

УДК 94:327(47+57)«1906/1914»

**Б.С. Жигалов**

### **КВЖД В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ПОЛИТИКЕ РОССИИ (1906–1914 гг.)**

*Рассматривается деятельность Правительства России, направленная на использование Китайской Восточной железной дороги в целях сохранения экономического и политического влияния в Северной Маньчжурии после Русско-японской войны.*

Поражение в войне с Японией 1904–1905 гг. серьезно ослабило позиции России на Дальнем Востоке: страна лишилась части территории, понесла значительные людские и материальные потери. Прямые затраты на войну составили 2,3 млрд золотых рублей [1. С. 9]. Япония утвердилась в Корее и южной части Маньчжурии. Японская сфера влияния изолировала Россию от Северного и Центрального Китая. В руки японцев перешла также построенная русскими железная дорога от порта Дальнего до станции Куанченцзы протяженностью около 700 км.

Итоги Русско-японской войны наложили серьезный отпечаток на международные отношения того времени. На Дальнем Востоке на первый план выходят японо-американские противоречия. Англия и Франция, с одной стороны, Германия – с другой, стремятся перетянуть Россию на свою сторону. Какое-то время Россия пыталась балансировать между этими державами. Российско-японские противоречия в системе межгосударственных противоречий сохранились, но отошли на второй план. Соперничество России и Японии продолжалось уже в других формах и иных масштабах.

Проигранная война и изменения в международной обстановке побуждали правящие круги России к пересмотру внешнеполитических приоритетов и методов реализации внешней политики страны. Хотя в Петербурге продолжали считать, что великодержавная роль России сохранится и не следует отказываться от долгосрочных стратегических целей [2. С. 55].

Среди проблем, вставших перед Правительством России после окончания войны с Японией, одной из важнейших, безусловно, была проблема Китайской Восточной железной дороги. Это был единственный железнодорожный путь, соединяющий русский Дальний Восток с Западной Сибирью и европейской частью страны. Общая протяженность оставшейся у России железной дороги составляла 1726 км. Кроме того, Обществу КВЖД принадлежали сеть подъездных путей и лесовозных веток, мастерские в Харбине, речная флотилия на Сунгари, электростанции, Чжалайнорские угольные копи. Но эта железная дорога проходила по чужой территории, её статус частного, но в действительности государственного предприятия был весьма неопределенным. Послевоенные отношения с Японией и Китаем, а также отчасти и с США во многом определялись тем, как будет решена проблема КВЖД. Кроме того, КВЖД в течение ряда лет была убыточной и требовала значительных расходов.

Обсуждение проблемы КВЖД в правящих сферах России прошло несколько этапов. Первый этап охватывал период от Портсмутского мира до подписания общеполитического соглашения с Японией в июле 1907 г. Характеризовался он растерянностью, неопределенностью, опасениями за судьбу оставшейся части КВЖД. Большой неприятностью стал второй англо-японский союзный договор, подписанный в августе 1905 г., который в Петербурге расценили как направленный против России. В декабре того же 1905 г. Япония добилась подписания с правительством Китая договора, расширяющего влияние Японии в Южной Маньчжурии значительно более того, что имела там Россия до войны.

Имели место и более благоприятные события. В январе 1906 г. были восстановлены дипломатические отношения России и Японии. К концу марта 1906 г. завершился вывод японских войск из Маньчжурии, кроме Ляодунского полуострова. Это свидетельствовало об отсутствии у Японии, хотя бы на ближайшее время, агрессивных намерений в отношении России. В этих обстоятельствах Правительство России опубликовало декларацию о досрочном выводе русских войск из Северной Маньчжурии. В целом на Дальнем Востоке складывалась новая ситуация.

Выработка внешнеполитического курса России в эти годы проходила в обстановке острой борьбы в правящих кругах империи. Определенная часть правительственных кругов и общества, кадеты прежде всего, выступали за «уход» России с Дальнего Востока, перенесение центра интересов на Балканы и Ближний Восток, за урегулирование отношений с Японией на основе раздела сфер влияния в Китае, часть буржуазной прессы весьма решительно призывала покончить с «наследием» графа Витте, т.е. с КВЖД и интересами России в Маньчжурии. Так, в «Новом времени» отмечалось, что основополагающая идея маньчжурской железной дороги как транзитного пути для европейских товаров оказалась «несостоятельной», ибо фрахт морем из Гамбурга или Ливерпуля до Владивостока или Инкоу стоит 35–50 коп. с пуда, а по железной дороге он равняется 2 руб. 50 коп. – 3 руб. с пуда. В газете подчеркивалось: «...приносились и теперь ещё думают приносить в жертву истинные интересы России, интересы Сибири и Приамурья» [3].

Приамурский генерал-губернатор П.Ф. Унтербергер утверждал, что после поражения в войне с Японией КВЖД «потеряла свое первенствующее государственное значение» [4. Ф. 702. Оп. 1. Д. 526. Л. 9]. В военных кругах также были противники продолжения прежней политики на Дальнем Востоке. Начальник Генерального штаба Ф.Ф. Палицын писал: «Всякое дальнейшее развитие Маньчжурии послужит лишь на пользу наших противников, подготавливая для них будущую базу наступательных операций против владений наших на Дальнем Востоке, до Байкала включительно» [5. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 323. Л. 5]. После ликвидации летом 1905 г. Особого комитета Дальнего Востока возросло влияние МИД на дальневосточные дела. Новый министр иностранных дел А.П. Извольский со своей стороны подчеркивал: «Мы должны поставить наши интересы в Азии на надлежащее место, иначе мы сами станем государством азиатским, что было бы величайшим бедствием для России» [6. С. 198].

Однако подобные взгляды не могли найти поддержки основной части правящей элиты страны. Деловой мир России более решительно, чем раньше, требовал, чтобы правительство отстаивало его интересы в сопредельных странах, включая, естественно, и Китай. Весьма активно по внешнеполитическим вопросам выступал Московский биржевой комитет, возглавляемый Г.А. Крестовниковым, П.П. Рябушинским, А.И. Коноваловым. Председатель комитета поддерживал активные контакты с П.А. Столыпиным и рядом министров. Кроме того, съезды представителей промышленности и торговли также оказывали давление на правительство в вопросах внешней политики. Октябристы, самая многочисленная фракция в Думе, утверждала: «Азия нам столь же важна, как и Европа» [7. С. 553]. Игнорировать это было уже нельзя.

Новая ситуация, складывавшаяся на Дальнем Востоке, требовала внесения определенных коррективов в политику в отношении Китая, поскольку КВЖД проходила по китайской территории. Суть нового подхода выразил Николай II, который 29 апреля / 12 мая 1906 г. написал на донесении посланника из Пекина: в Китае «нужно стремиться к продолжению нашей политики до 1898 г., т.е. действовать миролюбиво и отдельно от других стран» [8. С. 675]. Переговоры с Китаем, начавшиеся в конце 1905 г., продолжались на протяжении всего 1906 г. Переговоры, которые вел посланник Д.Д. Покотилов, шли трудно. Япония стремилась противодействовать нормализации отношений России с Китаем. 19 февраля 1906 г. японский посланник в Пекине Утида сообщал в Токио о своей беседе с министром иностранных дел Китая. «Я выразил пожелание, чтобы русско-китайские консультации ограничились только Маньчжурией и ни в коем случае не касались других вопросов, то есть Монголии и т.д. В ответ он сообщил, что они ни в коем случае не собираются признавать требования России даже в Маньчжурии... и тем более притязания относительно Монголии» [9. С. 212–213].

В Петербурге было решено не требовать у Китая тех привилегий в Северной Маньчжурии, которые японцы получили в Южной Маньчжурии. В феврале 1906 г. министр финансов И.П. Шипов, являвшийся по должности шефом КВЖД, писал В.Н. Ламздорфу, что России невозможно идти в своих требованиях к Китаю так далеко, как это делает Япония [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 547. Л. 31–32]. Для правительства России важно было обеспечить бесперебойное функционирование КВЖД, движение по тракту Благовещенск – Цицикар и по р. Сунгари. Со своей стороны китайские представители отказывались утвердить соглашения, заключенные администрацией КВЖД с маньчжурскими властями, возражали против административных прав КВЖД.

Все это тревожило российские власти. 20 февраля / 5 марта 1906 г. И.П. Шипов телеграфировал посланнику в Пекине Д.Д. Покотилу: «Крайне важно отстоять в полном объеме условия концессии на сооружение и эксплуатацию КВЖД и основанные на них соглашения с местными властями. Из этих соглашений особое значение имеют договоры относительно каменного угля и лесов» [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 547. Л. 63]. Необходимость отстоять в полном объеме все условия договора о концессии на КВЖД проистекала из того, что это было единственное юридическое основание для пребывания

русских охранных войск в Северной Маньчжурии и вообще сохранения там влияния России. «В настоящее время мы можем основываться в отношении Маньчжурии, помимо международных трактатов, лишь на тех особых правах и преимуществах, кои предоставлены Обществу Китайской Восточной железной дороге концессией на постройку и эксплуатацию дороги», – подчеркивал И.П. Шипов. Но эти права и преимущества «дают России могучее средство в предстоящей борьбе с иностранной конкуренцией на Дальнем Востоке и предоставляют ей возможности извлечения значительных выгод» [5. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 309. Л. 78]. Теперь, собственно, все права и преимущества России в Маньчжурии по сравнению с другими державами сводились к правам, связанным с концессией на КВЖД.

В подготовленной в мае 1906 г. Министерством финансов справке констатировалось, что КВЖД – единственный орган, который может «содействовать осуществлению наших политико-экономических задач в Маньчжурии». Хотя недостаточно четко выраженный статус КВЖД как формально частного, но фактически государственного предприятия, вызывал сомнения у некоторых государственных деятелей. Так, МИД полагал, что соглашения правительства Китая с Обществом КВЖД являются частными по своему характеру, и поэтому «было бы неосторожно опираться на эти соглашения для поддержания или распространения нашего влияния в Маньчжурии» [13. С. 118]. Выдвигались предложения о превращении КВЖД в чисто «казенное» предприятие. Но подобное мнение не получило поддержки. «Приданная Обществу форма частного предприятия, – поучал своих коллег министр финансов, – обеспечила нам весьма серьезные выгоды, причем важное значение этого обстоятельства особенно рельефно выяснилось в настоящее время при изменившемся после войны политическом положении в Маньчжурии» [5. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 319. Л. 3].

С учетом всех этих обстоятельств российские власти стремились проводить примирительную политику в отношении Китая. В октябре 1906 г. было решено не препятствовать «открытию» для иностранной торговли городов Северной Маньчжурии: Харбина, Хайлара, Цицикара, Куанченцзы, ст. Маньчжурия. К апрелю 1907 г. завершился вывод русских войск из Маньчжурии. Было выведено 250 тыс. человек. При эвакуации войск, как и за весь период Русско-японской войны, при огромной интенсивности движения на КВЖД не было ни одного крушения. Теперь численность охранных войск на КВЖД была приведена в соответствие с условиями Портсмутского договора. Охрану КВЖД осуществляли Заамурский округ пограничной стражи численностью 21 тыс. человек и Заамурская железнодорожная бригада в составе 8 тыс. человек. Зона охраны – 25 верст по обе стороны дороги и разведка – по 75 верст [11. С. 201, 208].

Проблема КВЖД была в значительной степени связана со строительством Амурской железной дороги, которая должна была соединить Забайкалье с Хабаровском и проходить целиком по российской территории по левобережью Амура. Необходимость строительства Амурской железной дороги диктовалась прежде всего мотивами стратегическими. Одноколейная КВЖД была слишком уязвимой при внезапном нападении, кроме того, условия Портсмутского договора ограничивали возможность ее использования в во-

енных целях. По мнению Ф.Ф. Палицына, «...на Китайскую дорогу мы должны опираться, прикрывая сооружение Амурской дороги и укрепляя наше пошатнувшееся положение на Дальнем Востоке» [5. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 322. Л. 5]. Большую активность проявляла местная администрация. Приамурский генерал-губернатор П.Ф. Унтербергер летом 1906 г. бомбардировал Петербург паническими телеграммами, предвещая новое японское нападение. «Амурская железная дорога, – взывал он, – составляет вопрос жизни и смерти не только Приморской области, но всего побережья Тихого океана, всего Дальнего Востока». Срочную необходимость строительства этой магистрали поддерживали П.А. Столыпин, военный министр А.Ф. Редигер.

Наконец, 13/26 июня 1906 г. Николай II написал: «Настоятельно необходимо скорее приступить к сооружению Амурской желдороги» [5. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 322. Л. 8, 10]. Строительство началось в 1907 г., общая её стоимость была утверждена Гос. Думой в сумме 350,5 млн руб. Смягчившаяся в дальнейшем международная обстановка на Дальнем Востоке, а затем и Первая мировая война привели к тому, что строительство Амурской железной дороги завершилось лишь в 1916 г. сооружением железнодорожного моста через Амур у Хабаровска.

Однако наиболее значимым фактором при выработке курса политики в отношении КВЖД для российских властей была проблема взаимоотношений с Японией. Она продолжала оставаться наиболее опасным соседом на Дальнем Востоке. Еще накануне отъезда на Портсмутскую конференцию С.Ю. Витте говорил о необходимости «установления с Японией прочных дружеских отношений», дабы не только обеспечить безопасное положение России на Дальнем Востоке, но и «направить созидательные силы... на охранение наших жизненных интересов как на Ближнем Востоке, так и на Западе» [26. С. 223–224]. Но тогда эта идея не получила поддержки царя и более чем прохладно была встречена в Токио.

Теперь, несмотря на все трудности на переговорах по реализации Портсмутского договора, был взят курс на улучшение отношений с Японией. В феврале 1906 г. в Петербург прибыл японский посланник Мотоно, в марте – в Токио посланник П. Бахметьев. Правительство России потребовало от властей КВЖД «принять все меры к предотвращению каких-либо столкновений с японцами в полосе отчуждения КВЖД, которые могли бы привести к международным осложнениям» [10. С. 119]. На Дальнем Востоке приходилось переходить от наступательной политики к оборонительной. Цель новой политики сводилась к тому, чтобы, опираясь на КВЖД, попытаться сохранить в Северной Маньчжурии преобладающее влияние России и укрепить Приамурье, связав его надежными коммуникациями с европейской частью страны, подготовившись, таким образом, к проведению в будущем более активной политики.

Весной 1906 г. имел место ряд благоприятных для российского правительства событий. На закончившейся в марте Алхесирасской конференции по Марокко Франция, поддержанная Россией и Англией, одержала дипломатическую победу над Германией. Ответом на поддержку было предоставление франко-британо-голландским консорциумом огромного займа России в сумме 2.250 млрд франков. В мае британский посол в Петербурге впервые

заявил А.П. Извольскому о готовности английского правительства обсудить с Россией проблемы Тибета и других территорий. Все это вселяло определенный оптимизм.

Тогда же в мае 1906 г. в Петербурге начались японо-русские консультации о заключении общеполитического соглашения. Переговоры вели посланник Мотоно и сенатор Н.А. Малевский-Малевич. Переговоры шли трудно. Япония выдвигала серьезные претензии в экономической сфере: требовала беспошлинного ввоза товаров в Приамурье с территории Ляодунского полуострова, учреждения японских консульств в Николаевске, Петропавловске, свободного плавания японских судов по Сунгари. С трудом шло разграничение сфер интересов двух держав в Маньчжурии. Спорной была проблема принадлежности станции Куанченцзы, разделяющей КВЖД и ЮМЖД. А.П. Извольский, убежденный сторонник достижения соглашения с Японией, подчеркивал: «Главнейшая задача наша в настоящее время должна заключаться в том, чтобы восстановить вполне нормальные и вполне искренние отношения с Японией... не следует перепираться в мелочах, а взглянуть на дело широко, твердо вступить на путь вполне лояльной открытой политики» [2. С. 111].

В конце 1906 г. снова усилилась напряженность в отношениях с Японией. П.Ф. Унтербергер подал в Совет министров записку «Наше положение на Дальнем Востоке в настоящее время», в которой высказал тревогу по поводу незащитности Приамурья. 24 декабря 1906 г. / 5 января 1907 г. Николай II утвердил постановление Совета государственной обороны «О приведении Приамурского военного округа в полную боевую готовность». В феврале – марте 1907 г. Совет государственной обороны несколько раз обсуждал вопросы обороны Дальнего Востока. Было решено расширить переселение на Дальний Восток, строить вторую колею Сибирской магистрали, создать военную флотилию на Амуре, приступить к строительству Амурской железной дороги [10. С. 110–115]. Но общий вывод, который был сделан Советом, гласил следующее: «Война с Японией не является неизбежной, так как при известных политических мерах можно рассчитывать на устранение поводов к ее возникновению и надеяться на восстановление на Дальнем Востоке вполне миролюбивых отношений» [1. С. 34].

Тянувшиеся более года российско-японские переговоры завершились 17/30 июля 1907 г. подписанием договора по общеполитическим вопросам. В опубликованной части договора говорилось о приверженности сторон принципам независимости и территориальной целостности Китая, а также равноправия держав в торговле и промышленности Китая. В секретной части договора устанавливалось разграничение Маньчжурии на русскую и японскую сферы влияния, Россия обязывалась не вмешиваться в отношения Японии с Кореей. Япония, со своей стороны, признавала специальные интересы России во Внешней Монголии. Тогда же была подписана рыболовная конвенция, переговоры по которой продолжались почти год. Были подписаны трактат о торговле и мореплавании сроком на четыре года и соглашение о соединении русских и японских железных дорог в Маньчжурии. В этом последнем соглашении фиксировались новые уступки российской стороны. Так, линия разграничения «сфер влияния» в Маньчжурии была проведена не через

станцию Куанченцзы, установленную Портсмутским договором в качестве точки разграничения КВЖД и ЮМЖД, а через станцию Сунгари, находящуюся на 100 км севернее. Хотя Куанченцзы и прилегающая часть железной дороги остались за Россией, Гири и Гиринская провинция были отнесены к сфере влияния Японии [12. С. 106]. В октябре 1907 г. Россия выплатила Японии 45,9 млн руб. за содержание русских военнопленных.

Русско-японская общеполитическая конвенция 1907 г. вместе с подписанным в июне 1907 г. франко-японским соглашением о взаимной поддержке на Дальнем Востоке и англо-русским соглашением от 18/31 августа 1907 г. закрепляли сложившееся на Дальнем Востоке статус-кво. В Петербурге теперь могли вздохнуть с облегчением. Начинался новый этап в дальневосточной политике России. В сентябре 1907 г. миссии в Токио и Петербурге были преобразованы в посольства, что означало признание Россией Японии как великой державы. Были открыты российские консульства в Харбине, Цицикаре, Хайларе, Куанченцзы, Мукдене, Дайрене. Первым послом России в Японии был назначен Н.А. Малевский-Малевич, заменивший посланника Ю.П. Бахметьева, «человека вздорного характера», по определению С.Ю. Витте. Более восьми лет прослужил Н.А. Малевский на этом посту, достойно представляя интересы российского государства [13. С. 129].

В отношении с Японией на первый план теперь выходило экономическое соперничество в Маньчжурии. «Представляется необходимым озаботиться скорейшим принятием мер для обеспечения наших интересов в предстоящей борьбе за экономическое влияние на Дальнем Востоке и, вместе с тем, для извлечения возможно более значительных выгод из Маньчжурии», – писал И.П. Шипов главе Правительства С.Ю. Витте в мае 1906 г. [5. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 309. Л. 1]. Важнейшим орудием в этой борьбе должна была стать КВЖД. Дорога эта была необходима и для освоения русского Дальнего Востока и укрепления его обороны.

Но сложность ситуации состояла в том, что КВЖД и её руководители не были готовы к тому, чтобы вести конкурентную борьбу в экономической сфере. Завершенная строительством в 1903 г., КВЖД в период войны с Японией и после её окончания была занята почти исключительно военными перевозками. Опыта коммерческой эксплуатации практически не было. Необходимо было «приспособить» железную дорогу к работе в новых условиях.

В качестве первого шага, дабы усилить возможности КВЖД как транзитной магистрали, ей во «временное» управление с 1 августа 1906 г. была передана казенная Уссурийская железная дорога. Это было сделано вопреки возражениям местной администрации и предпринимателей Приамурья, утверждавших, что Правление КВЖД заинтересовано лишь в обладании участком от станции Пограничная до Владивостока и что эта передача приведет к упадку основную часть Уссурийской железной дороги от города Никольск-Уссурийского до Хабаровска. Благовещенская городская дума в своем обращении к правительству подчеркивала, что «прямым результатом передачи Уссурийской железной дороги Маньчжурской явится установление на последней боевых тарифов до Хабаровска с целью окончательно прекратить Амурский речной транзит ...установлением всякого рода льгот товарам, направляемым по Маньчжурской дороге в обход Амура» [4. Ф. 702. Оп. 2.

Д. 716. Л. 9]. Обоснованность этих опасений подтвердил позднее Приамурский генерал-губернатор П.Ф. Унтербергер, отметивший, что передача Уссурийской железной дороги в управление КВЖД «не послужила на пользу линии от Никольск-Уссурийского до Хабаровска» [5. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 37. Л. 67].

Новые задачи и цели, которые российские власти теперь намеревались решать с помощью КВЖД, были довольно четко изложены в специальной Записке министра финансов В.Н. Коковцова «О коммерческой и тарифной политике Китайской Восточной железной дороги», которая обсуждалась 20 марта/2 апреля 1907 г. на заседании Особого совещания по вопросам КВЖД. Автор Записки уверял, что КВЖД может оказать значительное влияние на внутренний товарооборот в Маньчжурии, на экспорт и импорт товаров в пределах Маньчжурии и собственно Китая, сможет также служить транзитным путем между Западной Европой и Дальним Востоком. Характеризуя перспективы использования КВЖД, В.Н. Коковцов подчеркивал: «Мы ни в коем случае не должны стремиться содействовать обрабатывающей промышленности в Маньчжурии». Задача железной дороги и должна была состоять в том, утверждал он, чтобы «...прежде всего способствовать доставке маньчжурского и монгольского сырья в Россию, а также явиться надежным пособником по укреплению сбыта произведений русской промышленности в Маньчжурии и Монголии». В.Н. Коковцов доказывал, что «Россия не должна отказываться от экономических стремлений в этом крае», что «коммерческая тарифная политика КВЖД должна быть направлена против ввоза иностранных товаров в Северную Маньчжурию». По мнению министра финансов, российские товары могут конкурировать с японскими и западноевропейскими товарами в этом регионе Китая. В то же время в неизбежной борьбе КВЖД и ЮМЖД за привлечение грузов необходимо соблюдать «разумный и обоснованный предел». Увлечение конкурентной борьбой могло «вызвать нежелательные отношения с Японией, которая ревниво будет оберегать доходность Южно-Маньчжурской дороги».

Автором Записки предлагались некоторые конкретные меры в области тарифной политики, в использовании судов Добровольного флота для доставки российских промышленных товаров из портов Черного и Балтийского морей на Дальний Восток. Нужно спешить, предупреждал он, пока ЮМЖД недостаточно оборудована подвижным составом и не может ещё серьезно конкурировать с КВЖД [5. Ф. 1276. Оп. 3. Д. 225. Л. 40–65]. Основные положения этой Записки Министерства финансов были поддержаны участниками Особого совещания.

В контексте нового курса дальневосточной политики Правительства России требовала своего решения проблема порто-франко на русском Дальнем Востоке. Здесь были переплетены интересы российского и зарубежного капитала. Порто-франко в устье Амура и к югу от него просуществовало с момента включения Приамурья в состав России до 1900 г. В связи с войной с Японией беспошлинный ввоз товаров был снова введен через порты Амура и к югу от него и по сухопутной границе с Маньчжурией. С сентября 1904 г. беспошлинный ввоз иностранных товаров был разрешен и через границу с Монголией и Кореей.

Отмена порто-франко задевала интересы держав и не могла не сказаться отрицательно на русско-японских отношениях, чего опасалось правительство России. Все это порождало колебания в правящих кругах и, в конечном счете, затянуло на несколько лет решение проблемы порто-франко на русском Дальнем Востоке.

Влиятельные деловые круги России были заинтересованы в расширении экономической экспансии на Дальнем Востоке. Против сохранения порто-франко выступали Московский, Рижский, Ростовский биржевые комитеты, Нефтяное товарищество бр. Нобель, Союз писчебумажных фабрик России, Лодзинский комитет торговли и мануфактур, Всероссийское общество сахарозаводчиков, Русское товарищество торговли цементом. Союз съездов представителей промышленности и торговли обратился к правительству с Запиской с требованием отмены порто-франко на Дальнем Востоке. В ней, в частности, говорилось: «В вопросе о порто-франко экономические интересы настолько тесно связаны с политическими интересами, что Совет съездов считает своим долгом привести свои соображения о направлении общей политики России на Дальнем Востоке» [5. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 264. Л. 137–160, 492]. Голос этих кругов был, несомненно, весомее, чем голос предпринимателей Приморья и Приамурья, выступавших против отмены порто-франко.

Соображения внешнеполитического характера оказывали влияние на позицию правительства. При обсуждении этого вопроса, как свидетельствует Особый журнал Совета министров, разгорелись споры. А.П. Извольский и ряд министров выступили против отмены порто-франко. Они отмечали военное и политическое ослабление России на Дальнем Востоке, министр иностранных дел говорил, что «всякие шаги в области международных отношений должны быть особенно осторожны и не задевать ничьих интересов. Между тем не подлежит сомнению, что сохранение порто-франко выгодно для иностранных государств. Поэтому его отмена не может быть встречена равнодушно».

П.А. Столыпин и В.Н. Коковцов выступали за отмену порто-франко. Министр финансов отмечал, что «широкой политике России в Маньчжурии и Корее война положила конец». Он говорил о необходимости экономической и политической сохранности Приамурья и Приморья, предлагал понизить железнодорожные тарифы на Сибирской магистрали и КВЖД, чтобы таким образом стимулировать русскую торговлю на Дальнем Востоке. Но такое понижение можно было бы провести лишь после отмены порто-франко. Николай II согласился с таким подходом [5. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 264. Л. 375–381].

Порто-франко было отменено с января 1909 г. в портах южнее Амура. Сохранялась беспошлинная торговля в 50-верстной полосе по обе стороны границы. Ограничения здесь были введены в 1913 г. в связи с отменой некоторых статей русско-китайского торгового договора 1881 г. Осенью 1907 г. на Дальний Восток был направлен бывший министр финансов И.П. Шипов с целью ознакомления с реальным положением дел в полосе КВЖД и районах, тяготеющих к ней. Вместе с ним поехал член правления Русско-китайского банка А.И. Путилов. Обосновывая поездку Шипова в Маньчжурию, В.Н. Коковцов писал, что само предприятие КВЖД переживает серьезные

трудности, налицо «серьезный кризис». Неурядицы и дефицит КВЖД, по мнению министра, объяснялись тем, что после окончания войны «приходится хозяйственно вести дела и привлекать грузы», а не ограничиваться казенными военными перевозками [5. Ф. 322. Оп. 1. Д. 607. Л. 1].

Итоги поездки И.П. Шипова были неутешительны. В Харбине он познакомился с порядками в Управлении дороги. «Дело поставлено из рук вон плохо, – сообщал он, – не счетоводство, а пародия на него». Русские предприятия полосы КВЖД, главное положение среди которых занимали мельницы с вложенным в них капиталом в 8 млн руб., переживают серьезные экономические трудности. Русско-Китайский банк, который «извлек некоторый барыш» из огромных сумм, проходивших через него во время строительства КВЖД и Русско-японской войны, теперь теряет интерес к Маньчжурии, вследствие уменьшения дохода [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 607. Л. 47].

Действительно, во время войны 1904–1905 гг. Русско-Китайский банк был единственным кредитным учреждением в Маньчжурии, обслуживающим российские интересы. Все платежи КВЖД проводились через этот банк. Само денежное обращение в полосе КВЖД регулировалось Русско-Китайским банком. Банк проводил размен золотых рублей на китайское серебро, сам определял курс этого размена. Но теперь Правление банка начинает закрывать малоодоходные отделения. Так, были закрыты отделения Русско-Китайского банка в Гирине, Калгане, Мукдене. Даже отделение в Харбине, «столице» КВЖД, сократило свою деятельность. Все это не отвечало новым задачам дальневосточной политики. Необходимо было предпринимать меры по усилению финансового влияния. Вскоре Русско-китайский банк был соединен с Северным банком. Новый банк получил название Русско-Азиатского и должен был активизировать свою деятельность на Дальнем Востоке.

Вернувшись из командировки на Дальний Восток, И.П. Шипов рекомендовал в целях оживления деловой жизни в полосе КВЖД и в целом в Северной Маньчжурии поддерживать новыми государственными кредитами русские частные предприятия, активизировать работу финансовых учреждений и коммерческой деятельности самой КВЖД. Требовались новые государственные финансовые вливания, чтобы превратить зону КВЖД в форпост влияния России в Северной Маньчжурии.

Все это вызвало новую волну критики в адрес правительства с требованиями покончить с «дальневосточными авантюрами». Критика эта раздавалась на страницах газет и в Государственной Думе. Там представителям правительства приходилось всячески изворачиваться, чтобы защитить Общество КВЖД от нападков со стороны оппозиции при обсуждении вопросов дальневосточной политики и государственного бюджета. Так, на заседании бюджетной комиссии Думы 30 апреля / 13 мая 1908 г. кадет А.И. Шингарев говорил, что КВЖД – «дорога частная и не совсем русская» и что не ясно, почему этой частной и не совсем русской дороге передана казенная Уссурийская железная дорога в эксплуатацию. «Вообще по поводу Восточной Китайской железной дороги положение настолько смутное и неясное, – подчеркивал он, – что необходимо в будущем его осветить и издать ряд материалов» [5. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 2685. Л. 88].

Но подобное освещение реального положения дел на КВЖД менее всего входило в планы правительства. Плохая работа управленческого аппарата, хищения и растраты – все это оживленно обсуждалось на страницах газет, особенно дальневосточных. Отвечая Шингареву, министр финансов высказался против обсуждения деятельности КВЖД в Государственной Думе. Вместо этого он стал подробно расписывать блестящее будущее, которое, по его мнению, ожидает магистраль. «За Китайской дорогой я признаю огромное транзитное и даже мировое значение», – говорил В.Н. Коковцов. Отвечая на нападки кадетов относительно того, что «частная» железная дорога пользуется большой финансовой поддержкой государства, он говорил: «Вся дорога построена за счет русского государственного казначейства, и управляется она исключительно русским Обществом под надзором русской правительственной власти» [5. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 2685. Л. 89–90].

В рядах самой оппозиции не было единства по отношению к КВЖД и в целом по отношению к дальневосточной политике правительства. В феврале 1908 г. проходило заседание объединенной думской оппозиции по вопросам политики на Дальнем Востоке. Хотя для кадетов приоритетными во внешней политике страны считались европейское и ближневосточное направления, лидер партии П.Н. Милюков выступил с требованием укрепления русского влияния в Северной Маньчжурии, против выдвигавшихся время от времени предложений о досрочной продаже КВЖД Китаю. «Отказ от Китайской Восточной железной дороги был бы равносителен немедленной отдаче Северной Маньчжурии в руки японцев» [14].

К 1909 г. в правительственных кругах России сложилось общее мнение относительно удержания КВЖД в своих руках и использования ее как основного орудия в борьбе за сохранение своего влияния в Северной Маньчжурии. Назначенному в 1908 г. посланником в Пекин И.Я. Коростовцу была дана инструкция: «Центр тяжести наших интересов теперь в Маньчжурии, в частности в Китайской дороге». Показательным является замечание того же И.Я. Коростовца о том, что в вопросах политики по отношению к Китаю Правление Общества КВЖД играет «почти самостоятельную роль, ибо наше официальное представительство является лишь посредствующей инстанцией» [15. Ф. Сазонова. Д. 65. Л. 8]. Наряду с прокладкой второй колеи на Сибирской магистрали и началом строительства Амурской железной дороги, Правительство России приняло ряд постановлений, касающихся управления в полосе КВЖД, в том числе о составе железнодорожных частей, организации почтовых сношений, организации полицейского надзора и др. Чувствуя шаткость юридического обоснования подобных мер, Особое совещание по вопросам, касающимся КВЖД, решило считать все эти меры «актами, стоящими на рубеже между актами внутреннего управления и международной политики». Было одновременно решено считать эти постановления актами, не подлежащими санкции законодательных учреждений. Государственная Дума таким образом устранялась от обсуждения вопросов, связанных с управлением КВЖД. Было решено также не публиковать эти акты, ибо они могли быть «неправильно интерпретированы с точки зрения международного права» [5. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 416. Л. 21–22].

Одним из наиболее важных было решение о введении гражданского управления на территории КВЖД. После длительных и трудных переговоров в апреле 1909 г. было подписано русско-китайское соглашение о порядке управления в поселениях в полосе КВЖД. Подтверждалось верховное право Китая на земли, занятые КВЖД, а также подтверждались все прежние соглашения Китая и России относительно КВЖД. В городах и поселках в зоне КВЖД вводилось местное самоуправление. Управляющий КВЖД получал право контроля над его деятельностью. Признавалось, что на землях КВЖД как китайские, так и иностранные граждане должны пользоваться одинаковыми правами и нести одинаковые повинности. Иностранные подданные практически лишались своей экстерриториальности и должны были подчиняться русским властям [16. С. 174–176].

Русско-китайское соглашение о порядке управления в полосе КВЖД встретило сопротивление других держав. Особенно враждебной была позиция США и Германии. В ноте госдепартамента США подчеркивалось: «Для американского правительства недопустимо признание муниципальных полномочий частной корпорации» [17. С. 140]. Правительства Англии, Франции, Германии, Австро-Венгрии заявили протест, поскольку это соглашение «нарушает права экстерриториальности, обеспеченные за их подданными договорами с Китаем». Лишь Япония заняла благожелательную позицию. «Мы поддерживаем вас в Харбине», – говорил японский министр иностранных дел Комура послу Малевскому-Малевицу [15. Ф. Японский стол. Д. 915. Л. 163]. Со своей стороны, японский генконсул в Харбине даже представил русским властям записку с соображениями о защите интересов КВЖД, подкрепленными ссылками на договоры и даже законы Российской империи. Впрочем, комментируя этот факт, посланник России в Пекине И.Я. Коростовец отмечал: «...нам не следовало бы особенно полагаться на японскую солидарность, в основе коей находятся несомненно своекорыстные расчеты. Поддерживая наши притязания, независимо от их основательности, японцы надеются, конечно, воспользоваться добытыми нами результатами для проведения собственных планов в Южной Маньчжурии» [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 555. Л. 19–20].

Стремясь ослабить сопротивление держав и укрепить политическое положение России в Маньчжурии, некоторые государственные деятели выдвигали предложение перейти к правительственной концессии на КВЖД. Такую идею, в частности, неоднократно высказывал А.И. Извольский. Но резко против выступал В.Н. Коковцов, подчеркивавший, что переход к правительственной концессии на КВЖД может ослабить силу контракта 1896 г., вызовет возражения со стороны Китая и может быть воспринят как проявление агрессивности России. Это было бы выгодно западным державам и Японии. В.Я. Коковцов отмечал: «Выступая под флагом частной компании, мы во многом достигли того, чего, во всяком случае, не могли бы достигнуть, действуя от своего имени». При этом он решительно выступил против отказа от управления самой территорией КВЖД или отказа от самой дороги, что, по его словам, могло иметь «самые пагубные последствия для всего русского дела на Дальнем Востоке» [5. Ф. 1276. Оп. 4. Д. 529. Л. 84–97].

Одновременно с упрочением своего политического влияния в Северной Маньчжурии, Россия стремилась укрепить и экономические позиции российского капитала. В конце 1907 – начале 1908 г. были подписаны русско-китайские соглашения об эксплуатации угольных месторождений и лесных концессий в Гиринской и Хэйлунцзянской провинциях. КВЖД получила право на изыскания и разработку угольных месторождений на расстоянии 30 ли, примерно 17,3 км, по обе стороны железнодорожной линии. Но земля, на которой мог добываться уголь, должна была арендоваться или покупаться [16. С. 171–172]. Однако на встрече с русскими консулами в Маньчжурии и представителям КВЖД в Харбине осенью 1909 г. В.Н. Коковцов жестко ограничил пределы экономической экспансии Общества КВЖД. Он подчеркнул: «При настоящих политических условиях прежние колонизационные планы Общества КВЖД, выработанные еще до войны, должны быть оставлены и ее земельный фонд ограничен размерами, необходимыми для эксплуатации и устройства поселений» [15. Ф. Китайский стол. Д. 132. Л. 262]. Но основное внимание отныне должно было уделяться привлечению грузов на КВЖД, превращению магистрали в важнейшую транспортную артерию Маньчжурии. Именно в этой сфере развернулось острое японо-русское соперничество.

В эти годы Япония укрепляет свои позиции в Южной Маньчжурии. К концу апреля 1908 г. на всем протяжении ЮМЖД от Дайрена до Мукдена был проложен ширококолейный путь, такой же как на японских железных дорогах. К осени 1909 г. на ЮМЖД была проложена вторая колея. Завершив перестройку ЮМЖД, японские власти начали строительство железной дороги от Аньдуна, расположенного на берегу Желтого моря, до Мукдена, создавая второй путь для проникновения японского капитала в Маньчжурию. ЮМЖД была пополнена новым подвижным составом, закупленным в США. Японские газеты писали, что теперь Япония должна решительно выступить на арене экономической борьбы с Россией. Прежде всего нужно «убить» конечный пункт Сибирской магистрали – Владивосток, также активизировать японское железнодорожное строительство в Южной Маньчжурии и Корее [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 555. Л. 53].

Серьезную обеспокоенность в России вызвало подписание в ноябре 1903 г. японо-американского соглашения Рут-Такахира, укрепившего международное положение Японии. Н.А. Малевский-Малевич, комментируя это соглашение, подчеркивал, что оно «идет дальше договоров Японии с Францией и Россией 1907 г.», включая в сферу своего действия весь дальний Восток и бассейн Тихого океана [17. С. 128].

В 1909–1910 гг. важное место в русско-японских отношениях занимала проблема прямого сообщения между ЮМЖД и КВЖД. Японское правительство неоднократно ставило вопрос об установлении прямого грузового сообщения между маньчжурскими железными дорогами. В начале 1909 г. было выработано соглашение о прямом пассажирском и багажном сообщении между двумя дорогами, вступившее в силу в марте 1910 г. Но вопрос о прямом грузовом сообщении оставался открытым. По мнению Н.А. Малевского-Малевича, установление прямого грузового сообщения было бы крупной уступкой Японии, которую не следует оставлять без компенсаций, ибо это

увеличило бы доходность ЮМЖД, придало ей новое «политическое значение», связав Японию с Европой сухим путем. Устранение искусственного препятствия между Харбином и Дайреном в виде станции Куанченцзы, где меняются тарифные ставки, усилит японское влияние в Маньчжурии, нанесет ущерб Владивостоку [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 624. Л. 36–37].

После переговоров в Токио в июне 1909 г. вице-председателя Общества КВЖД А.Н. Вентцеля и министра путей сообщения Японии Гото, закончившихся безрезультативно, было решено продолжить их в октябре 1909 г. в Петербурге или Харбине. Как раз в октябре 1909 г. в большую поездку на Дальний Восток отправился министр финансов В.Н. Коковцов с целью ознакомления на месте с положением КВЖД, влиянием отмены порто-франко на экономическое положение региона, состоянием обороны Владивостока. Коковцова сопровождали А.Я. Вентцель, управляющий КВЖД Д.Л. Хорват и высшие чины КВЖД. В Харбине Коковцов должен был встретиться с одним из влиятельных государственных деятелей Японии, бывшим генерал-губернатором Кореи князем Ито. Но на перроне харбинского вокзала Ито был убит корейским террористом, и запланированная беседа не состоялась.

В докладе, представленном после поездки, В.И. Коковцов стремился опровергнуть критику в адрес руководства КВЖД со стороны газеты думской оппозиции. Значительный дефицит КВЖД он объяснял большими расходами на содержание охранной стражи дороги, учебных заведений и убытками Уссурийской железной дороги. Для улучшения экономического положения КВЖД, по его мнению, необходимо было: 1) расширить сферу влияния дороги и 2) упорядочить железнодорожное хозяйство. С большим беспокойством отмечал Коковцов усиление японской конкуренции. Южная часть КВЖД, по его словам, «наименее деятельна», особенно участок, прилегающий к станции Куанченцзы, который вообще «почти бездействует». Японцы активно ведут работу по расширению сферы влияния ЮМЖД. «Борьба с преимущественным положением Дайрена перед Владивостоком представляется вообще крайне затруднительной», – подчеркивал он. Касаясь вопроса о прямом товарном сообщении между КВЖД и ЮМЖД, министр финансов отмечал, что этому мешают «крайне низкие ставки внутреннего провозного тарифа ЮМЖД» [5. Ф. 1276. Оп. 5. Д. 608. Л. 140–146].

Доклад В.Н. Коковцова явился предметом рассмотрения на Особом совещании 15/28 ноября 1909 г. По существу здесь обсуждался широкий круг вопросов, связанных с дальневосточной политикой России. К этому времени стали известны американские планы по «нейтрализации» маньчжурских железных дорог и японские предложения о дальнейшем развитии японо-русских отношений вплоть до заключения формального союза. Предстояло решать, с кем идти на Дальнем Востоке – с США или с Японией?

Большинство участников Особого совещания поддержали А.И. Извольского и В.Н. Коковцова, выступивших за отклонение американского предложения и за сближение с Японией. Ссориться с Японией было несравненно опаснее, чем с Америкой. «Америка нам войны не объявит и армии в Харбин не пришлет, тогда как Япония в этом отношении гораздо опаснее», – говорил Извольский. В итоге было решено следующее. Во-первых, сохранить КВЖД в своих руках; во-вторых, утвердить отмену порто-франко на Дальнем Вос-

токе; в-третьих, усилить оборону Приамурья; в-четвертых, согласовывать политику в Китае с Японией, ни в коем случае не допуская разрыва с ней [19. С. 366–367].

Активизация политики США в Китае толкала Японию на сближение с Россией. Но поскольку американские планы «нейтрализации» маньчжурских железных дорог угрожали и интересам России, японские правящие круги попытались извлечь из этого определенные выгоды. Предполагалось добиться уступок со стороны России в вопросе облегчения сообщения между ЮМЖД и КВЖД. По мнению японской стороны, само сближение двух стран должно было начаться с заключения соглашения по железнодорожным и тарифным вопросам. Об этом прямо говорил премьер-министр Японии Кацура послу России [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 721. Л. 68].

В ноябре 1909 г. министр путей сообщения Японии Гото довел до сведения русского посольства содержание тех вопросов, которые князь Ито хотел обсудить в беседе с Коковцовым в Харбине. Они сводились к следующему: понизить железнодорожные тарифы на ввозимый по КВЖД и Сибирской магистрали в Россию шелк-сырец; разрешить компании ЮМЖД пустить свои вагоны на участке КВЖД от станции Куанченцзы до Харбина; установить между Японией и Россией общность действий по отношению к китайцам в полосе отчуждения обеих дорог [15. Ф. Японский стол. Д. 915. Л. 322]. В декабре 1909 г. в беседе с русским послом Гото вновь коснулся вопроса об установлении общности действий Японии и России в Маньчжурии. Он заявил, что, по мнению правительства Японии, «...наиболее целесообразным было бы сперва сговориться по частным железнодорожным вопросам...». В ответ на слова министра Н.А. Малевский-Малевиц ответил, что это будет связано со значительными материальными жертвами со стороны КВЖД и русской казны и что «надлежало бы найти компенсацию таким жертвам, если не на экономической, то на политической почве» [15. Ф. Японский стол. Д. 915. Л. 290–291].

В Петербурге, в принципе взяв курс на сближение с Японией, не хотели делать чрезмерных уступок, ослаблявших позиции России в Маньчжурии. Именно так были оценены японские предложения, ещё раз официально с некоторыми добавлениями повторенные Гото в январе 1910 г. Они были признаны невыгодными, усиливающими японскую конкуренцию. Русская дипломатия старалась затормозить сделку с Японией по железнодорожным вопросам. Посол Н.А. Малевский-Малевиц с удовлетворением сообщал в Петербург, что за два месяца переговоров, которые он вел с Гото, все внимание было уделено американским планам «нейтрализации» Маньчжурии, дело же железнодорожного соглашения между Японией и Россией – наиболее интересующее барона Гото – вперед не двинулось [5. Ф. 1276. Оп. 3. Д. 726. Л. 72; 13. С. 136].

Существенное влияние на дальнейшее формирование российско-японского альянса оказали американские планы подчинения маньчжурских железных дорог. Сюжет о политике США в отношении Китая в начале XX в. обстоятельно освещен в имеющейся литературе. Поэтому достаточно напомнить основные факты. Ещё в период Русско-японской войны американский железнодорожный магнат Эд. Гарриман попытался реализовать амби-

циозный проект создания кругосветной транспортной магистрали, предполагавший приобретение КВЖД и ЮМЖД, строительство второй колеи на Транссибе. Японцы отказались продавать ЮМЖД, и затея провалилась. Со смертью Эд. Гарримана дело, казалось, сошло на нет. Но в декабре 1909 г. правительство США направило меморандум правительствам России, Японии и Великобритании с предложением «нейтрализации» маньчжурских железных дорог путем выкупа КВЖД и ЮМЖД. В случае отказа России и Японии предполагалось строительство новой железной дороги Цзиньчжоу – Айгунь, которая должна была соединить Ляодунский залив с Амуром, проходя по Южной Маньчжурии, Монголии и Северной Маньчжурии. Финансировать строительство должен был американский финансовый синдикат, а строить – британская фирма «Паулинг». Хотя Россия и Япония были едины в том, чтобы сохранить КВЖД и ЮМЖД в своих руках, позиция японского правительства вначале казалась более мягкой. Это вызывало беспокойство в Петербурге. Развейная опасения своего начальства относительно возможных уступок со стороны Японии, Н.А. Малевский-Малевич разъяснял ситуацию, сложившуюся в Маньчжурии: «Для нас Китайская Восточная железная дорога, если и сохраняет политическое значение, то главным образом лишь как средство воздействия на наших дальневосточных соседей; но для Японии Южно-Маньчжурская железная дорога не средство, а цель, и вся политическая программа будущего Японии на азиатском материке стоит в зависимости от неё: переход её в другие руки означал бы настоящий политический крах для Японии» [20. С. 191].

6/21 января 1910 г. Правительство России в Памятной записке посольству США отвергло идею «нейтрализации» железных дорог Маньчжурии и план строительства железной дороги Цзиньчжоу – Айгунь. Комментируя ситуацию, А.И. Извольский отмечал: «Наш ответ весьма сходен с японским, при его выработке мы конфиденциально обменивались взглядами с японским правительством... В общем взгляды обоих правительств на американское предложение совпадают» [17. С. 154–155].

Определенное значение имело то обстоятельство, что лояльную позицию в отношении России и Японии, своих союзников, заняло правительство Великобритании, которое не поддержало британскую фирму «Паулинг». В итоге американцы, к своему неудовольствию, обнаружили, что «побудили Японию искать в дальнейшем сближении с Россией обеспечения своих интересов в Маньчжурии» [17. С. 165]. Ответом на американский натиск в Маньчжурии явилось русско-японское соглашение, подписанное А.П. Извольским и послом Мотоно 21 июня/4 июля 1910 г. Информировав Николая II о ходе переговоров с Мотоно, Извольский подчеркивал: «Пора избрать окончательный путь нашей дальневосточной политики» – либо пойти на нейтрализацию Маньчжурии под опекой Америки, либо «пойти навстречу Японии и, может быть, дойти до формального с нею союза и до совместной русско-японской опеки над Маньчжурией и даже над всем Китаем ...» [7. С. 127]. Был избран второй путь.

В опубликованной части русско-японского соглашения говорилось об отказе от конкуренции между железными дорогами в Маньчжурии, об обязательстве поддерживать статус-кво в этой части Китая. В секретной части

соглашения содержалось взаимное обязательство «не нарушать специальные интересы» каждой из держав в Маньчжурии, «не противодействовать никоим образом дальнейшему укреплению и развитию специальных интересов» [16. С. 173]. Содержание этого соглашения предварительно было доведено до сведения правительств Великобритании и Франции и получило их одобрение.

Заключение в 1910 г. между Россией и Японией нового общеполитического соглашения укрепило позицию этих стран по отношению к Китаю и другим державам на Дальнем Востоке. Хотя не было заключено формального союза, политические противоречия между Россией и Японией были в значительной степени сглажены. Угроза нового военного столкновения, о возможности которого ещё осенью 1909 г. писали военный министр В.А. Сухомилов и Приамурский генерал-губернатор Д. Унтербергер, была снята. В октябре 1910 г. была подписана и конвенция о прямом товарном сообщении между КВЖД и ЮМЖД.

С этого времени наступает новый, вполне мирный этап в российско-японских отношениях, когда основной ареной соперничества двух держав становится экономическая конкуренция. Характерным является утверждение японской газеты «Асахи», сделанное вскоре после подписания соглашения 1910 г.: «Если бы нас спросили, в чем интересы России и Японии различны, мы могли бы указать только на Владивосток и Дайрен. Во всем прочем их интересы совпадают» [5. Ф. Японский стол. Д. 917. Л. 36].

Соглашение о прямом грузовом сообщении носило компромиссный характер, устанавливая прямое товарное сообщение между станциями КВЖД и Уссурийской железной дороги, с одной стороны, и станциями ЮМЖД и некоторыми японскими городами, с другой. Обе стороны пошли на взаимные уступки. Были установлены поощрительные пошлины для перевозки ряда грузов со станций КВЖД на станции ЮМЖД и наоборот. Поощрительные тарифы устанавливались для перевозки леса, муки, водки, животного масла со станций КВЖД на станции ЮМЖД и для перевозки угля, овощей, фруктов, морской рыбы – ЮМЖД на КВЖД. Определялся порядок следования этих грузов: грузы с КВЖД доставлялись в вагонах этой дороги до станции Чанчунь (между станциями Чанчунь и Куанченцзы были проложены две железнодорожные колеи: русская и японская), где они перегружались силами ЮМЖД в её вагоны и следовали дальше на юг; грузы со станций ЮМЖД доставлялись в вагонах ЮМЖД до станции Куанченцзы, где перегружались силами КВЖД в её вагоны и следовали дальше на север. Ряд вопросов остался неурегулированным: облегчение ввоза японского шелка-сырца в Россию, использование части КВЖД для движения японских пассажирских вагонов и др. [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 624. Л. 84–87]. К началу Первой мировой войны возросло экономическое значение КВЖД. Это было обусловлено и начавшимся экономическим подъемом в России, улучшением финансового положения страны. Увеличилось количество перевезенных грузов и пассажиров. Объем грузоперевозок выражался следующими данными: 1907 г. – 27,1 млн пудов, 1908 г. – 33,4, 1909 г. – 44,7, 1910 г. – 57,8, 1911 г. – 74,9, 1912 г. – 69,8, 1913 г. – 72,8, 1914 г. – 67,8 млн пудов [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 474. Л. 40]. По своей структуре грузооборот КВЖД распределялся следующим образом:

вывоз и местные перевозки занимали более трех четвертей общего объема. В местных перевозках и вывозе преобладали хлебные грузы, уголь, лесные материалы, в транзите – чай. Кроме того, в 1907–1910 гг. по Сунгари судами КВЖД было перевезено 5,2 млн пудов муки из Маньчжурии. Маньчжурские хлебные грузы составляли также 85 % грузовых перевозок Амурского речного флота [21. С. 52]. Хлеб по КВЖД направлялся в Приамурье или вывозился через Владивосток. Вывоз хлеба через Владивостокский порт существенно вырос: с 8,3 млн пудов в 1908 г. до 29,2 млн пудов в 1911 г. [22].

Поддержка государством КВЖД, стремление утвердить российское предпринимательство в Маньчжурии привели к некоторому оживлению деловой активности в зоне дороги. Возникли две лесные концессии русских предпринимателей, располагавшие подъездными железнодорожными ветками и лесоперерабатывающими предприятиями, Чжалайнорские угольные копи перешли от КВЖД в руки русских подрядчиков. В обрабатывающей промышленности российским предпринимателям принадлежали мельницы, мыловаренные, спиртоводочные, сахарные заводы. Имелись вложения в торговых и банковских предприятиях, коммунальной собственности. Крупнейший на русском Дальнем Востоке торговый дом «И.Я. Чурин» имел в Маньчжурии собственности на 3 млн рублей. Его отделения были в Харбине, Мукдене, Цицикаре. Вторым по значимости был торговый дом «Кунст и Альберс». В целом к 1914 г. российские частные вложения в Маньчжурии составили почти 91 млн рублей. Однако основной собственностью России в Маньчжурии продолжала оставаться КВЖД, в строительство и развитие которой было вложено к 1914 г. около 542 млн рублей [23. С. 161].

Но КВЖД осталась одноколесной дорогой, ибо прокладывать вторую колею российское правительство не могло по политическим и стратегическим соображениям. КВЖД не стала транзитной магистралью мирового значения, о чем любили говорить государственные деятели России того времени. Сложными оставались отношения с Китаем. Достаточно сказать, что с 1900 г. оставалась вакантной должность Председателя правления Общества КВЖД, которым по контракту 1896 г. мог быть только представитель Китая. Он «для нас не нужен и может быть даже вреден», – бесхитростно разъяснял ситуацию С.Д. Сазонов [24. С. 150].

Хотя Россия имела значительные льготы в торговле по сухопутной границе с Китаем по договору 1881 г. и правительством были установлены специальные вывозные премии, увеличить в сколько-нибудь значительных масштабах экспорт промышленных товаров в Маньчжурию не удалось. В 1913 г. товары российского производства занимали на североманьчжурском рынке по керосину 12 %, бакалее – 24 %, мануфактуре – 26 %, металлоделиям – 47 %. Доля товаров российского производства была высокой лишь по таким видам торговли, как лесоматериалы – 98 % и сахар – 63 % [12. С. 116].

В то же время, закрепившись в Южной Маньчжурии, обустроив ЮМЖД, японский капитал постепенно усиливал свое проникновение в Северную Маньчжурию. Коммерческая деятельность японцев усиливалась с каждым годом. Главнейшими видами товаров, ввозимых японцами в Северную Маньчжурию, были каменный уголь и промышленные товары: хлопча-

тобумажные ткани и пряжа, галантерея, спички, мыло, бумага, москательный товар, медикаменты и овощи. По данным управляющего КВЖД Д.Л. Хорвата, в 1914 г. с юга, через станцию Куанченцзы, в Северную Маньчжурию ввезено 10,8 млн пудов грузов, что составляло 65 % общего ввоза [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 559. Л. 7].

В начале 1914 г. газета «Новое время» в материале под названием «Падение русский торговли» отмечала: «Отчет Харбинского биржевого комитета за 1913 год рисует положение русского дела в Маньчжурии. Ввоз иностранных товаров развивается интенсивнее, чем русских. Владивосток как торговый центр для Маньчжурии начинает уступать место Дайрену. Японская станция Чанчунь уже конкурирует с Харбином в качестве складочного пункта. Торгово-промышленный рост русской колонии приостановился. Целый ряд русских предприятий перешел в руки иностранцев» [25]. В марте того же 1914 г. Харбинский биржевой комитет сам обратился с специальной запиской к министру торговли и промышленности, в которой обращал внимание правительства на то, что транзит товаров, следующих через Северную Маньчжурию на Владивосток, систематически падает, а через Дайрен – растет. Наиболее энергичную деятельность в районе Харбина проявляют японцы, во главе которых стоит банкирский и торговый дом «Мицуи бусан кайся» [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 983. Л. 199–204].

К этому времени Дайрен, конечный пункт КВЖД, стал одним из крупнейших портов Китая, уступая по размерам грузооборота лишь Шанхаю. Хотя от Харбина до Владивостока было 794 км, а до Дайрена – 942 км, именно Дайрен стал главным портом для всей Маньчжурии. России не удалось одержать верх над Японией в борьбе за транспортную гегемонию в Северо-Восточном Китае. Российские должностные лица в Маньчжурии отмечали планомерный и организованный характер японского натиска. В связи с открытием в Харбине отделения крупнейшего японского банка «Июкогама Спешу банк» глава Харбинского отделения Русско-Азиатского банка Кугушев писал, что «Спешу бэнк», несомненно, «является здесь проводником японского влияния, насадителем японских интересов в Северной Маньчжурии, в русской сфере влияния, и роль его, несомненно, политическая» [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 558. Л. 5–6]. Д.Л. Хорват, со своей стороны характеризуя деятельность японцев в полосе КВЖД, подчеркивал: «...имеется здесь налицо лишь частная инициатива и частный капитал – трудно сказать. Можно, однако, предположить, что дело ведется по широкому плану и скорее на средства банков, пользующихся, в свою очередь, поддержкой». По мнению управляющего КВЖД, компания ЮМЖД, наряду с японскими банками, выступает как координирующий орган в этом экономическом наступлении Японии [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 559. Л. 6–9].

В конечном счете, российские власти не смогли в полной мере использовать КВЖД как мощное оружие в борьбе за сохранение и упрочение своих позиций на Дальнем Востоке после окончания войны с Японией. Обеспечив путем договоров с Японией сохранение своего политического влияния в Северной Маньчжурии, Россия не смогла закрепить здесь свое экономическое присутствие. Это было обусловлено целым рядом факторов. Прежде всего, это – проигранная война, отказ от активной политики на Дальнем Востоке,

боязнь новой конфронтации с Японией. В исходе экономического соперничества сыграл свою роль и географический фактор: удаленность промышленных центров России от дальневосточной окраины и слабое экономическое развитие сопредельных районов Сибири и Приамурья, с одной стороны, территориальная близость Японии – с другой. Крупный российский капитал не проявлял большого интереса к далекой Маньчжурии. Об этом говорили московские фабриканты В.Н. Коковцову накануне его поездки на Дальний Восток осенью 1909 г. [18. С. 322]. Очевидно, определенное значение имел и фактор, отмеченный последним министром финансов старой России и шефом КВЖД П.Л. Барком, а именно, «присущая отечественному элементу неподвижность и недостаток коммерческой инициативы» [24. С. 95]. Хотя в большей степени это было характерно для деятельности самой администрации КВЖД, постоянно критикуемой за неповоротливость, неумение защищать собственные экономические интересы и противодействовать японской конкуренции.

Экономический натиск Японии в Маньчжурии особенно усилился в годы Первой мировой войны, когда внимание России было отвлечено на Запад. Тогда в Петрограде даже возникла идея использовать США для противодействия Японии в Маньчжурии. «Развив там свои коммерческие интересы, американцы сумеют парализовать попытки Японии подчинить Северную Маньчжурию своему непосредственному влиянию» [5. Ф. 323. Оп. 1. Д. 811. Л. 205]. Но все это было за пределами реальной политики.

### Литература

1. Шацлло К.Ф. От Портсмутского мира к Первой мировой войне. Генералы и политика. М., 2000.
2. Игнатьев А.В. Внешняя политика России в 1905–1907 гг. М., 1989.
3. Новое время. 1906. 24 апр.
4. Российский государственный архив Дальнего Востока.
5. Российский государственный исторический архив.
6. История внешней политики России. Конец XIX – начало XX вв. М., 1999.
7. Игнатьев А.В. Внешняя политика России 1907–1914. Тенденции. Люди. События. М., 2000.
8. Романов Б.А. Очерки дипломатической истории Русско-японской войны. 1895–1907. М., 1955.
9. Исторический архив. 2006. № 4.
10. Григорцевич С.С. Дальневосточная политика империалистических держав в 1906–1917 гг. Томск, 1965.
11. Русско-японская война 1904–1905. Взгляд через столетие. М., 2004.
12. Кутаков Л.И. Портсмутский мирный договор. М., 1961.
13. Молодяков В. Россия и Япония поверх барьеров. Неизвестные и забытые страницы российско-японских отношений. М., 2006.
14. Харбин. 1908. 13/26 марта.
15. Архив внешней политики Российской империи.
16. Гримм Э.Д. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке. М., 1927.
17. Россия и США: дипломатические отношения. 1900–1917. М., 1999.
18. Коковцов В.Н. Из моего прошлого. Воспоминания. М., 1992. Кн. 1.

19. *Бестужев И.В.* Борьба в России по вопросам внешней политики 1906–1910. М., 1961.
20. *Канторович А.Я.* Америка в борьбе за Китай. М., 1935.
21. *Россия и Китай на дальневосточных рубежах.* Благовещенск, 2001. Вып. 1.
22. *Торгово-промышленная газета.* 1912. 22 сент.
23. *Сладковский М.И.* Очерки дипломатических отношений СССР и Китая. М., 1957.
24. *Международные отношения в эпоху империализма, документы из архивов царского и Временного правительства. 1876–1917.* Сер. III. М., 1935. Т. 8, ч. 2.
25. *Новое время.* 1914. 19 февр.
26. *Игнатъев А.В.* Витте – дипломат. М., 1988.