фирмы, работавшие в Северной Маньчжурии. В 1920-х гг. здесь действовали как независимые японские компании, так и крупные фирмы, работавшие по заданиям ЮМЖД.

Компании, работавшие самостоятельно (Хонен Ойль Миль К^о, Сузуку и К^о и др.), руководствовались интересами коммерческой целесообразности, стремились к поддержанию нормальных отношений с советскими контрагентами и организации своего транзита через более короткое владивостокское направление²⁰. Так, в 1922/1923 гг. советские внешнеторговые организации Центросоюз и Дальбанк обеспечили всего 0,54% хлебного транзита через Владивосток, европейские экспортеры Харбина – Восточно-Азиатская К^о, Соскин и К^о, Сибирская К^о, Английско-Азиатская К^о – 54,61%, 17 японских фирм – 44,85%. Среди японских фирм наиболее крупные партии зерна перевезли Сузуку и К^о, Сага, Чосен-Банк²¹.

Работа японских экспортеров с Владивостоком вызывала резкое раздражение руководства

ЮМЖД. Дальневосточная пресса сообщала, что по отношению к таким фирмам проводится со стороны правления железной дороги настоящий террор и существует категорическое предложение осуществлять отгрузки только на юг²².

Главная задача коммерческих фирм, действовавших в интересах ЮМЖД: Кокусай Унсо, Тотаку, Мунката и К^о и др., заключалась в привлечении грузов на Дайрен. Механизм предоставления рефакций, компенсационных выплат за утраченные выгоды тарифов на восток, виден на примере деятельности фирмы Мунката и К^о. Каждый крупный экспортер имел возможность получить здесь своеобразную доплату за груз: дубликат, по которому отправлялся товар в Дайрен, продавался компании, последняя ставила на нем свой штемпель и со скидкой 1–2 иены за тонну продавала обратно экспортеру. Нередко вместо такого дубликата просто выдавалась квитанция на получение большего, чем реально отправил экспортер, количества бобов в Дайрене. В случае переманивания хлебоэкспортных фирм, традиционно ориентированных на Владивосток, размер выплат увеличивался. Например, в 1926 г. Сибирская компания получила от ЮМЖД компенсации в 4–6 иен за тонну на 4 млн пудов, отправленных с КВЖД на Дайрен, Дальгосторгу предлагались рефакции за отгрузку на юг сои со станции Аньда в 4 иены за тонну, из Харбина – в 2,5 иены²³.

Крупнейшей компанией, работавшей под эгидой ЮМЖД, была транспортная фирма (общество) Кокусай Унсо, основанная в 1921 г. По сведениям советских источников, на долю Кокусай Унсо приходилось 43 % годового рынка транспортных услуг Японии. С учетом же оборота родственных ей фирм на долю Кокусай Унсо приходилось 63 % общего объема расчетных операций всех железных дорог Японии²⁴.

В 1920-х гг. общество имело в Маньчжурии развитую сеть филиалов: в Дайрене, Инкоу, Мукдене, Тилине, Шанхае, Сыпингае, Чаньчуне, Харбине. Оперативная работа велась агентами фирмы в полосе КВЖД на станциях Маньгоу, Аньда, в полосе Гирин-Чанчунской линии на станциях Сядзюдай, Хуапичао, по линии Сыпингай-Таонаньской железной дороги на станциях Чжэцзятун, Таонань, Бай Бодунэ, Учань, Юйшу. Владивостокским отделением общества производились транспортные морские перевозки, погрузочно-разгрузочные работы, осуществлялось представительство на таможнях²⁵.

Главным направлением работы фирмы была организация железнодорожных и гужевых грузоперевозок, достигавших внушительных размеров. Так, в 1924 г. через Кокусай Унсо из Северной Маньчжурии и Монголии было отправлено 137,3 млн пудов грузов, основную часть которых составляли бобы, жмыхи и зерновые хлеба²⁶. Объемы вывозных операций Кокусай Унсо в Северной Маньчжурии практически равнялись объемам транзита грузов по КВЖД, по которой в



восточном и южном направлении в 1924/25 хозяйственном году проследовало 137,7 млн пудов²⁷. По сути Кокусай Унсо оттягивала грузы с восточного направления: агенты фирмы закупали для экспортеров зерно на станциях западной и южной линии КВЖД и вывозили их гужом на ЮМЖД. В результате грузообороты на владивостокском направлении падали. Так, экспортный урожай бобов в районе, тяготевшем к станциям Мейшацзы и Бухай южной линии КВЖД, оценивался в 1925 г. в 4,6 млн пудов однако к середине января 1926 г. на эти станции поступило только 369 тыс. пудов, или 8% от ожидаемого, остальное вывозили в сторону станций ЮМЖД. Такая же ситуация складывалась и на других станциях южной линии КВЖД²⁸.

Сфера интересов «Кокусай Унсо» не ограничивалась грузоперевозками. Проникая в районы Северной Маньчжурии, в которых не сформировалась еще современная рыночная инфраструктура (полоса КВЖД, внутренние районы от полосы железной дороги и по берегу р. Сунгари), фирма развивала денежные, складочные, подрядные операции, занималась гужевыми и автомобильными перевозками, в том числе пассажирскими. Кроме этого общество от имени ЮМЖД представляло интересы экспортеров на таможах в Дайрене и Аньдуне, вело погрузочно-разгрузочные операции на всех японских пароходах в Шанхае и Владивостоке, за исключением принадлежавших пароходствам Курихаям и Ямаски, осуществляло морские перевозки грузов. Проявила интерес фирма и к деятельности Эгершельдской товарной хлебной биржи. Все эти операции были тесно взаимосвязаны и нацелены на вовлечение в орбиту обслуживания Кокусай Унсо и ЮМЖД большего числа предпринимателей²⁹.

Концентрация в руках общества значительных материальных ресурсов и инфраструктуры позволяла ему продвигать в Северной Маньчжурии передовые методы организации торговли. При транспортировке грузов через Кокусай Унсо складочные документы на грузы обменивались на транспортные, что для предпринимателя означало сокращение накладных расходов и сроков проведения операций и возможность в наиболее простой форме торговать с удаленными местностями. Услугами Кокусай Унсо охотно пользовались не только японские, но и китайские, и европейские коммерсанты, ведущие свои операции в Северной Маньчжурии³⁰.

Кокусай Унсо видела свою миссию в содействии развитию Северной Маньчжурии через распространение совместно с ЮМЖД торгового влияния Японии. 8 мая 1925 г. на совещании начальников коммерческих управлений железных дорог Кабе и Модзи, состоявшемся в Киото, был представлен доклад о деятельности общества, из которого видно, что японцы воспринимали Северную Маньчжурию как дикий край и не сомневались в благородстве своей деятельности, вовлекавшей регион в орбиту цивилизованного,

с их точки зрения, развития: «Наше общество, смело открывая функции финансово-коммерческого и транспортного вспомогательного аппарата, употребляет усилия к распространению культурного прогресса, а также торгового влияния нашей страны». В докладе особо подчеркивались многочисленные опасности, которые приходилось преодолевать служащим фирмы: холодная зима и бездорожье, пылевые бури весной; постоянные нападения хунхузов, отсутствие нормальных с точки зрения японцев бытовых условий и необходимость жить так, как живет местное китайское население; антияпонские действия китайских властей и отсутствие структур (полиции, консульств), способных защитить японских подданных. Осознание трудностей повышало значимость своей работы в глазах служащих Кокусай Унсо: «...необыкновенные труды продвижения к районам, на которые не было распространено влияние японцев, прилагаемые ради прогресса областей Северной Маньчжурии и Монголии, является делом незаметных, благородных японцев»³¹.

Вместе с тем Кокусай Унсо была заинтересована в достижении монопольного положения в Северной Маньчжурии и не стеснялась в средствах на пути к этой цели. В первую очередь фирма стремилась ликвидировать конкуренцию между японскими компаниями, работавшими в Северной Маньчжурии. Так, ставилась задача координации деятельности Кокусай Унсо и общества Мейдзи³².

Устраняя иноплеменных соперников, японцы использовали все доступные средства, включая приемы недобросовестной конкуренции. Весьма показательными стали события января 1926 г. на западной ветке КВЖД, когда Кокусай Унсо в целях привлечения хлебных грузов установила повышенные закупочные цены на бобы при условии направления их на Дайрен. Расчет с производителем экспортеры осуществляли чеками общества Кокусай Унсо. Резкий взлет рыночных цен в этом районе ни на чем, кроме спекулятивной игры японцев, не основывался: на мировом рынке цены шли вниз. В результате искусственного ценового скачка на время была заблокирована не только отгрузка хлебного экспорта со станций западной линии в направлении Эгершельда, но и в целом перевозки по КВЖД³³. Вслед за игрой на повышение на западной линии КВЖД аналогичная операция развернулась в Цицикарском районе, где в феврале 1926 г. японцы усиленно скупали просяные хлеба и отравляли их на юг маршрутными поездами, что спровоцировало резкий скачок цен³⁴.

Жесткая политика японцев на хлебном рынке региона вызвала неоднозначную реакцию современников. Русские экспортеры Харбина, проводившие свои операции через Владивосток, считали, что японцы заинтересованы в сохранении хаоса на региональном рынке и в их планы не входит упорядочение хлебной торговли Северной Маньчжурии, так как Япония рас-



смачивает ее как свою житницу, запасы зерна которой всячески оберегаются от постороннего глаза и чужих влияний³⁵. Советская сторона, напротив, признавала организующее воздействие деятельности японских фирм на хлебный рынок Северной Маньчжурии, подчеркивая при этом, что действуют они исключительно в интересах своей страны³⁶. По мнению советского посла в Японии Трояновского, активная деятельность японцев, которые «... экономически поднимают Маньчжурию, заинтересовывают китайцев...», способствовала их закреплению в регионе и более позитивному отношению китайцев к Японии, по сравнению с Советским Союзом³⁷.

В конечном итоге усилия Японии в Северной Маньчжурии увенчались успехом: к концу 1920-х гг. структура вывоза местной хлебной продукции изменилась в выгодном для Японии направлении; в сферу японского влияния все больше втягивались районы, экспорт из которых ранее традиционно шел на восток. В 1927 г. вывоз бобов из Северной Маньчжурии в направлении на Дайрен превысил 68 млн пудов, увеличившись с 1925 г. на 22,2 млн пудов, или с 75 до 84,2% всего хлебного транзита на юг. За это же время вывоз сои в направлении Владивостока увеличился всего на 7,8 млн пудов, достигнув 42,4 млн пудов, а ее удельный вес в общем транзите зерна на восток сократился с 80,1 до 50,9%. При этом на Дайрен шли бобы высокого качества, так как хлебная торговля в этом направлении основывалась на реализации обезличенного товара. Бобы низкого качества, не подлежавшие обезличиванию, направлялись на Владивосток. Все большую часть грузов, следовавших в восточном направлении, составляли менее ценные продукты переработки сои – жмыхи³⁸.

Таким образом, очевидно наличие экономических интересов Японии в Северной Маньчжурии, реализуя которые страна проводила целенаправленную и согласованную торгово-промышленную политику. Ключевым элементом этой политики были японские коммерческие организации, деятельность которых на хлебном рынке позволила обеспечить достижение экономических интересов метрополии в регионе. Одновременно деятельность японских фирм объективно способствовала внедрению современных и коммерчески выгодных всем участникам способов организации хлебной торговли, формированию рыночной инфраструктуры.

Примечания

¹ См.: *Аблова Н. Е.* История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.). Минск : БГУ, 1999. URL: http://tk-gorod.ru/countr~1/china/n_e_ab~1/soderz~1.htm (дата обращения: 28.05.2016) ; *Белоглазов Г. П.* КВЖД – объект российско-(советско)-китайского взаимодействия и российских инвестиций в 20-е гг. XX в. (К 90-летию установления дипломати-

ческих отношений между СССР и Китайской республикой и подписания «Соглашения о временном управлении КВЖД 1924 г.» // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2014. № 4 (31). С. 63–70 ; *Жигалов Б. С.* О характере и целях дальневосточной политики советского государства в 1920–1924 гг. // Вестн. Том. гос. ун-та. История. 2010. № 4. С. 135–148 ; *Кротова М. В.* Советское присутствие на КВЖД в 1924–1935 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 2013. № 1. С. 139–150 ; *Романова Г. Н.* Взаимоотношения Советской России с Китаем и проблема КВЖД (1917–1920-е гг.) // Проблемы Дальнего Востока. 2009. № 1. С. 105–115 ; *Романова Г. Н.* Дальний Восток России – Северо-Восточный Китай : торговые связи, транзит, транспортные коммуникации (20–30-е гг. XX в.) // Проблемы Дальнего Востока. 2010. № 5. С. 72–85 и др.

- ² См.: *Черепанов К. В.* КВЖД в истории японо-советского соперничества // Вестн. Омск. ун-та. Серия : Исторические науки. 2014. № 2 (2). С. 37–49 ; *Дацышен В. Г.* Советско-японские отношения во время конфликта на КВЖД 1929 г. // Японские исследования. 2016. № 1. С. 6–19 ; *Денисов В.* Новый взгляд на некоторые аспекты отношений СССР и Японии в 1920–1945 гг. // Мировая экономика и международные отношения. 2005. № 9. С. 116–118.
- ³ *Черепанов К. В.* Указ. соч. С. 46.
- ⁴ См.: *Никонов С. П.* Новые возможности транзита североманьчжурских грузов. Владивосток, 1928. С. 7 ; Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 291. Оп. 1. Д. 34. Л. 8.
- ⁵ См.: Статистический ежегодник 1923–1925. Хабаровск : Дальневосточное краевое стат. упр., 1926. С. 142, 143.
- ⁶ См.: *Добровольский И. Д.* Экспорт – импорт – транзит через Владивостокский порт // Внешняя торговля и экспортные возможности Дальневосточного края : сб. ст. / под ред. М. Я. Кауфмана, Ф. И. Андриянова, А. Д. Гачечиладзе. М. : Изд-ва Наркомторга и ЭКО Дальнешторга, 1926. С. 103, 105.
- ⁷ Дальневосточный телеграф. Чита, 1922. № 320 (3 сентября). С. 1 ; № 340 (27 сентября). С. 1.
- ⁸ См.: Отчет Дальэконо Экономическому совещанию РСФСР / под ред. М. И. Целищева. Б.м. : Дальэконо, 1924. С. 320.
- ⁹ См.: *Белоглазов Г. П.* Указ. соч. С. 67–68.
- ¹⁰ См.: *Никонов С. П.* Указ. соч. С. 6–7.
- ¹¹ См.: *Аблова Н. Е.* Указ. соч.
- ¹² Хроника // Эконом. бюл. Приложение к журналу «Вестник Маньчжурии». 1926. № 20. С. 12.
- ¹³ Происки Южно-Маньчжурской ж.д. // Советское Приморье. 1925. № 1–2. С. 103, 104.
- ¹⁴ См.: Российский государственный архив социально-политической истории (далее – РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 31. Д. 17. Л. 48.
- ¹⁵ См.: РГАЭ. Ф. 291. Оп. 1. Д. 34. Л. 3.
- ¹⁶ Там же. Л. 24.
- ¹⁷ См.: Государственный архив Хабаровского края (далее – ГАХК). Ф. п-2. Оп. 1. Д. 76. Л. 127.
- ¹⁸ См.: Происки Южно-Маньчжурской ж.д. ... С. 103–104 ; РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 31. Д. 17. Л. 48.



- ¹⁹ См.: РГАЭ. Ф. 291. Оп. 1. Д. 34. Л. 21, 24 ; Д. 42. Л. 23 ; ГАХК. Ф. р-730. Оп. 9. Д. 240. Л. 62.
- ²⁰ См.: РГАЭ. Ф. 291. Оп. 1. Д. 34. Л. 38 ; ГАХК. Ф. п-2. Оп. 1. Д. 76. Л. 127.
- ²¹ См.: Обзор экономической жизни русского Дальнего Востока. Владивосток : НКВТ. Дальневосточное отделение «Госторга» – «Дальготорг». Статистико-экономический отдел. 1923. № 6. С. 9.
- ²² См.: Зорин Д. Борьба за маньчжурский экспорт // Дальневосточный путь. 1924. № 288. С. 3.
- ²³ См.: РГАЭ. Ф. 291. Оп. 1. Д. 34. Л. 23.
- ²⁴ См.: ГАХК. Ф. р-730. Оп. 5. Д. 38. Л. 33–35.
- ²⁵ Там же. Л. 30.
- ²⁶ Там же. Л. 20.
- ²⁷ См.: Никонов С. П. Указ. соч. С. 29, 30.
- ²⁸ См.: Маньчжурский экспорт и закулисная игра ЮМЖД // Эконом. бюл. Приложение к журналу «Вестник Маньчжурии». 1926. № 3–4. С. 5–9.
- ²⁹ См.: ГАХК. Ф. р-730. Оп. 5. Д. 38. Л. 24.
- ³⁰ Там же. Л. 22.
- ³¹ Там же. Л. 30–35.
- ³² Там же. Л. 35–36.
- ³³ См.: Маньчжурский экспорт и закулисная игра ЮМЖД... С. 6–7.
- ³⁴ См.: Хроника // Эконом. бюл. Приложение к журналу «Вестник Манчжурии». 1926. № 11. С. 14.
- ³⁵ См.: ГАХК. Ф. р-730. Оп. 9. Д. 240. Л. 69.
- ³⁶ См.: РГАЭ. Ф. 291. Оп. 1. Д. 22. Л. 77.
- ³⁷ См.: Черепанов К. В. Указ. соч. С. 43.
- ³⁸ См.: Никонов С. П. Указ. соч. С. 6–7 ; ГАХК. Ф. п-2. Оп. 1. Д. 76. Л. 32.

Образец для цитирования:

Стасюкевич С. М. Японские фирмы на хлебном рынке Северной Маньчжурии в 1920-х годах // Изв. Саратов ун-та. Нов. сер. Сер. История. Международные отношения. 2017. Т. 17, вып. 3. С. 358–363. DOI: 10.18500/1819-4907-2017-17-3-358-363.

Cite this article as:

Stasyukevich S. M. Japanese Firms on the Northern Manchuria Grain Market in the 1920s. *Izv. Saratov Univ. (N. S.), Ser. History. International Relations*, 2017, vol. 17, iss. 3, pp. 358–363 (in Russian). DOI: 10.18500/1819-4907-2017-17-3-358-363.