

зарплат, стимулировала приток рабочих из-за границы (обостряя тем самым проблему миграции), а в общем резко ограничивала возможности для экономического роста. Хороший обзор экономического состояния русского Приморья в середине 1890-х гг. дал Н.А. Крюков⁵. Он показал, что сельское хозяйство было не в состоянии удовлетворять потребности региона, а промышленность практически отсутствовала, даже по обработке сельскохозяйственной продукции. В общем, ещё до революции большинство авторов показали значительную слабость экономики Дальнего Востока, отсутствие внятной и целенаправленной политики Петербурга, направленной на её развитие, а также весьма плачевное состояние региональной торговли. Такие данные ставили под сомнение не только возможность осуществить грандиозные замыслы С.Ю. Витте хотя бы отчасти, но и саму постановку вопроса о захвате внешних рынков для нужд российской индустрии. Получалось, что эти рынки ей пока не нужны и в перспективе, а власти следовало бы задуматься не об экспансии, а о защите собственных территорий от нежелательного экономического проникновения. После 1917 г. специальных исследований на эту тему практически не было. Пожалуй, единственным исключением является монография Г.Н. Романовой, увидевшая свет в 1987 г.⁶ К сожалению, книга по сути является сводом статистических данных, показывающих постепенное развитие торговли между двумя странами.

2.1. Русская торговля на Дальнем Востоке

В исследованиях часто утверждается, что политика России на Дальнем Востоке на рубеже XIX–XX вв. определялась в основном министром финансов С.Ю. Витте и её главным содержанием была экономическая экспансия в Китае. Имя С.Ю. Витте неразрывно связано с новой колониальной политикой России, когда на место прямых территориальных захватов, осуществляемых, как правило, с помощью силы, пришло движение капитала. Представления, восходящие к работам Б.А. Романова, который первым обратил внимание на этот вопрос, укрепились в российской историографии, но они верны лишь отчасти. Действительно, министр финансов всегда говорил о мирном, экономическом проникновении в Китай. Но он не детализировал и нигде подробно не изложил свои взгляды на то, как должна выглядеть экономическая экспансия России на Дальнем Востоке⁷. Кроме того, со временем его представления заметно менялись.

⁵ Крюков Н.А. Промышленность и торговля Приамурского края. Нижний Новгород, 1896.

⁶ Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке в XIX – начале XX в. М., 1987.

⁷ В.Ф. Борзунов обнаружил в АВПРИ документ, который он назвал «Программой будущей деятельности царизма на Дальнем Востоке», составленный, по его мнению, С.Ю. Витте, первоначальный вариант которого появился в июне 1893 г. Из дальнейшего изложения понятно, что речь шла о том, чтобы перевести на будущую Сибирскую же-

Первые соображения С.Ю. Витте относятся к началу 1890-х гг., когда начиналось сооружение Сибирской железной дороги. В них речь шла преимущественно о том, что строительство железнодорожной магистрали до Владивостока будет способствовать экономическому развитию Сибири и Дальнего Востока, а также даст мощный толчок расширению русско-китайской торговли. Но уже тогда подобные заявления выглядели недостаточно обоснованными. Тем не менее, в конце 1893 г. при Министерстве финансов было создано Особое совещание «по развитию торговых сношений России с Китаем и Японией» под председательством Д.Ф. Кобеко. Глава ведомства С.Ю. Витте полагал, что в связи со строительством Сибирской железной дороги «для всемирной торговли откроется новый путь и нет сомнения, что Россия не только может, но и должна воспользоваться как выгодами посредника в торговом обращении между востоком Азии и западом Европы, так и выгодами крупного производителя и потребителя, ближе всех стоящего к народам азиатского Востока»⁸.

Общее благополучное состояние внешней торговли России на рубеже XIX – начала XX вв. давало повод для оптимизма. С 1880-х по 1913 г. Россия имела устойчивый положительный внешнеторговый баланс. Ежегодный перевес экспорта над импортом колебался, составляя в среднем от 100 до 350 млн. руб. в год (при общем росте внешнеторгового оборота с 1,1 до 2,5 млрд. руб. в 1890–1910 гг.). В это время около половины всего вывоза составлял, как правило, хлеб, ещё примерно треть его приходилась на другие продукты сельского хозяйства (лён, пенька, масла, сахар и т.п.)⁹. То есть русский экспорт почти целиком состоял из продовольствия и сырья. Надежды на его увеличение первоначально связывались исключительно с продовольствием (мясо, хлеб, рыба)¹⁰. В импорте также доминирующее место занимало сырьё (хлопок, шерсть, шёлк – четвёртая часть) и некото-

лезную дорогу весь чайный груз, закупаемый российскими фирмами в Китае, сделать магистраль монополистом почтового сообщения между Европой и Дальним Востоком и использовать забайкальский и амурский участки дороги для того, чтобы «упрочить за собою преобладание на рынках Северной Маньчжурии». Как видно, размах брался тогда весьма скромный и реалистичный. Показательно, что в этой «Программе...» речь не шла о русской железной дороге в Китай (Борзунов В.Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав. Ч.1. М., 2001. С.37–41). Бадмаевские проекты В.Ф. Борзунов считает «дальнейшим развитием этих взглядов» (Там же. С.42).

⁸ С.Ю. Витте – Д.Ф. Кобеко 25 октября 1893 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.537. Л.2–2 об.

⁹ Хромов П.А. Экономическое развитие России в XIX–XX вв. 1800–1917. М., 1950. С.468–471.

¹⁰ Справка о торговых сношениях России с Китаем (составлена канцелярией Комитета министров), б/д. [1893] // РГИА. Ф.1273. Оп.1. Д.264. Л.28–29.

рые продукты (чай, кофе, табак и т.п. – до 20% ввоза). Примерно столько же приходилось на машины, оборудование и промышленную продукцию¹¹. По структуре своей внешней торговли Россия занимала промежуточное положение: она выступала в одинаковом качестве экспортёра сырья и продовольствия для развитых и импортёра для отсталых стран.

Быстро растущая русская индустрия к началу XX в. озаботила власть поиском для неё внешних рынков. Наиболее чётко необходимость новой торговой политики сформулировал министр финансов С.Ю. Витте в 1900 г. Его программа превентивного захвата азиатских рынков, начавшая осуществляться ещё в 1890-х гг., исходила из возможности удачной конкуренции продукции русских фабрик там с западными товарами. Однако Россия была далеко не первой на дальневосточных рынках. К началу 1890-х гг. там активно действовали англичане, американцы, немцы, японцы и др. Не имелось и необходимых структур для осуществления таких превентивных действий. Существующие ведомства с их аппаратом не были способны реализовать совершенно новые для себя и нетипичные задачи. Российские представители за границей уже в XIX веке всё чаще и чаще отмечали несоответствие их деятельности и меняющейся ситуации вокруг. «В Тяньцзине идёт обычная сутолока и скачки с препятствиями различных прохвостов, намеревающихся поживиться за счёт Китая сбытом ему оружия, устройством разных фабрик, железных дорог, мостов и разработкой рудников. Кое-что и срывают с глупых китайцев. Мы, собственно, сидим по-прежнему смирно и благородно»¹². Такие реляции всё чаще приходили в Петербург с дальневосточной окраины.

В конце XIX века русско-китайская торговля переживала не лучшие времена. Если ввоз русской мануфактуры в Китай в 1860-е гг. достиг значительных размеров¹³, то в 1870-е гг. он неуклонно уменьшался, а в 1880-е гг. – практически прекратился. Главной причиной этого оказывалась дороговизна русских товаров, неумение производителей «приноравливаться к требованиям покупателей и, наконец, плохое знакомство с китайскими рынками и апатичное отношение к ним наших фабрикантов»¹⁴. Так, в конце 1880-х гг. русский ввоз в Ханькоу составлял из потребляемыми русскими же сахара, варенья, грибов и крымских вин, объём которого не превышал 2,5 тыс. руб. золотом в год.

¹¹ Хромов П.А. Экономическое развитие России в XIX–XX вв. 1800–1917. М., 1950. С.472–479.

¹² А. Вахович – П.А. Дмитревскому 2 августа 1892 г. // Архив востоковедов Санкт-Петербургского филиала Института востоковедения. Ф.14. Оп.2. №63. Л.26 об.

¹³ В АВПРИ хранится переписка 1873 г. о появлении в Китае английских товаров с фальшивыми этикетками русских фабрик (Кессельбреннер Г.Л. Светлейший князь. М., 1998. С.141).

¹⁴ Скальковский К. Русская торговля в Тихом океане. СПб., 1883. С.256.

Появившийся к тому времени русский сахар оказался слишком дорогим, поэтому он не мог конкурировать с более дешёвым китайским и американским. Вдобавок он был неудачно упакован в бочки и ящики по 5 и 10 пудов, после вскрытия быстро отсыревал, его требовалось немедленно продать (французский и американский сахар расфасовывался в металлические коробки по 20 фунтов)¹⁵. Такое положение дел сохранялось и в 1890-е, и в 1900-е гг. Не удивительно, что в целом русский экспорт из России в Китай с 1850 до 1893 гг. упал почти в 2 раза (с 7,7 до 4,1 млн. руб.), импорт же вырос более чем в 4 раза (с 7,5 до 33,3 млн. руб.). Удельный вес Китая в русском вывозе составил в 1891 г. всего 0,6%, в импорте – 4%¹⁶. В товарообороте Китая Россия занимала в 1890–1891 гг. седьмое место, уступая в 4 раза Англии, 30–40% – Японии и Германии. В 1900-е гг. ввоз России в Китай несколько увеличился до 5–7,5 млн. руб. ежегодно, однако на фоне растущего вывоза (с 30 до 45 млн. руб. в год) это вряд ли являлось достижением.

Основной статьёй русского импорта был чай (в середине 1890-х гг. Россия покупала в год примерно 2 млн. пудов). Несмотря на некоторое увеличение его закупок к началу XX века, будущее чайных операций выглядело не очень обнадеживающим. Уже с конца 1880-х гг. эта важная статья китайского экспорта начала медленно, но неуклонно сокращаться из-за увеличения производства и вывоза чая из Индии и Цейлона, причём лучшего качества, чем китайский¹⁷.

Около половины русского экспорта составляли хлопчатобумажные ткани, но их стандартный размер был слишком узким для китайского потребителя, что сильно затрудняло сбыт¹⁸. Аналогичным было положение с продажей русского сукна: из-за неудачной конкуренции с более дешёвым, хотя и менее качественным товаром, его продажа только в Тяньцзине уменьшилась с 1400 кусков в 1897 г. до 220 в 1900 г.¹⁹ Будущее показало правоту опасений: с 1906 г. по 1914 г. вывоз русской мануфактуры сократился более чем в 2 раза. Доля России в торговле импортными тканями составила менее 2%, и это – в основном в Маньчжурии, на территорию собственно Китая они практически не попадали²⁰. После русско-японской войны ситуация только ухудшилась. Дипломатам оставалось лишь констатировать слабые позиции русской торговли в большинстве провинций Северного Китая²¹.

¹⁵ Обзорение русской торговли в Ханькоу за 1887 г. // РГИА. Ф.20. Оп.7. Д.107. Л.1.

¹⁶ Романова Г.Н. Указ. соч. С.71.

¹⁷ Андрущенко Н. По вопросу о чайном грузе для Сибирской железной дороги // РГИА. Ф.560. Оп.29. Д.123. Л.149–154.

¹⁸ Гейштор И.Э. Торговля России на Дальнем Востоке. СПб., 1903. С.4, 14.

¹⁹ Записка Д.М. Позднеева, приложенная к письму С.Ю. Витте 2 июля 1902 г. // РГИА. Ф.22. Оп.3. Д.46. Л.5 об.

²⁰ Кротков Н.Н. Указ. соч.

²¹ Мецкерский Д.В. Экономический обзор Гиринской провинции // Донесения императорских российских консульских представителей за границей по торгово-промышленным вопросам.

Да и сами российские торговцы не демонстрировали желаний действовать на китайском рынке²². Так, даже в Инкоу – «главном и единственном центре жизни» Маньчжурии – российские товары появились лишь в 1902 г. Произошло это не благодаря русским торговцам или властям²³, а после поездки двух китайских купцов в Москву, где они приобрели товаров на 140 тыс. руб. (справедливости ради, надо отметить, что кредит им дал Русско-Китайский банк)²⁴. Сильный удар по торговым операциям в Инкоу нанесло боксёрское восстание 1900 г. и ввод в порт русских войск. Торговля замерла, так как оказалось, что русская администрация не в состоянии обеспечить защиту коммерсантов от грабежей²⁵. Но и к концу 1903 г. в Инкоу не имелось представительств российских торговых фирм. Маловероятно, что это отражало политическую линию российского правительства – не поощрять своих торговцев, чтобы не раздражать иностранцев, отвлекая их от истинной цели – присоединения Маньчжурии, как об этом гласила молва. Точнее будет другое предположение – что Инкоу рассматривался как конкурент Дальнему, поэтому там не было ни финансового агента, ни представителя КВЖД²⁶. Не лучше оказалось положение дел в Тяньцзине. После смерти А.Д. Старцева²⁷ в 1900 г. и ликвидации его фирмы позиции русской торговли там сильно пошатнулись²⁸. На рынке осталось лишь

1912. №13. С.1–7; Колоколов С.А. Торгово-промышленный обзор Мукденской провинции // Там же. С.8–21 и др.

²² Те немногие из них, которые закрепились на китайском рынке, редко отличались размахом, предпочитая осторожно вести посреднические операции по перепродаже в Россию китайских товаров (например, М.Д. Багуев – шерсть, Н.А. Платунов – чай и т.п.). Большинство российских негодантов относилось друг к другу с непримиримой враждой (Д.Д. Покотилов – П.М. Романову 12 декабря 1895 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.9. Л.89–100).

²³ «Все мы здесь живущие знаем, что в некоторых учреждениях, коим наши торговые интересы должны бы быть особенно близки, заниматься вопросами о развитии торговых сношений с Инкоу запрещено» (Доклад генерал-майора К.А. Кондратовича (бывшего начальника военных сообщений Квантунской области и Южной Маньчжурии) Е.И. Алексееву 14 сентября 1903 г. // РГА ВМФ. Ф.32. Оп.1. Д.180. Л.6–12).

²⁴ Б. Очерк русской торговли в Южной Маньчжурии // Вестник Азии. 1911. №8. С.63–69.

²⁵ [И.Н. Протасьев] – Д.Д. Покотилу 28 октября [1900 г.] // РГИА. Ф.1416. Оп.1. Д.13. Л.42–43.

²⁶ Доклад генерал-майора К.А. Кондратовича Е.И. Алексееву 14 сентября 1903 г. // РГА ВМФ. Ф.32. Оп.1. Д.180. Л.6–12.

²⁷ Старцев Алексей Дмитриевич – известный тяньцзинский купец, начавший торговое дело в Китае ещё в 1870-е гг., которое выросло к концу XIX века в крупную торговую фирму. А.Д. Старцев пользовался большим уважением среди китайских чиновников, в частности, за помощью к нему обращался даже чжилийский генерал-губернатор Ли Хунчжан.

²⁸ После того, как в Китае разгорелось восстание боксёров, А.Д. Старцев вынужденно перебрался во Владивосток, где скоропостижно скончался. За время отсутствия хозяина его имущество в Тяньцзине было разорено.

два торговых дома, занимавшиеся закупками чая, и их операции заметно сократились (и это в то время, когда в Маньчжурии находились российские войска), а цены на русские товары были на 20–30% выше, чем в Порт-Артуре²⁹.

Продукция российских фабрик сталкивалась на Востоке с нерешённой проблемой сбыта, а то, что удавалось продать, приобреталось, как правило, самими русскими. Одним из главных препятствий были слишком высокие для китайского рынка цены. Весь перечень русских товаров ограничивался списком: спирт, табак, консервы и мануфактура, из них устойчивым спросом пользовалась лишь смирновская водка, да и её перспективы выглядели сомнительно из-за быстрого производства дешёвого местного спирта³⁰, а также из-за фальсификации её японцами и китайцами³¹. Вряд ли стоит серьёзно относиться к таким статьям русского экспорта как самовары, чёрная икра, морская капуста, трепанг и т.п. Впрочем, попытки организовать торговлю в расчёте на потребности местного населения неоднократно терпели неудачу. Ещё в 1858 г. Н.Н. Муравьёв-Амурский учредил Амурскую компанию с капиталом в 3 млн. руб. для ловли рыбы, скупки мехов у местного населения в обмен на необходимые им товары. Компания просуществовала всего три года, после чего разорилась, её паи были проданы по 17 коп. за рубль. Причиной краха стало неумение вести коммерцию³².

Такому положению дел в русской торговле в Китае находится целый ряд объяснений. Очень дорого для российских торговцев обходилась доставка товара в Китай. Русский фрахт из Одессы во Владивосток на пароходах «Добровольного» флота стоил от 35 копеек до 2 руб. 40 коп. за пуд, и это были привелигированные, т. е. дешёвые расценки. Аналогичный фрахт от Гамбурга или побережья США обходился в 14 коп. за пуд, не говоря уж о Японии – всего 8 коп. за пуд³³. Помимо этого, товар ещё следовало довести до Одессы. Тариф

²⁹ Записка Д.М. Позднеева, приложенная к письму С.Ю. Витте 2 июля 1902 г. // РГИА. Ф.22. Оп.3. Д.46. Л.4.

³⁰ Отчет Д.М. Позднеева о встрече с русским купечеством Дальнего Востока в Харбине. 1902 г. // РГИА. Ф.560. Оп.29. Д.200. Л.4–9; аналогичным состоянием русской торговли было в Тяньцзине – см. письмо Д.М. Позднеева С.Ю. Витте 30 января 1902 г. // Там же. Д.113. Л.61–72.

³¹ Так, японцы «под совершенно безграмотной этикеткой» сбывали «мерзейшую жидкость, приготовляемую, вероятно, из японской водки “сакэ”» (Записка Д.М. Позднеева, приложенная к письму С.Ю. Витте 2 июля 1902 г. // РГИА. Ф.22. Оп.3. Д.46. Л.4 об.).

³² Крюков Н.А. Указ. соч. С.89.

³³ Меркулов С.Д. Возможные судьбы русской торговли на Дальнем Востоке. СПб., 1903. С.8. В конце XIX века фрахт из Гамбурга во Владивосток на немецких пароходах обходился в 30 коп. за пуд, а «Добровольный флот» хотел получить 1 руб. за пуд, но из-за конкуренции был вынужден снижать расценки (Крюков Н.А. Указ. соч. С.101–102). Схожие цифры привёл в 1893 г. владелец пароходства на Дальнем Востоке М.Г. Шевелёв: тариф «Добровольного флота» из Одессы составлял 50 коп./пуд, дру-

же, установленный на КВЖД в декабре 1899 г., составлял 50 коп. за вагон/версту (вагон брал 750 пудов), и это при нерегулярном движении, отсутствии необходимых условий для погрузо-разгрузочных работ и хранения товаров. В результате за год (к 5 февраля 1901 г.) по дороге было перевезено всего 196 вагонов и платформ с коммерческим грузом, 70% его составляла водка³⁴. Чтобы сделать русский экспорт в Китай выгодным, все провозные тарифы следовало понизить не менее, чем в 2 (железнодорожные) – 3 (морские) раза³⁵. Новые тарифы на КВЖД были установлены с 1 июля 1903 г. Они оказались даже ниже общероссийских (от Дальнего – 8,6 коп. с пуда за 100 вёрст, по России – 10 коп., от Владивостока – 14 коп.). Однако с увеличением расстояния провоза тарифы на длинные дистанции почему-то не понижались (800 вёрст по России – 68 коп., на КВЖД – 87 коп., от Владивостока – 112 коп.)³⁶. Получалось, что правление КВЖД, поощряя местный товарооборот, не поддерживало транзит. Но ведь все расчёты вокруг КВЖД и Сибирской магистрали строились вокруг её транзитной роли. Логику действий руководства дороги в этом случае трудно понять.

Впрочем, накладные расходы, связанные с транспортировкой, хотя и были существенными, но не выходили за рамки приемлемых. Так, по данным торговцев Восточной Сибири, доставка товаров из Европейской России из Москвы через Одессу добавляла к их стоимости всего 11–20%, длительность перевозки увеличивала этот процент до 25. Но цены Хабаровска по сравнению с ценами Одессы были выше на 33–455%, в большинстве случаев они выросли в 2 и более раза³⁷. Проведённый в 1893 г. анализ деятельности торгового дома «И.Я. Чурин и К^о» показал, что самая большая наценка приходилась на керосин (160%), затем следовали макароны (77%), папиросные гильзы (69%), мука из Одессы (63%), листовое железо (60%). За этим скрывался прежде всего фантастический аппетит местных купцов, но не только. Значительная доля в цене, особенно на одежду и сукно, приходилась на так называемые «разные расходы» (30–50% от наценки), включавшие в себя немалые убытки из-за нерадивости служащих и – взятки³⁸.

гие компании просили 30–35 коп. Правда, «Добровольный флот» доставлял грузы на быстроходных пассажирских судах (Труды III хабаровского съезда [местных деятелей Амурской и Приморской областей]. Хабаровск, 1893. С.29).

³⁴ Справка [о перевозке коммерческих грузов из Порт-Артура по железной дороге] 5 февраля 1901 г. // РГИА. Ф.1416. Оп.1. Д.78. Л.8–11.

³⁵ Меркулов С.Д. Указ. соч. С.21.

³⁶ Докладная записка члена биржевого общества С.Д. Кравцова о тарифных ставках КВЖД [1903 г.] // РГИА. Ф.1416. Оп.1. Д.238.

³⁷ Труды III хабаровского съезда [местных деятелей Амурской и Приморской областей]. Хабаровск, 1893. С.50–51.

³⁸ Крюков Н.А. Указ. соч. С.91.

Разумеется, существовал целый ряд возможностей, чтобы облегчить конкуренцию российским производителям. Прежде всего, в такой ситуации следовало бы позаботиться о развитии отечественного торгового флота, чем более, что о коммерческой эксплуатации Сибирской железной дороги в середине 1890-х гг. речь пока не шла. Состояние же дел у российских судовладельцев на Дальнем Востоке было далеко от удовлетворительного. Самая крупная пароходная компания М.Г. Шевелёва даже не имела своих агентов в китайских портах³⁹. Поэтому, к примеру, перевозку китайцев (а это 8–9 тыс. человек в год) из Чифу во Владивосток осуществляли немецкие и английские суда (цена вопроса – 80–100 тыс. мексиканских долларов)⁴⁰.

Но если не частные компании, то почему не действовал в должной мере «Добровольный флот» – специально созданное общество для организации перевозок между европейской частью России и Дальним Востоком? Его появление в 1879 г. было связано с обострением англо-русских отношений и с опасениями за безопасность дальневосточной окраины, но не с экономическими причинами⁴¹. Кстати, при обсуждении устава «Добровольного флота» прозвучало, что общество «не основано на стремлении к прибылям, к монополии»⁴². В его распоряжении в середине 1880-х гг. находилось 7 пароходов. Рейсы на Дальний Восток они совершали нечасто, как правило, по прямому указанию властей, используя специальные тарифы (так, в 1879 г. было заключено соглашение с Морским министерством на перевозку 90 тыс. пудов по 90 коп. за пуд)⁴³. Перевозились на окраину большей частью переселенцы (с 1883 г.) и войска, такие операции приносили «Добровольному флоту» на первых порах ежегодный убыток в 80 тыс. руб. (обратно пароходы возвращались почти пустыми). Для его компенсации и развития общества

³⁹ Михаил Григорьевич Шевелёв после окончания Кяхтинского училища, где он изучал китайский язык, служил в 1860–1870-х гг. доверенным лицом русских чаоторговых фирм в Ханькоу, а затем и сам занялся операциями с чаем. В 1880 г. он основал пароходство, которое занималось перевозками на Дальнем Востоке, получая казённые дотации. Однако в 1890-е гг. его преследовали неудачи. В 1899 г. линии, обслуживавшиеся компанией М.Г. Шевелёва, были переданы пароходству КВЖД (Белокрыс М. На пути к Великой стене / Янковский В. Михаил Григорьевич Шевелёв и его потомки от XIX века до наших дней. Владимир, 2005. С.63–89).

⁴⁰ Д.Д. Покотилов – П.М. Романову 19 декабря 1895 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.9. Л.105–106.

⁴¹ Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). Владивосток, 1979. С.32–33.

⁴² Поггенполь М. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время 25-летнего его существования. СПб., 1903. С.30.

⁴³ Там же. С.36.

К.П. Победоносцев просил у Александра III 7,5 млн. руб. в течение 10 лет⁴⁴ («Добровольному флоту» ежегодно требовалась субсидия в 600–700 тыс. руб.)⁴⁵. Позднее положение дел несколько улучшилось. Благодаря высоким тарифам и казённым заказам за 10 лет своего существования компания показала к 1888 г. прибыль в 652 239 руб.⁴⁶ Тем не менее, её коммерческая сторона была поставлена, по отзыву современников, отвратительно. Для поправки дела в 1900 г. «Добровольный флот» передали КВЖД, которой пришлось дотировать его на 160 тыс. руб. ежегодно (то есть, также из государственного кармана)⁴⁷. В 1902 г. общество располагало 15 пароходами грузоподъёмностью 3,7 млн. пудов и 32,5 тыс. пассажиров одновременно⁴⁸. Впрочем, основная роль в перевозках на Дальнем Востоке всё равно сохранялась за транспортными компаниями из других стран.

Для развития товарооборота с Дальним Востоком Министерству финансов можно было активнее пользоваться «Добровольным флотом», что не обещало колоссальных затрат. Стоило лишь компенсировать часть фрахта – и не более того, чтобы получить ощутимый поток грузов. Во всяком случае, следовало существенно удешевить доставку грузов в Китай, что наверняка способствовало бы усилению позиций русских товаров. К тому же, в будущем это облегчило бы переход на железнодорожные перевозки (хотя бы для части грузов). При некоторых условиях стала бы возможной и конкуренция с другими перевозчиками–иностранцами (даже не занимаясь демпингом). Ничего этого сделано не было. Почему? Ответ один – отсутствие нормальной организации и согласованной программы. Вряд ли проблема упиралась только в деньги – на подобные меры их требовалось не так много.

Возможно, причина также заключалась в специфических взглядах С.Ю. Витте на развитие флота, как военного, так и торгового. В конце 1902 г. министр финансов заявил А.М. Абазе (который тогда служил помощником главноуправляющего торговым мореплаванием и портами великого князя Александра Михайловича), «что наша роль на Востоке состоит в том, чтобы заниматься торговлей. Безраз-

⁴⁴ Там же. С.108.

⁴⁵ Дневник государственного секретаря А.А. Половцова. Т.1. М., 1966. С.53–54. Запись 26 февраля 1883 г.

⁴⁶ Поггенполь М. Указ. соч. С.142.

⁴⁷ Бянкин В.П. Указ. соч. С.65–66. Позднее руководство КВЖД превратило пароходство в крупную флотилию, насчитывавшую до 26 судов. Однако коммерческая деятельность так и не наладили: корабли не были приспособлены к плаваниям в северных морях, что вызывало высокую аварийность. Их ремонт обходился чрезвычайно дорого, у флота отсутствовало коммерчески обоснованное расписание. Не удивительно, что он практически не перевозил частных грузов, продолжая существовать преимущественно за государственный счёт (Там же. С.75–78).

⁴⁸ Поггенполь М. Указ. соч. С.232–233.

лично для России, если грузы будут перевозиться под иностранным флагом, а не под русским. Для русских грузов на Востоке вполне достаточно иностранных перевозочных средств. Лучше расходовать русские деньги на усиление военного флота, чем торгового. Вообще говоря, нельзя и не нужно с экономической точки зрения увлекаться и тратить большие деньги на развитие русского торгового мореплавания. Расходы на развитие мореходства превысят те потери, которые мы теперь несём на иностранном фрахте, расходуемые деньги большей частью уйдут всё-таки за границу, а результаты, т.е. действительное развитие российской морской торговли, не осуществляются даже и при внуках наших!»⁴⁹ Конечно, возможно, что этот пассаж – результат переосмысления С.Ю. Витте своей политики в конце 1902 г., а также бальзам для великого князя, которому министр финансов отказал в крупных субсидиях на развитие военного (!) флота ещё в середине 1890-х гг. Но похоже, что в общем министр финансов не лукавил.

Ещё одна проблема – это конкуренция китайских торговцев, также начавших операции с русскими товарами. В отличие от российского купечества китайцы довольствовались маленькой торговой наценкой (были рады уже 5–10%), низкими зарплатами, что делало их товар ощутимо дешевле. Кроме того, они широко использовали поддельную продукцию. Например, собирали пустые бутылки из-под водки и заливали их смесью своей, низко качества, со смирновской и продавали как настоящую⁵⁰. К 1910 г. диспропорция достигла угрожающего размера: ведро казённой водки на Дальнем Востоке стоило 9 руб. 40 коп., тогда как маньчжурской – 50 коп.⁵¹ Конечно, она легко проникала и на российские территории, вызывая повальное пьянство, например, на строительстве Амурской железной дороги⁵². Речь шла уже о повсеместном спаивании местного населения из-за развития подобной «торговли», настолько значительные размеры приобрела контрабанда китайского спирта⁵³. Поток алкоголя стал проблемой в отношениях с маньчжурскими властями. Такая конкуренция привела к тому, что уже к 1903–1904 гг. в дальневосточной торговле остались только крупные русские фирмы⁵⁴.

⁴⁹ А.М. Абаза – великому князю Александру Михайловичу 10 декабря 1902 г. // ГАРФ. Ф.645. Оп.1. Д.131. Л.1 об. – 2.

⁵⁰ Журнал №11 Комитета по заселению Дальнего Востока. Заседания 19 мая и 30 октября 1910 г. // РГИА. Ф.1276. Оп.6. Д.25. Л.56–59.

⁵¹ Журнал №1 Комитета по заселению Дальнего Востока. Заседание 20 января 1910 г. // Там же. Л.2 об.

⁵² С.Д. Сазонов – И.Я. Коростовцу 28 декабря 1910 г. // Там же. Д.690. Л.359–360.

⁵³ Журнал №11 Комитета по заселению Дальнего Востока. Заседания 19 мая и 30 октября 1910 г. // Там же. Д.25. Л.56–59.

⁵⁴ Козьмин Г. Дальний Восток. Воспоминания и рассказы. СПб., 1904. С.115–116, 278–279.

Но даже попав в Маньчжурию, русская продукция сталкивалась с более качественными и зачастую более дешёвыми товарами Англии, США, Японии. Так, например, к концу 1890-х гг. Россия была практически вытеснена с маньчжурского рынка текстиля, в 1898 г. США продали там хлопчатобумажных тканей на 4,7 млн. долларов, в 1899 г. – уже на 6,8 млн., захватив 98% всего импорта текстиля в Северный Китай⁵⁵. Даже в Синьцзяне большая часть ввозимой мануфактуры была немецкого производства, несмотря на то, что торговая наценка на них составляла 35% (русские товары могли дать такую прибыль лишь в исключительных случаях)⁵⁶.

Одно время Россия чувствовала себя уверенно на рынке керосина. Спрос на него в 1890-е гг. устойчиво рос в Китае и Японии, несмотря на то, что по качеству он уступал американскому, благодаря невысокой цене⁵⁷. В 1890-е гг. его ввоз в Китай из России стабильно рос, к концу столетия он составлял более половины от американского⁵⁸. Российские власти очень рассчитывали на этот рынок и принимали меры для увеличения экспорта керосина: планировалось соорудить в Дальнем специальный терминал для разгрузки нефтепродуктов и ряд хранилищ по трассе КВЖД для организации широких продаж в Маньчжурии⁵⁹. Активно действовал Русско-Китайский банк: приобретал ёмкости, строил склады, распространял лампы и горелки, приспособленные для использования русского керосина. Но это происходило тогда, когда русский керосиновый экспорт в Китай уже сокращался. Оказалось, что бакинские нефтепромышленники не проявляют интереса к дальневосточному рынку и с 1897 г. они переориентировали свои продажи на Европу⁶⁰. Также выяснилось, что на Дальнем Востоке появился своеобразный конкурент: часть русского керосина, проходящего через Суэцкий канал, не доходила до Китая и разгружалась в Сингапуре. Там одна из торговых фирм смешивала русский керосин

⁵⁵ Горелик С.Б. Политика США в Маньчжурии в 1898–1903 гг. и доктрина «открытых дверей». М., 1960. С.44.

⁵⁶ К. Иогансон – Д.Д. Покотилону 13 сентября 1899 г. // РГИА. Ф.560. Оп.29. Д.69. Л.13–17.

⁵⁷ Извлечение из донесений русских консулов в Японии. [1889 г.] // РГИА. Ф.1273. Оп.1. Д.264. Л.57–58.

⁵⁸ Если в 1891 г. Россия ввезла в Китай 864 932 ящика керосина, то в 1892 г. – уже 1 328 620. Экспорт американского керосина составил в эти же годы 3 188 401 и 3 672 038 соответственно. Получалось, что прирост продаж российского и американского керосина в натуральном исчислении был примерно одинаков (Путята Д.В. Китай. СПб., 1895. С.122).

⁵⁹ Журнал Особого совещания по вопросу о рассмотрении коммерческого порта и города в Дальнем 22 и 24 апреля 1899 г. // РГА ВМФ. Ф.417. Оп.1. Д.1830. Л.23 об.

⁶⁰ Фурсенко А.А. Первый нефтяной синдикат в России (1893–1897) // Монополии и иностранный капитал в России. М.:Л., 1962. С.50–55.

с низкокачественным голландским в пропорции 3 к 2, получившаяся смесь продавалась в Китае под названием лантагского⁶¹. Благодаря дешевизне она получила значительное распространение. После русско-японской войны картина выглядела удручающе: в 1908 г. ввоз русского керосина находился на уровне всего 3 млн. галлонов (упал по сравнению с 1899 г. на 88%, а американского – 122 млн. (вырос на 195%))⁶². В общем, история с керосином ещё раз доказала общее правило: все торговые успехи России в Китае носили эпизодический и частичный характер. В 1902 г. правление КВЖД вынуждено было констатировать: «Русский керосин в силу значительной конкуренции, а ещё более вследствие отсутствия какой бы то ни было организации дела сбывается на Дальнем Востоке лишь в самых незначительных размерах»⁶³.

Напрашивался ход: для успеха русского экспорта в Китай производство отечественных товаров должно быть налажено прежде всего в Забайкалье и Приморье. Местные власти ставили такую задачу. Например, генерал-губернатор Восточной Сибири А.Н. Корф ещё в 1893 г. призывал к развитию местной промышленности как для удовлетворения нужд края, так и для вывоза за границу⁶⁴. Однако экономика Приморья находилась на крайне низком уровне развития. Несмотря на быстрый рост объёмов производства (с 1897 г. по 1900 г. он увеличился на 43%, составив 8 млн. руб., а число фабрично-заводских предприятий – на 79%), наиболее развитой отраслью оставалось винокурение (5 крупных заводов давали продукции на 3 млн. руб. в год, то есть, более трети)⁶⁵. Даже накануне русско-японской войны экономический центр области – Владивосток представлял из себя только порт, частных предприятий в нём почти не было. Совершенно отсутствовали мощности по переработке сельскохозяйственного сырья. И в 1903 г. во Владивосток везли из Англии (!) огнеупорную глину, из Японии – коксующийся уголь. Попытка наладить экспорт собственной продукции (спичек) быстро закончилась крахом: владивостокские спичкопроизводители не сумели удержать рынок даже в собственном городе.

Торговля как и в 1880-е гг., так и позднее велась практически «с колёс», запасы делались минимальными, поэтому с прилавков магазинов регуляр-

⁶¹ Д.М. Позднеев – А.И. Путилову 11 февраля 1903 г. // РГИА. Ф.22. Оп.3. Д.46. Л.38–39.

⁶² Бродский Р.М. Американская экспансия в Северо-Восточном Китае 1898–1905. Львов, 1965. С.7–8.

⁶³ Из протокола заседания правления Общества Китайской Восточной железной дороги о реорганизации торговли русским керосином на Дальнем Востоке 13 июня 1902 г. // Монополистический капитал в нефтяной промышленности России 1883–1914. Материалы и документы. М.:Л., 1961. С.265.

⁶⁴ Труды III хабаровского съезда [местных деятелей Амурской и Приморской областей]. Хабаровск, 1893. С.21.

⁶⁵ Всеподданнейший отчёт приамурского генерал-губернатора [Н.И.] Гродекова. 1898–1900 годы. Хабаровск, 1901. С.110.

но исчезали те или иные товары, в том числе и из необходимых (папиросы, калоши и т.п.). Дело доходило до курьёзов: осенью 1884 г. команда фрегата «Минин» выпила всё немецкое пиво, которое надолго исчезло из продажи; в феврале 1885 г. пропало простое мыло, поэтому стирать приходилось дорогим душистым и т.п.⁶⁶

Край отличал острый дефицит капитала, особенно свободного. Нехватка средств определялась также нежеланием состоятельной части населения вкладывать деньги в местную экономику: сбережения зачастую переводились в Европейскую Россию. Министерство финансов не прилагало никаких усилий для насыщения дальневосточного рынка кредитами. Строительство Сибирской железной дороги мало изменило ситуацию: экономика края и до этого держалась преимущественно на казённых заказах. Дороговизна и малодоступность частного кредита приводили к крайней неустойчивости положения местных промышленников. Любая случайная и непродолжительная задержка казённых платежей оборачивалась для них реальной опасностью краха. Экономист, специально изучавший эту проблему, пришёл к печальному выводу: «промышленный капитал Окраины не в состоянии строить крупные предприятия»⁶⁷. К такому выводу подталкивал и ряд других обстоятельств: малочисленность русского населения, общий недостаток рабочей силы и особенно специалистов. Одновременно среди них существовала значительная безработица, что отражало почти полное отсутствие рынка предложения труда⁶⁸. То есть, экономика российского Дальнего Востока была очень слаба даже для того, чтобы удовлетворять потребности региона, не говоря уж о том, чтобы стать индустриальной базой для экономической экспансии за границу.

2.2. Порто-франко

Большое значение для Дальнего Востока имел режим беспошлинной торговли, позволявший в какой-то степени смягчать имевшиеся экономические проблемы. Порто-франко существовало во Владивостоке с самого момента присоединения Приамурья к России (с 1858 г.). Но в 1867 г. началось постепенное введение таможенных пошлин на импортируемые товары. Сначала – на спиртное, пока в 1888 г. они не достигли европейского уровня, с 1887 г. – на табак, с 1888 г. – на сахар, спички, керосин и некоторые другие предметы.

⁶⁶ Гребенщиков М.Г. Столица Южно-Уссурийского края (из странствований по Востоку) // Санкт-Петербургский филиал Института востоковедения РАН. Архив востоковедов. Разряд III. Оп.3. №26.

⁶⁷ Глуздовский В.Е. Приморско-Амурская окраина и Северная Маньчжурия. Владивосток, 1917. С.134.

⁶⁸ Гурьев А. Развитие фабрично-заводской промышленности на дальневосточной русской окраине в связи с порто-франко // Вестник Азии. 1911. №7. С.59–77.