

выгод или преимуществ в Китае. Впрочем, и на берегах туманного Альбиона, получив 11 февраля из Пекина те заверения, которые хотели (прежде всего, о неотчуждении бассейна р. Янцзы), действительно заметно охладели к возможности соглашения с Россией²³.

Не удивительно, что первая попытка не привела к достижению договоренности. В Петербурге по-видимому полагали, что договор больше нужен Англии, чем России. Такое представление нельзя назвать ошибочным, но оно являлось недальновидным. Во всяком случае, Англия была права в том, что, по крайней мере, стремилась разрешать на Дальнем Востоке противоречия с другими державами. На берегах Невы же не занимались поиском союзников, довольствуясь поддержкой Франции. Именно в этом видится главная ошибка российской дипломатии, а не в конкретных решениях по поводу соглашения с Англией.

7.2. Второй раунд переговоров (осень 1898 – начало 1899 гг.)

Англо-русские переговоры оживились осенью 1898 г., когда у двух империй появился новый предмет для дискуссии. На сей раз их главной темой стали железнодорожные предприятия в Китае. Англичане всполошились из-за того, что концессию на железную дорогу Пекин–Ханькоу получил бельгийский синдикат. С.Ю. Витте уверял, что он отказал бельгийцам в поддержке из-за добрых чувств к британцам, что в этом нет никакой политики, лишь чисто коммерческий интерес, но в Лондоне ему вряд ли поверили²⁴. Тем не менее, министр финансов продолжал убеждать английского посла в Петербурге Н. О'Конора в своём расположении. Дипломат правильно объяснил «дружбу» российского министра его желанием выйти на лондонский финансовый рынок²⁵.

В свою очередь Россия, добившись от Китая согласия на строительство ветки от трассы КВЖД до Порт-Артура, столкнулась с тем, что китайцы намеревались прокладывать свою трассу от Шанхайгуаня до Гирина и Мукдена с ответвлением к Нючжуану. Они намеревались таким образом создать противовес КВЖД. Такое «параллельное» с русским строительство сильно беспокоило С.Ю. Витте, так как рушило все его планы. Мало того, Пекин,

²³ Рогштейн Ф.А. Указ. соч. С.455–456.

²⁴ Н. О'Конор – Р. Солсбери 12 июля 1898 г. // PRO FO. 65/1555. P.8–9. Политическую подкладку в этой истории усмотрел М.Н. Муравьев, поддержавший С.Ю. Витте. По его мнению, у синдиката было явно недостаточно средств, в этом случае концессия могла перейти в руки противников России (Ефимов Г.В. Указ. соч. С.206).

²⁵ Н. О'Конор – Р. Солсбери 12 июля 1898 г. // PRO FO. 65/1552. P.19–22. Это же подметил Б.А. Романов, подчеркнув, что немецкие и английские дипломаты в Петербурге в 1897–1898 гг. предпочитали иметь дело не с министром иностранных дел, а с министром финансов (Романов Б.А. Очерки... С. 64).

не имея средств, оформил заём у Гонконг-Шанхайского банка (который находился под контролем англичан) в 2,3 млн. фунтов стерлингов для строительства железной дороги Тяньцзинь-Шанхайгуань-Нючжуан²⁶. Лондон был заинтересован в контроле над будущей трассой, так как она расширяла доступ британским товарам на рынки Южной Маньчжурии²⁷. Министр финансов же считал эту дорогу находящейся в сфере исключительного влияния России. Петербург пытался протестовать, ссылаясь на дополнительный протокол к русско-китайскому договору 15 (27) марта 1898 г. об аренде Порт-Артура, в котором Китай обязался никому не предоставлять железнодорожных концессий в районе КВЖД²⁸. Но формально это была не концессия, а заём, поэтому протест остался без удовлетворения. Однако он вызвал оживлённую переписку между Лондоном и Петербургом.

Англичан очень беспокоила активность посланника А.И. Павлова и П.М. Лессара в Пекине, стремившихся сорвать заём. Несмотря на то, что П.М. Лессар говорил своему английскому коллеге К. Макдоналду о желательном разделе сфер влияния между странами в Китае (Маньчжурия и бассейн р. Янцзы), российское руководство продолжало этому противиться. Англичане, кажется, не вполне понимали причин такого поведения России. Тот же К. Макдоналд был уверен, что Петербург не имел каких-либо серьёзных интересов в центральной части Китая²⁹.

Казалось бы, что в то время многое складывалось за заключение договорённости. По ощущениям российских представителей в Англии («Стааль поведал мне, что у нас теперь господствует относительно Англии примирительное настроение, вполне отвечающее такому же расположению английской дипломатии»), Лондон не столько настаивал на принципе «открытых дверей» в Китае, сколько желал бы вступить в сделку с Россией по разделу сфер влияния в Поднебесной, «предоставив нам Маньчжурию под условием нашего невмешательства в долине Янцзы-Кионга»³⁰. Идею такого соглашения на сей раз поддержал М.Н. Муравьёв. Министр иностранных дел выступал, прежде всего, за раздел сфер железнодорожных концессий значительно сильнее, чем С.Ю. Витте, опасаясь появления конкурентов в Маньчжурии. Уже строящую-

²⁶ 19 июля 1897 г. был обнародован указ богдыхана о скорейшем строительстве этой дороги, её сооружение поручили английскому инженеру К. Киндеру.

²⁷ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии... С.210–212; Ротштейн Ф.А. Указ. соч. С.548.

²⁸ Дополнительный протокол к пекинской конвенции 15 марта 1898 г. // Гримм Э.Д. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842–1925). М., 1927. С.121.

²⁹ А. Бальфур – Ч. Скотту 22 августа 1898 г. // PRO FO. 65/1551. P.172–173.

³⁰ С.С. Татищев – С.Ю. Витте 5 (17) сентября 1898 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.809. Л.1 об. Как показали дальнейшие события, возможно, что впечатления эти были ошибочны.

ся трассу Шанхайгуань–Нючжуан он предполагал вывести из-под действия будущего соглашения, оговорив, что после завершения строительства она полностью находилась бы под контролем китайцев (то есть, придать этой дороге и концессии на неё исключительно коммерческий характер)³¹. Англичане не возражали, и 9 (21) сентября 1898 г. они составили прямо в Петербурге проект соглашения. Согласно ему, стороны отказывались от борьбы за железнодорожные концессии в чужой сфере влияния (выведа железную дорогу Шанхайгуань–Нючжуан за скобки), от привилегированных железнодорожных тарифов (что больно ударило по планам С.Ю. Витте) и согласовывали банковские интересы³². Лондон хотел быстро подписать документ, то это не получилось и на сей раз. В.Н. Ламздорф поставил вопрос об определении границ сфер влияния. Если с Маньчжурией было ясно, но как следовало понимать «бассейн Янцзы»? Кроме того, он сообщил, что английский проект требовалось ещё обсудить с М.Н. Муравьевым, С.Ю. Витте, а затем получить согласие Николая II. Очевидно, что русская сторона не торопилась³³.

Неспешность Петербурга диктовалась в том числе ставшими уже многочисленными разногласиями среди заинтересованных министров. Так, вопрос о железных дорогах вызвал споры в российском руководстве. Если М.Н. Муравьев предлагал разделить сферы железнодорожного влияния по линии Пекина, то товарищ министра финансов П.М. Романов тут же возразил, что граница должна располагаться южнее, «приблизительно около Хуанхэ» из-за «успехов» Русско-Китайского банка там (совершенно неизвестных в МИД)³⁴. Речь шла о концессии на железную дорогу Люлиньфу–Гайюаньфу в провинции Шаньси (центральная часть Китая), а также возможном участии банка в других предприятиях³⁵.

Только 20 октября (1 ноября) 1898 г. уже новый английский посол Ч. Скотт имел разговор с министром финансов. Дипломат прямо заявил С.Ю. Витте, что в основе соглашения должна лежать свобода торговли и частного предпринимательства в Китае при равенстве сторон. Казалось бы, что такая исходная позиция должна была удовлетворить сановника, стремившегося защитить как уже имеющиеся, так и будущие «успехи» Русско-Китайского банка. Ведь англичане однозначно допускали его «южнее Пекина». Тем не менее,

³¹ Памятная записка (Pro memoria) 19 сентября 1898 г. // PRO FO. 65/1555. P.195–199.

³² Черновик соглашения, составленный Ч. Скоттом 9 (21) сентября 1898 г. в Петербурге // Ibid. P.201–202; Романов Б.А. Россия в Маньчжурии... С.213–214.

³³ Ч. Скотт – Р. Солсбери 30 сентября 1898 г. // PRO FO. 65/1555. P.211–215.

³⁴ П.М. Романов – Д.Д. Покотилову [5 сентября 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; Романов Б.А. Россия в Маньчжурии... С.216–217.

³⁵ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии... С.216.

С.Ю. Витте отказался поддержать английский проект как слишком поспешный и частный. Министр по-прежнему уверял, что он стремится к дружбе с Англией и что между двумя странами нет антагонизма в Поднебесной. Интересы России там он ограничил железной дорогой до моря, не претендуя на другие концессии. Неожиданно С.Ю. Витте объявил, что на соглашение по Китаю следовало смотреть как на основу для общего договора между двумя странами, охватывающего все случаи, где соприкасались интересы двух империй. То есть, министр финансов отказался от позиции, которую он занимал ещё в начале 1898 г., сокращая рамки возможного договора с Лондоном, и вернулся к точке зрения М.Н. Муравьёва того времени. Однако в отличие от англичан, он рассуждал только об общих материях, уклоняясь от вопроса о конкретном содержании такого соглашения. Как жест доброй воли со стороны России С.Ю. Витте опять упомянул о предстоящем открытии Даляньваня для иностранной торговли³⁶.

Нелепость предложенного документа была очевидна (ничто не препятствовало разрешать «дружески» любой вопрос и без него). Не удивительно, что в Лондоне инициативу С.Ю. Витте расценили как смешную и абсолютно беспредметную³⁷. Там без труда раскусили цель министра: заключить какое-нибудь соглашение, чтобы успокоить англичан и облегчить выход на лондонский финансовый рынок (в преддверии мирового экономического кризиса делать займы в Париже становилось всё труднее). С.Ю. Витте также не желал связывать себя какими-либо обязательствами, чтобы не создавать препятствий проникновению Русско-Китайского банка в английскую сферу влияния в Китае – бассейн р. Янцзы, на что он очень надеялся. За это министр финансов был готов допустить англичан в русскую сферу – Маньчжурию (т.е. севернее китайской стены), невзирая на очевидный риск такого шага³⁸.

Поведение министра финансов недвусмысленно показывало, что он в тот момент не стремился к разделу сфер влияния с Англией. Принять условия Лондона – значило пойти на экономическое соревнование по всему Китаю с могущественной британской экономикой, победить в котором отечественная индустрия никак не могла. Поэтому С.Ю. Витте так гордился теми преференциями, которые ему удалось выторговать у Поднебесной, в частности, понижением на треть таможенных пошлин на товары, перевозимые по КВЖД. Для обоснования своей позиции внутри российского руководства сановнику пришлось признать, что он не принимает английский вариант

³⁶ Ч. Скотт – Р. Солсбери 2 ноября 1898 г. // PRO FO. 65/1556. P.7–14; Романов Б.А. Россия в Маньчжурии... С.220–221.

³⁷ Ротштейн Ф.А. Указ. соч. С.549.

³⁸ С.Ю. Витте – М.Н. Муравьёву 25 ноября 1898 г. // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.1625. Л.16–18.

прежде всего из-за интересов Русско-Китайского банка. Он опять сослался на обязательства перед французскими банкирами, о которых М.Н. Муравьев по-прежнему не знал³⁹.

Ч. Скотт изложил результаты своего не совсем утешительного разговора с министром финансов В.Н. Ламздорфу. Граф не только выразил удовлетворение состоявшимся обменом мнениями, но и по-своему объяснил точку зрения С.Ю. Витте: он якобы сомневался, что подобное соглашение с Англией сможет предоставить необходимые гарантии защиты российских интересов, в частности, Русско-Китайского банка. Министр сослался на то, что не может ограничить его деятельность как частного коммерческого учреждения. В.Н. Ламздорф повторил многие высказывания С.Ю. Витте, например, о том, что между Россией и Англией нет антагонизма интересов в Китае. Поэтому сохранение его территориальной целостности, признание одинаковых прав и возможностей, а также намерение решать все спорные вопросы путём переговоров могли бы лечь в основу общего англо-русского соглашения (то есть, также занял неконкретную позицию). Товарищ министра иностранных дел ещё раз заявил, что Петербург не намеревается увеличивать свою сферу влияния и не станет мешать развитию британской торговли в Китае, а, наоборот, откроет порт Даляньвань для международной торговли⁴⁰. Кажется, англичане удовлетворились полученными разъяснениями. Ч. Скотт полагал, что 4 из 6 директоров Русско-Китайского банка были иностранцами и что большинство его акций находилось у французов, то есть, не верил, что это кредитное учреждение являлось инструментом политики С.Ю. Витте. Однако камнем преткновения оставался статья о недопустимости тарифных преференций на КВЖД: англичане настаивали на включении её в договор⁴¹.

После возвращения М.Н. Муравьева в Петербург из отпуска Ч. Скотт встретился 25 ноября сразу с двумя министрами – иностранных дел и финансов. Оба собеседника посла ещё раз подтвердили желание и возможность скорейшего заключения соглашения между двумя странами по Китаю. В сущности они хотели чтобы стороны взяли на себя обязательство не домогаться концессий в сферах друг друга. С.Ю. Витте делал исключение для Русско-Китайского банка, полагая сохранить за ним право на обладание железнодорожными предприятиями в любой части Китая. Здесь сановник всё-таки пошёл на уступки. Несмотря на то, что до этого министр финансов представлял банк как французский, он, тем не менее, был готов поручиться

³⁹ М.Н. Муравьев – С.Ю. Витте 14 января 1899 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.110. Л.83. Эти «интересы» состояли в погоне за железнодорожными концессиями, не сулившими прибыли, а занимался этим банк по распоряжению министра финансов.

⁴⁰ Ч. Скотт – Р. Солсбери 8 ноября 1898 г. // PRO FO. 65/1556. P.41–45.

⁴¹ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии... С.221–222.

от его имени не искать железнодорожных концессий в Центральном Китае, за исключением дороги Пекин–Ханькоу (как чисто коммерческой). Естественно, что аналогичная возможность признавалась за британскими банками. В общем, получалось, что сферы влияния – это территории, свободные от активного соперничества двух стран между собой за железнодорожные предприятия – и не более того⁴². Не удивительно, что самой сложной проблемой во время беседы для С.Ю. Витте и М.Н. Муравьёва стал вопрос о том, какое же практическое значение получит такое соглашение. Ч. Скотт поднимал его несколько раз, но так и не получил внятного ответа⁴³.

Николай II, похоже, своей позиции не имел и не знал твёрдо, за какие сферы влияния в Китае следовало бороться. Так, царь смело заявил Вильгельму II на их встрече в Петергофе в августе 1897 г., что «совершенно не заинтересован в пунктах южнее линии Тяньцзин–Пекин», поэтому не собирается мешать немцам в Шаньдуне. Самодержец также пояснил, что интересы России «после того, как англичане поставили ему затруднения в Мокпо, сосредоточились в Ялу, Порт-Артуре и т.д.»⁴⁴. Чуть позже, в начале 1898 г. царь указал российскому послу в Берлине Ф.Р. Остен-Сакену для передачи германскому императору уже иное: он считает «лучшею <...> гранью наших [с Англией – И.Л.] обоюдных сфер влияния в Китае» реку Хуанхэ⁴⁵. Похоже, что это было точнее, так как в это время Русско-Китайский банк вёл переговоры с германским синдикатом азиатских дел о займе на строительство железной дороги от Тяньцзина до нижнего течения р. Янцзы. Банк настаивал на том, чтобы все железные дороги к северу от р. Хуанхэ вошли бы в исключительную сферу русского влияния⁴⁶.

При дальнейшем обсуждении английских предложений наиболее непримиримую позицию заняло Министерство финансов. Оно не только пыталось выговорить некоторые преимущества: например, чтобы маленький заём Русско-Китайского банка на железную дорогу Пекин–Тяньцзин–Шанхайгуань не был «разменян» на заём Гонконг-Шанхайского банка или чтобы Китай имел право

⁴² Б.А. Романов резюмировал это так: Россия отказывалась от сферы исключительно-го влияния в Маньчжурии (а она была? – И.Л.), ничего не получая от Англии взамен (Там же. С.222). Однако и Лондон также не мог рассчитывать на получение каких-либо значительных преференций. Получается, что за переговорами стояло не столько желание раздробить Китай на области влияния, сколько намерение договориться, ликвидировать острые спорные вопросы.

⁴³ Ч. Скотт – Р. Солсбери 26 ноября 1898 г. // PRO FO. 65/1556. P.102–119.

⁴⁴ Вильгельм II. Мемуары. События и люди 1878–1918. М.:Пг., 1923. С.32.

⁴⁵ Ф.Р. Остен-Сакен – М.Н. Муравьёву 6 февраля 1898 г. // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.1496. Л.25.

⁴⁶ Историческая справка о важнейших для России событиях на Дальнем Востоке в трёхлетие 1898–1900 гг. СПб., 1902. С.3.

досрочного погашения последнего⁴⁷. Ведомство вообще де-факто возражало против подобного соглашения: ведь у России имелись контракты на постройку КВЖД и ветки до Порт-Артура (их формально «частный» характер никого не вводил в заблуждение), тогда как Англия ничем подобным не обладала. Следовательно, её обещание не искать себе концессий на железные дороги мало что значило. Речь также шла о торговых интересах России южнее Пекина (чай) и т.д.⁴⁸ С.Ю. Витте с согласия Николая II также настаивал, чтобы Англия признала право КВЖД требовать от Китая концессии на дорогу к Пекину как компенсации английской дороги к Нючжуану⁴⁹. Число желаемых в Министерстве финансов прав и преференций оказалось весьма значительным.

Позиция С.Ю. Витте вызвала энергичный протест со стороны военного министра А.Н. Куропаткина, не понимавшего, зачем ради интересов одного коммерческого учреждения (Русско-Китайского банка), как это объяснял С.Ю. Витте, открывать англичанам Маньчжурию⁵⁰. М.Н. Муравьёв также предпочитал разграничение сфер влияния: это, по его мнению, «твёрдо» отдавало России «известные области»⁵¹. Он уловил стремление С.Ю. Витте к расширению «нашей финансовой и железнодорожной предприимчивости в нынешней сфере влияния Англии на юге Китая» и 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 Маньчжурии⁵². Надо сказать, что его последнее соображение нельзя признать основательным, так как «закрыть» Маньчжурию всё равно не удалось бы (хотя возможно было несколько приглушить там конкуренцию, что тоже немало). Из-за несогласия в этом вопросе с С.Ю. Витте министр иностранных дел даже хотел приостановить переговоры с Англией. Недоволен был и В.Н. Ламздорф, который обвинял С.Ю. Витте в отстаивании интересов КВЖД и Русско-Китайского банка, но не России⁵³.

⁴⁷ Записка П.М. Романова – М.Н. Муравьёву 11 сентября 1898 г. (первая) // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.801. Л.35.

⁴⁸ Записка П.М. Романова – М.Н. Муравьёву 11 сентября 1898 г. (вторая) // Там же. Л.36–41.

⁴⁹ Эти условия С.Ю. Витте напомнил Николаю II во всеподданнейшем докладе 3 октября 1899 г. // ГАРФ. Ф.601. Оп.1. Д.1204. Л.1–2.

⁵⁰ Романов Б.А. Россия в Маньчжурии... С.226.

⁵¹ Дневник А.Н. Куропаткина. Запись 1 декабря 1898 г. (копии) // РГВИА. Ф.165. Оп.1. Д.1871. Л.39 об. – 40.

⁵² Всеподданнейшая записка М.Н. Муравьёва 15 декабря 1898 г. // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.1625. Л.85–90.

⁵³ Конспект всеподданнейшего доклада В.Н. Ламздорфа 2 февраля 1899 г. // ГАРФ. Ф.568. Оп.1. Д.60. Л.8–8 об.

В декабре 1898 г. С.Ю. Витте и М.Н. Муравьев наконец сошлись на возможности обмена нот между двумя странами относительно Китая. Признание территориальной целостности Поднебесной и подтверждения принципа «свободы торговли» там сопровождалось уверением, что и Россия и Англия не претендуют на закрепление за собой какой-либо сферы исключительных интересов. Ч. Скотт не возражал против такого исхода дела⁵⁴. 22 декабря 1898 г. В.Н. Ламздорф подготовил к своему всеподданнейшему докладу записку об англо-русском соглашении⁵⁵. Дипломат опасался стремления С.Ю. Витте домогаться концессий в Китае и полагал, что России было бы выгоднее сохранять замкнутость Маньчжурии (небезосновательная, хотя и спорная точка зрения: закрытость Маньчжурии тогда мало зависела от желаний Петербурга)⁵⁶. Единственное несомненное достоинство соглашения В.Н. Ламздорф усматривал в его безвредности и выраженном нежелании чем-либо себя связывать⁵⁷. Министр финансов же продолжал считать уступки, сделанные Англии, чрезмерными. С.Ю. Витте категорично заявил великому князю Александру Михайловичу в начале января 1899 г., что в случае принятия английских предложений «Россия навсегда отказывается от всего Китая»⁵⁸. Министра финансов более всего заботило, как сохранить за Петербургом «право полной свободы действий» на Дальнем Востоке, поэтому, по его мнению, соглашение с Лондоном не должно было «представить России особо неприятных стеснений в будущем на Востоке».

В целом министру финансов удалось настоять на своём подходе. 26 февраля 1899 г. Николай II провёл совещание относительно соглашения с Англией с участием С.Ю. Витте, М.Н. Муравьева и А.Н. Куропаткина. На нём был принят вариант С.Ю. Витте (разграничение сфер влияния в железнодорожных концессиях). Вероятно, решающую роль сыграла поддержка главы военного ведомства (ранее не понимавшего, зачем защищать интересы Русско-Китайского банка), который полагал таким образом обезопасить коммуникации Порт-Артура. Царь не вполне точно резюмировал всё сказанное в смысле необходимости «охранять от всех Маньчжурию, но и не лезть в долину Янцзы»⁵⁹. Тем не менее, желания С.Ю. Витте получить право на трассу к Пекину и широкие

⁵⁴ Ч. Скотт – Р. Солсбери 15 декабря 1898 г. // PRO FO. 65/1556. P.208–213.

⁵⁵ Конспект всеподданнейшего доклада В.Н. Ламздорфа 22 декабря 1898 г. // ГАРФ. Ф.568. Оп.1. Д.59. Л.62.

⁵⁶ Конспект всеподданнейшего доклада В.Н. Ламздорфа 2 февраля 1899 г. // Там же. Д.60. Л.8–8 об.

⁵⁷ Конспект всеподданнейшего доклада В.Н. Ламздорфа 19 января 1899 г. // Там же. Л.4.

⁵⁸ Великий князь Александр Михайлович – Николаю II 8 января 1899 г. // ГАРФ. Ф.601. Оп.1. Д.1142. Л.214 об.

⁵⁹ Дневник А.Н. Куропаткина (копия). Запись 26 февраля 1899 г. // РГВИА. Ф.165. Оп.1. Д.1871. Л.42 об. – 43.

возможности для Русско-Китайского банка оказались настолько велики, что в последний момент он был готов предоставить иностранцам право сооружения железных дорог в Маньчжурии (кроме района, «обслуживаемого» КВЖД)⁶⁰. Министр финансов соглашался в том числе и на то, что Россия не будет препятствовать сооружению Шанхайгуаньской дороги, сохранив лишь взаимное обязательство сторон не домогаться концессий соответственно в Маньчжурии и бассейне р. Янцзы⁶¹.

Казалось бы, что С.Ю. Витте сократил до минимума область англо-русского соглашения по Китаю, стремясь оставить за собой возможность движения в центральные и южные области Срединной империи. Тем неожиданнее оказался финал: в последний момент С.Ю. Витте заменил в тексте документа слово «не препятствовать» применительно к железнодорожным концессиям в сфере другой стороны на «не домогаться» согласно царской воле. По справедливому заключению Б.А. Романова, это означало, что министр финансов фактически отказался от железнодорожных предприятий южнее Великой стены, что он категорически не хотел делать ранее⁶². То есть, все его предыдущие усилия оказались в основном перечёркнуты. Почему С.Ю. Витте так внезапно изменил точку зрения? Скорее всего, в начале 1899 г. стало уже очевидно, что для масштабных предприятий в Центральном и Южном Китае у России просто не было средств. В это время колоссальные суммы требовались для завершения строительства Сибирской железной дороги и на начавшееся сооружение КВЖД, которая обещала стать весьма дорогим предприятием. Таким образом, идея общего договора России и Англии по делам Востока выродилась в мало-значительный обмен нотами о разделе сфер железнодорожного влияния в Китае (территория севернее китайской стены – бассейн р. Янцзы), состоявшийся 16 (28) апреля 1899 г.

Не удивительно, что соглашение не удовлетворило обе стороны. Да и Пекин не признал заключённый без его участия договор⁶³. Тем не менее, С.Ю. Витте оценил его после подписания так: «Соглашение с Англией, по моему мнению, было неизбежно. Нам не время идти в авантюры. Необходимо этим временем воспользоваться, дабы установить между нами и Англией более тесные экономические узы. Это полезно для нас и для Англии в экономическом

⁶⁰ С.Ю. Витте – М.Н. Муравьёву 30 марта 1899 г. // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.1626. Л.30.

⁶¹ С.Ю. Витте – М.Н. Муравьёву 26 февраля 1899 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.801. Л.77; русские предложения на переговорах с Англией в сентябре 1898 г. // Там же. Д.109. Л.18–19.

⁶² Романов Б.А. Россия в Маньчжурии... С.231.

⁶³ Однако в русско-китайском соглашении о Маньчжурии 26 марта 1902 г. в статье IV содержалось обязательство Китая придерживаться условий англо-русского соглашения 16 апреля 1899 г. (Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. М., 1952. С.326–327).

отношении и будет в[есьма] полезно в политическом – будет менее задора. Всякий излишний задор будет бить по карману»⁶⁴. По-видимому, эти фразы были предназначены для оглашения их на британских островах. Конечно, такое соглашение не могло снять англо-русское соперничество в Китае, не говоря уже о других вопросах. Так, весной 1899 г. по инициативе С.Ю. Витте готовился проект англо-франко-русского займа Персии. Однако к осени 1899 г. переговоры с английской стороной застопорились. Скорее всего, здесь не было прямой связи с обменом «железнодорожными нотами», но показательно, что, по наблюдению А.Ю. Ротштейна, в отличие от министра финансов, Лондон опасался допустить иностранцев в собственную зону влияния!⁶⁵

Разумеется, ответственность за неудачу в англо-русских переговорах 1898–1899 гг. ложится на обе стороны, но Россия не прошла свой путь до понимания необходимости урегулировать спорные вопросы с Британской империей на Дальнем Востоке, прежде всего, из-за амбиций С.Ю. Витте с его стремлением двигаться в центр и на юг Китая. Продолжение этой фантастической политики явилось громадной ошибкой, так как Англия начала искать себе других путей для решения собственных проблем в Поднебесной. Так, после относительной неудачи переговоров с Россией 16 октября 1900 г. Лондон заключил соглашение с Берлином о разграничении сфер влияния в Китае⁶⁶. Наконец, союзником Англии в январе 1902 г. стала Япония. Без преувеличения можно сказать, что «путь Витте» и неудача англо-русских переговоров проложили дорогу англо-японскому союзу и в конечном итоге подтолкнули русско-японскую войну 1904–1905 гг.

⁶⁴ С.Ю. Витте – С.С. Татищеву, б/д. [апрель–май 1899 г.] // ГАРФ. Ф.597. Оп.1. Д.107. Л.20 об. – 21.

⁶⁵ Ананьич Б.В. Из истории англо-русских отношений на рубеже XX столетия // Проблемы истории международных отношений. Сборник статей памяти академика Е.В. Тарле. Л., 1972. С.186–191.

⁶⁶ История дипломатии. Т.2. М., 1963. С.519.