

2.3. Экономическая экспансия России в Китае

Стремление С.Ю. Витте захватить рынки Срединной империи не сводилось к развитию торговых операций. Помимо них министр финансов хотел бы занимать доминирующее положение в финансовой сфере, а также иметь в своих руках если не большинство, то преобладающую часть концессий, особенно на землях севернее Пекина.

Основными инструментами экономической политики России в Китае стали Русско-Китайский банк и КВЖД. Создание банка в конце 1895 г., находившегося целиком под контролем Министерства финансов, С.Ю. Витте обуславливал интересами строительства Сибирской железной дороги, развитием экономических связей с Китаем, а также необходимостью борьбы с влиянием англичан на Дальнем Востоке⁸⁹. Несмотря на столь широкие цели и тесное переплетение экономических и политических мотивов, на первых порах банк сосредоточился на кредитовании незначительных торговых операций (до 25 тыс. лан) преимущественно русских импортёров чая. Попытки проникнуть в другие сферы торговли натолкнулись на серьёзные трудности. Так, операции с керосином не вызвали интереса ни у бакинских нефтепромышленников, ни у российских торговцев из-за невысокого процента дохода (им надо было не менее 15–20%)⁹⁰.

В 1897 г. в содержании экономической политики С.Ю. Витте в Китае наступили заметные изменения. С одной стороны, было значительно увеличено число подразделений Русско-Китайского банка, причем не только в Китае, но и на русском Дальнем Востоке. Банк резко расширил свою деятельность, перейдя от простых операций кредитования к учредительству, приобретению акций и концессий. В июне 1897 г. при его активном участии был создан синдикат для эксплуатации богатств Монголии («Монголор») ⁹¹. Также в 1897 г. Русско-Китайский банк принял участие в «Англо-русской компании», приобретя сначала половину её акций, а в начале 1902 г. – 90%. Это акцио-

⁸⁹ Когда в 1894 г. Особое совещание по развитию торговых сношений России с Китаем и Японией обсуждало операции русских торговцев чаем, то участники поставили вопрос о кредитовании их через Государственный банк (РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.537. Л.206).

⁹⁰ Д.Д. Покотилев – П.М. Романову 27 декабря 1895 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.9. Л.124 об.; Фурсенко А.А. Первый нефтяной синдикат в России (1893–1897) // Монополии и иностранный капитал в России. М.:Л., 1962. С.50–55.

⁹¹ Однако дела Русско-Китайского банка в Монголии пошли неважно: «были большие расходы, большие затеи и полная непригодность к местным условиям». После боксёрского восстания 1900 г. «Монголор» на время вообще прекратил деятельность, а отделение банка в Урге переключилось на кредитование монголов, также, впрочем, оказавшимся неудачным (Протокол заседания Общества востоковедов 27 мая 1911 г. // ОР РНБ. Ф.590. Оп.1. №5. Л.19–20).

нерное общество было создано для получения прав на горные разработки в Маньчжурии⁹². С другой стороны, министр финансов всё больше и больше обращал внимания на Северный Китай, органичивая свою активность в других регионах Поднебесной. С.Ю. Витте также с осторожностью, но приветствовал активность российских предпринимателей в Маньчжурии. Он признал «крайне желательным» «всякое содействие к утверждению в Маньчжурии русских предприятий», в частности, поддержал ходатайство Н.В. Асташева, искавшего в Пекине разрешения на разработку золота в Северной Маньчжурии⁹³. Разумеется, его содействие носило чисто дипломатический характер, без какого-либо давления в Пекине.

В 1896 г. появилось общество КВЖД, принципиальная договорённость о создании которого была достигнута на русско-китайских переговорах в мае 1896 г. в Москве. Дорога рассматривалась не только как стратегическая магистраль, но и средство экспансии в Китай, в частности, торговой. С.Ю. Витте добился понижения ввозные пошлины на треть (по сравнению с тарифами китайских морских таможен) на все товары, которые будут использоваться для сооружения магистрали⁹⁴. На практике это означало, что любой русский экспорт (кто сможет определить, ввозятся те или иные предметы для сооружения железной дороги с её огромным хозяйством или нет?) получил преимущества перед конкурентами из других стран. Это было очень важным достижением министра финансов, которое, однако, не имело принципиальных последствий.

Из КВЖД С.Ю. Витте намеревался создать железнодорожного монополиста в Маньчжурии. Министр финансов полагал, что для России было важно, «чтобы дороги в Южной Маньчжурии или не строились вообще, или, если будут строиться, то чтобы постройка их не была передана никому иному кроме Общества КВЖД»⁹⁵. Он энергично боролся с планами китайского руководства, стремившегося противопоставить русской активности в Маньчжурии английские интересы⁹⁶. Впрочем, также не очень успешно, о чём свидетельствует история с Шанхайгуаньской железной дорогой⁹⁷.

⁹² Л. Грауман – К.М. Иогансону 27 августа 1903 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.265. Л.88–89. Впоследствии Англо-русская компания была приобретена Маньчжурским горнопромышленным товариществом у банка за 500 тыс. руб.

⁹³ С.Ю. Витте – М.Н. Муравьёву 9 июня 1899 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.774. Л.122.

⁹⁴ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928. С.126.

⁹⁵ С.Ю. Витте – М.Н. Муравьёву 20 августа 1897 г. (копия) // РГИА. Ф.560. Оп.29. Д.135. Л.7 об.

⁹⁶ Эти действия Китая опровергают один из излюбленных тезисов С.Ю. Витте, что до Порт-Артура его политика позволяла сохранять дружеские отношения с Пекином: «друзей» так не бояться.

⁹⁷ Подробнее об этом см. далее.

Кроме того, в своих экспансионистских замыслах С.Ю. Витте столкнулся с сопротивлением внутри российского руководства, в частности, министра иностранных дел М.Н. Муравьёва и военного министра А.Н. Куропаткина. Они, к примеру, не понимали, почему России следует претендовать на сферу влияния, ограниченную «приблизительно около Хуанхэ» и о каких «успехах» Русско-Китайского банка южнее Пекина идёт речь⁹⁸. М.Н. Муравьёв, уловив стремление С.Ю. Витте к расширению «нашей финансовой и железнодорожной предприимчивости в нынешней сфере влияния Англии на юге Китая», вынес категорический вердикт: «ради выгод частных железнодорожных компаний и кредитных учреждений императорское правительство едва ли может жертвовать политическими интересами первостепенной государственной важности», намекая на необходимость сосредоточить усилия на закреплении за Россией Маньчжурии⁹⁹. Надо признать, возражения были вполне справедливы, а замысел С.Ю. Витте – идти на экономическое завоевание Центрального Китая, – совершенно фантастическим и весьма рискованным предприятием, так как у Петербурга не было для этого достаточных средств.

Надо признать, что в 1898–1899 гг. экономическая политика С.Ю. Витте в Китае также претерпевала заметные изменения. Его интерес реально сокращался от намерения завоевать экономически всю Среднюю империю до Маньчжурии, пусть и с некоторыми оговорками. Можно сказать, что к 1900 г., если судить по действиям сановника, он уже ограничил свои усилия Северным Китаем. Реплика на всеподданнейшем докладе А.Н. Куропаткина о задачах русской армии в XX столетии («из-за Маньчжурии не стоило и огород городить»), мы историческим путём будем идти на юг», «весь Китай – все его богатства находятся исключительно на юге»), введённая в оборот Б.А. Романовым¹⁰⁰, не должна вводить в заблуждение: эта была полемика с военным министром, которого С.Ю. Витте воспринимал как противника. В реплике сохранились лишь эмоции, напоминание о прежних замыслах, от которых не хотелось отказываться перед Николаем II.

После заключения соглашения с Китаем об аренде Ляодунского полуострова внимание С.Ю. Витте и Министерства финансов переключилось на освоение арендованной территории. Однако и там власть действовала не особенно удачно. Несмотря на установление режима порто-франко в Дальнем, коммерческая гавань не успела стать центром экономической жизни Мань-

⁹⁸ П.М. Романов – Д.Д. Покотилову [нач. сент. 1898 г.] // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.109. Л.15 об.; телеграмма П.М. Романова – Д.Д. Покотилову 8 сентября 1898 г. // Там же. Оп.29. Д.65. Л.138–141.

⁹⁹ Всеподданнейшая записка М.Н. Муравьёва 15 декабря 1898 г. // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.1625. Л.85–90.

¹⁰⁰ Романов Б.А. Указ. соч. С.80.

чжурии. Помимо объективных причин (слишком мало времени) существовали и значительные трудности другого типа. Русским властям не удалось организовать там угольную станцию и керосиновый склад: качество фушуньского угля делало невозможным его конкуренцию с японским, доставляемым по шанхайгуаньской железной дороге; русский керосин, в свою очередь, не выдерживал соревнования с американским. Скептик – полковник Шевалье де ла Серра – констатировал: «Чтобы занять первенствующее место на Востоке, нужны особые условия, очень большие частные, а не казённые капиталы» и предлагал построить небольшой порт, который развивался бы по мере надобности¹⁰¹. С.Ю. Витте же стремился к максимально быстрым темпам развития Квантуна. Согласно размаху его планов предполагалось, что в скором времени население Дальнего достигнет 400 тыс. человек, невзирая на сильный дефицит питьевой воды, нормальной почвы, леса, и т.п.¹⁰²

Как это не покажется странным, но министр финансов, провозгласив лозунг экономической экспансии в Китай, мало что делал для его реализации. Русско-Китайский банк, призванный обслуживать все потребности КВЖД, занимался ведением активных операций где угодно, но только не в Маньчжурии. В Порт-Артуре отделение банка скорее распугивало клиентов, чем способствовало развитию коммерческой деятельности. Имея исключительное право на ведение операций на Квантуне, банк отказывал «в производстве наисущественнейших и простейших банковских операций, как-то: страхование выигрышных билетов, прием на хранение процентных бумаг; вместе с тем банк не платил вовсе процентов по текущим счетам и брал чрезмерную плату за делаемые им переводы»¹⁰³. Срок телеграфных переводов доходил до 4 месяцев! Банк также завышал комиссионные проценты при продаже ценных бумаг и обмене валют, сильно затруднял получение кредита даже на невыгодных условиях в 8–9% годовых. Не случайно местные коммерсанты неоднократно ходатайствовали об открытии в Порт-Артуре отделения Государственного банка, чьи услуги обходились намного дешевле. Другие же кредитные учреждения не горели желанием двинуться на Дальний Восток, да и С.Ю. Витте опасался допускать на Дальний Восток не зависимые от него банки. Так, инициатива А. Верта в начале 1901 г. учредить Порт-Артурский банк, который бы выдавал ссуды под залог городской недвижимости (операция, которая, кстати, не входила в устав Русско-Китайского банка) была признана в Министерстве финансов

¹⁰¹ Записка полковника Шевалье де ла Серра «О постройке порта и города Дальнего» 12 апреля 1901 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1265. Л.104–117.

¹⁰² Тиреер. Порт-Артур и его интересы до учреждения наместничества // Военный сборник. 1904. №3. С.191.

¹⁰³ Хвостов А. Русский Китай // Вестник Европы. 1902. №11. С.182–183.

преждевременной¹⁰⁴. Вероятно, решающую роль сыграло то, что инициативу поддержал Е.И. Алексеев. В ответ министр финансов предложил допустить на Квантун Нижегородско-Самарский банк, который соглашался участвовать в торгах земельных участков только при некоторых условиях, в частности, чтобы в случае неудачи торгов плата за содержание земли по-прежнему возлагалась на администрацию, а если вспыхнет война, то потери банка компенсировались бы казной¹⁰⁵.

Так же бесцеремонно вела себя КВЖД. Дорога вообще отказывалась нести ответственность за сохранность грузов и доставку их в срок. Вместо пудо-вёрстного тарифа на магистрали был введён повагонный, требовавший для отправки любого груза заказывать целый вагон¹⁰⁶. В 1903 г. правление КВЖД поддержало требование владивостокских торговцев противодействовать развитию обрабатывающей промышленности в Маньчжурии, лишь ввозя туда товар¹⁰⁷.

Русско-Китайский банк, получивший в своё время 16 наиболее крупных концессий на полезные ископаемые в Южной Маньчжурии, не сделал ничего для их реализации. Правление КВЖД, словно решив ещё более затруднить эту деятельность, заявило, что ни одна концессия не может быть передана кому бы то ни было без его согласия¹⁰⁸. Русские дипломаты отказывались содействовать предпринимателям в их ходатайствах о получении прав разработки месторождений¹⁰⁹.

С.Ю. Витте проиграл экономическое соревнование даже в полосе отчуждения КВЖД. В марте 1906 г. И.П. Шипов обратился к С.Ю. Витте как к премьер-министру с предложением немедленно принять меры по её заселению и развитию там торгово-промышленной деятельности как единственному средству борьбы с японскими экономическими центрами в Южной Маньчжурии. Министр финансов также писал о недопустимости продолжения прежней политики, состоявшей в распространении там русской администрации и запрете на допуск туда иностранцев¹¹⁰. Получается, что только война 1904–1905 гг. заставила российские власти вернуться к экономической деятельности на чужих территориях, отказавшись от попыток силового решения закрепления за собой территорий.

¹⁰⁴ РГИА. Ф.1416. Оп.1. Д.76. Л.23, 91–93.

¹⁰⁵ С.Ю. Витте – Е.И. Алексееву 22 мая 1902 г. // РГИА. Ф.1417. Оп.1. Д.5. Л.32.

¹⁰⁶ Новиков Н. Альчукаское фудутунство. Владивосток, 1904. С.79.

¹⁰⁷ Докладная записка правления КВЖД по поводу ходатайства Владивостокского биржевого общества, б/д. [1903?] // РГИА. Ф.1416. Оп.1. Д.238.

¹⁰⁸ С.А. Колоколов – А.И. Павлову 22 августа 1902 г. // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.1019. Л.64–64 об.

¹⁰⁹ Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 26 декабря 1901 г. // РГИА. Ф.560. Оп.29. Д.83. Л.57а–58.

¹¹⁰ И.П. Шипов – С.Ю. Витте 21 марта 1906 г. // РГИА. Ф.1276. Оп.2. Д.309. Л.1–12.

Размер же русской торговли в Маньчжурии после русско-японской войны исчислялся весьма незначительными суммами: ежегодный ввоз русских товаров в 1908–1909 гг. составлял примерно 7 млн. руб., экспорт из полосы отчуждения КВЖД в Приморье – 6 млн. руб., а в Европейскую Россию – 900 тыс. руб. Зато торговый оборот Харбина составлял примерно 33,5 млн. руб. в год. Обороты фабрик, действовавших в полосе отчуждения, оценивались в 12 млн. руб.¹¹¹ Но их трудно назвать промышленностью. Даже в 1916 г. больше половины производства давала мукомольное (6,5 млн. руб.), второе место занимало изготовление водки (2,5 млн. руб.), третье – винокурение (1 млн. руб.), дальше шла обработка шерсти и т.п.¹¹² То есть, экономика Маньчжурии представляла собой преимущественно переработку сельскохозяйственного сырья, она работала в большей степени на экспорт и получалось, что не Маньчжурия – рынок для русских фабрик, а Приморье – район сбыта для маньчжурской промышленности. Кроме этого, Маньчжурия стала важным источником пополнения дефицита зерна для русского Дальнего Востока.

2.3.1. Борьба за железнодорожные концессии в Китае

Первые попытки получить концессии на строительство железной дороги в Китае относятся, по-видимому, к середине 1870-х гг. В 1876 г. фирма «Жардин, Матесон и К^о» соорудила трассу от Шанхая до Усуня, но Пекин настоял на её выкупе. Позднее англичане и американцы, по сведениям, Д.Д. Покотилова, вновь пытались добиться концессии на строительство большой железной дороги на юге Китая, от Усуня до Шанхая и далее до Нанкина с веткой на Сучжоу–Нинбо. Для её получения они были готовы даже дать взятку в 3,5 млн. лан¹¹³. Затем китайские власти демонтировали её, увезли на Формозу и зарыли на берегу. Однако бесконечно сопротивляться транспортному прогрессу Пекин был не в состоянии. В конце 1880-х гг. строительством железных магистралей занялся Ли Хунчжан. Он разрешил сооружение дороги в провинции Чжили от угольных копей до реки Бейхэ (108 вёрст). Коммерческий успех воодушевил чжилийского генерал-губернатора, и он предпринял строительство ещё нескольких магистралей, учредив для этого специальное «Управление Северо-Китайскими императорскими железными дорогами». После этого, наконец, оживилась центральная власть. В августе 1889 г. был

¹¹¹ [Позднеев Д.М.] Экономические нужды Дальнего Востока [1910 г.] // Санкт-Петербургский филиал Института востоковедения РАН. Архив востоковедов. Ф.44. Оп.1. №73. Л.3.

¹¹² Анерт Э.Э. От Петрограда до Владивостока. Великий Сибирский путь. Пг., [1916]. С.99.

¹¹³ Телеграмма Д.Д. Покотилова в Министерство финансов 4 января [1896 г.] // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.13. Л.36.