

довели до границы с Китаем⁶⁴. Всё это потребовало суммы, более чем в пять раз превышавшую первоначальные расчёты: к 1914 г. на её сооружение было потрачено более 1,5 млрд. руб.⁶⁵ Следовательно, в среднем ежегодно на Сибирскую магистраль шло порядка 7–8% всех государственных расходов (надо заметить, что финансирование строительства распределялось неравномерно, наибольшие вложения требовались в 1894–1901 гг.).

Были ли оправданы столь значительные затраты? Стратегическая обстановка на Дальнем Востоке к концу XIX века не позволяла России быть уверенной в целостности своих дальневосточных рубежей. Японо-китайская война 1894–1895 гг. стала тревожным сигналом для империи, необходимость транспортной магистрали для быстрой переброски войск в случае возникновения реальной угрозы на российских границах являлась бесспорной. Экономическое же значение новой дороги, особенно её транзитной функции, тогда всерьёз и подробно не анализировалось⁶⁶. Конечно, для связи Сибири и Дальнего Востока с европейской частью империи магистраль имела колоссальное значение. Но нельзя не заметить противоречия: в удешевлении сооружения дороги и её технических характеристиках были заложены столь низкие пропускные возможности трассы, что они просто не позволяли ставить вопрос об её важной коммерческой роли, особенно как транспортной артерии, связывающей Европу и Дальний Восток.

1.5. Перевозки по Сибирской железной дороге: мечты и реальность

Уже в июне 1893 г. министр финансов составил программу своей деятельности на Дальнем Востоке. Центром её стала строящаяся Сибирская железная

⁶⁴ Паталеев А.В. Указ. соч. С.23–24.

⁶⁵ В.Ф. Борзунов приводит точную цифру – 1 472 585 591 руб., из них только на Сибирскую железную дорогу – 1 072 518 355 руб. (Борзунов В.Ф. Архивные материалы... С.204). Он не объяснил методику подсчёта, но сослался на неуказанные архивные материалы, присовокупив, что «значительная часть этой суммы была расхищена казёнными и частными подрядчиками, пущена на ветер при попытках “возродить” сибирское железоделательное производство (почему в общую сумму затрат попали такие статьи расходов? – И.Л.) и исчезла в карманах чиновников Переселенческого управления» (надо полагать, что это плата за перевозку многочисленных переселенцев, то есть, эксплуатационные **доходы** дороги. Тогда почему они также включены в стоимость её сооружения?). Такие оговорки автора ставят под сомнение его методику подсчёта и, как следствие, точность итоговой суммы. Сама же проблема требует отдельного тщательного исследования.

⁶⁶ Даже в 1912 г. руководство дороги совершенно не занималось исследованием Сибири в коммерческом отношении (Доклад об эксплуатационных расходах Сибирской железной дороги... С.182).

дорога. Тогда размах сановника был скромнен: С.Ю. Витте надеялся привлечь на магистраль чайные грузы, перевозку шёлка, а также почту. Ещё он высказал туманные пожелания о развитии торговли с Маньчжурией. И всё, никакого всемирного значения за строящейся трассой пока не усматривалось⁶⁷.

Сибирская магистраль не располагала техническими возможностями, чтобы сыграть роль важного транзитного пути. Предел пропускной способности дороги в 7 пар поездов в сутки был в 1,5–2 раза меньше, чем на трассах в Европейской части России, это создавало массу проблем⁶⁸. Уже в конце 1890-х гг. Сибирская дорога просто задохнулась от хлебных грузов. Зимой 1897–1898 гг. на дороге скопилось зерна для 7000 вагонов (около 5 млн. пудов). Его ежедневная отправка на дороге достигала 100–120 вагонов, а пропустить через Челябинск можно было только 50, в результате хлеб ждал по 3–4 месяца и частично вывозился на подводах. Кроме того, она располагала всего 700 крытыми вагонами, а хранилища для зерна отсутствовали вообще⁶⁹. Для срочной модернизации ещё строящейся дороги чтобы своевременно перевозить урожай Николай II утвердил 11 февраля 1899 г. субсидию в 84,8 млн. руб.⁷⁰ Большими проблемами сопровождалась и организация перевозки грузов. Вскрытие вагонов в пути, хищения на станциях, мошенничество с документами и т.п., всё это вызвало огромное количество претензий к дороге, исчислявшееся тысячами и непрерывно возраставшее: 1905 г. – 4,5 тыс., 1907 г. – 10,5 тыс., 1909 г. – 21,5 тыс.⁷¹ Дошло до того, что ежедневно в суды поступало 350–400 дел, из которых 150–170 разрешалось и, как правило, не в пользу дороги. Ежегодно администрация выплачивала по искам от нескольких сот тыс. до 1 млн. руб., причем их суммы в среднем росли⁷².

Надежды на то, что Сибирская железная дорога быстро получит прибыль благодаря обильному потоку грузов, не подкреплялись соответствующими расчётами, а те, что были проведены, свидетельствовали о её ограниченном значении как транзитного пути⁷³. Поэтому в официальных изданиях Минис-

⁶⁷ Борзунов В.Ф. Указ. соч. С.39–41.

⁶⁸ Мясоедов-Иванов В.А. Указ. соч.

⁶⁹ Сибирь под влиянием рельсового пути. СПб., 1902. С.22.

⁷⁰ Там же. С.24.

⁷¹ Претензии к Сибирской железной дороге 1900–1910 гг. // РГИА. Ф.441. Оп.1. Д.21. Л.158 об. – 159.

⁷² Справка о судебных делах по претензиям к Сибирской железной дороге за 1901–1910 гг. // Там же. Л.156 об. – 157; материалы о мошенничестве и других происшествиях на Сибирской железной дороге // Там же. Д.29.

⁷³ Первые же попытки Министерства иностранных дел в начале 1890-х гг. собрать подробные сведения о состоянии местных рынков разочаровали: русские консулы свидетельствовали о «более чем скромном» значении Сибирской дороги из-за того, что водный путь в Китай для транспортировки грузов оказывался значительно дешевле

терства финансов основные надежды связывались на первых порах с экономическим развитием Сибири, со стимулированием массового переселения крестьян из Европейской части России за Урал⁷⁴. В своем всеподданнейшем докладе «О способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути и о назначении Совещания для обсуждения сего дела» 6 ноября 1892 г. С.Ю. Витте пришлось предупредить царя, что от магистрали не следует ждать быстрой окупаемости⁷⁵. Александр III вполне согласился с таким подходом. Но с самого начала сооружения магистрали определённые надежды связывались с оживлением русско-китайской торговли. В российском правительстве надеялись, что дорога сможет содействовать экспорту российского хлеба в Китай, «особливо если бы оказалось возможным проложить соединительную рельсовую ветвь в пределы Китайской империи»⁷⁶. Пока же речь шла о трассе исключительно по российской территории, рассматривались варианты развития коммерческого судоходства по рекам Амуру и Сунгари для проникновения вглубь Маньчжурии⁷⁷. Министерство финансов присматривалось к маньчжурской торговле, особенно – к ярмаркам, полагая, что в ближайшем будущем Россия сможет господствовать на них⁷⁸.

Официальная статистика отмечала постоянный рост провоза пассажиров и грузов по Сибирской дороге: за 1897–1902 гг. число пассажиров увеличилось в 4 раза (с 350 тыс. до 1 335 тыс. человек в год), путь от Санкт-Петербурга до Порт-Артура в скором поезде занимал всего 20 дней и стоил 372 руб. (на пароходе – 6 недель и 479 руб.), а нормализация железнодорожных стандартов обещала сократить его до 10 дней⁷⁹. Ежегодное увеличение объёма пе-

(Пак Б.Б. Вопрос о направлении восточной ветви Сибирской железной дороги во внешней политике России в конце XIX – начале XX вв. // Россия и политика держав в странах Востока. Иркутск, 1991. С.81–82; Борзунов В.Ф. Указ. соч. С.34–35).

⁷⁴ Сибирь и трансибирский железный путь. СПб., 1891 и др. См. также: Витте С.Ю. О вспомогательных предприятиях, с постройкой Сибирской железной дороги связанных. 1 февраля 1893 г. №277 // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн.2. Ч.1. М., 2004. С.230–241.

⁷⁵ Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн.2. Ч.1. М., 2004. С.159.

⁷⁶ Справка о торговых сношениях России с Китаем (составлена канцелярией Комитета министров), б/д. [1893 г.] // РГИА. Ф.1273. Оп.1. Д.264. Л.29, 39 об.

⁷⁷ Доклад №4 Совещания по торговле с азиатскими государствами. Ноябрь 1893 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.537. Л.28–37. Вопросы, обсуждавшиеся на совещании, ставил лично министр финансов.

⁷⁸ Отчёт о путешествии в 1894 году по Маньчжурии члена Приамурского отдела ИРГО [И.И.] Стрельбицкого // Записки Приамурского отдела ИРГО. Т.1. Вып. IV. Хабаровск, 1896. С.235.

⁷⁹ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С.99–100.

ревозок доходило до 50%. Но общие цифры скрывали множество проблем. Желających доехать до Владивостока было немного, большинство пассажиров составляли переселенцы и рабочие. Кроме того, несмотря на быстрый рост перевозок, Сибирская дорога в 25–30 раз отставала от Европейской России по объёмам транспортировки грузов. Ситуация смягчалась благодаря значительному прогону (в среднем, в 4–5 раз длинее, чем в Европейской России). Но оборот товара на одну версту Сибирской дороги был всё-таки в 3,7 раза меньше, чем в Европейской России: в 1909 г. – 9 300 руб. против 34 700 руб.⁸⁰ Сибирская дорога как транзитная магистраль оказалась для страны маловостребованной. Она служила в основном для доставки грузов в местных пределах и для казённых перевозок (переселенцы, военные грузы, собственные нужды и т.п.), а также для небольшого числа пассажиров, следовавших в Восточную Сибирь и на Дальний Восток.

1.6. Строительство Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) и её экономическая роль

Китайская Восточная железная дорога имеет сложную дипломатическую историю⁸¹. Родоначальником идеи КВЖД является уже упоминавшийся вице-адмирал Н.В. Копытов. Уже в 1885 г. он при разработке своего проекта Сибирской дороги, стремясь уменьшить её стоимость, предложил провести часть магистрали по территории Маньчжурии через Хайлар, Цицикар, Гирин, Нингуту (1000 вёрст). Это по расчётам Н.В. Копытова позволяло сократить протяженность Транссибирской железной дороги на 2000 вёрст и расходы – на 100 млн. руб.⁸² Проект вице-адмирала в целом и в части железной дороги по территории Китая после обсуждения в ряде официальных инстанций принят всё-таки не был, но он оказал значительное влияние на последующую разработку трассы Сибирской магистрали. Позднее С.Ю. Витте признавал, что был хорошо знаком с планами Н.В. Копытова⁸³. Но для их реализации требовалось договориться с китайским правительством. Несмотря на то, что Н.В. Копытов и его единомышленники (бывший в конце 1880-х гг. посланником в Пекине А.М. Кумани, вице-адмирал Н.И. Казнаков, Н.К. Имеретинский, крупный и влиятельный тяньцзинский купец А.Д. Старцев, им сочувствовал директор Азиатского департамента МИД И.А. Зиновьев) искали такие возможности и

⁸⁰ Фёдоров М.П. Экономическое положение Сибирской магистрали. СПб., 1912. С.15, 25–26.

⁸¹ Подробнее об этом см. главу 4 «Русско-китайский союзный договор 1896 г.»

⁸² Н.К. Петербург–Владивосток. Всероссийская великая восточная железная дорога. М., 1886. Эта записка Н.В. Копытова напечатана в виде отдельного оттиска М.Н. Катковым.

⁸³ Пролог русско-японской войны. Материалы из архива графа С.Ю. Витте. Под ред. Б.Б. Глинского. Пг., 1916. С.30.