

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.<sup>111</sup> 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.<sup>112</sup> 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<sup>о</sup>» 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. лан<sup>113</sup>. 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

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

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

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

издан императорский указ о проведении железной дороги через весь Китай от Пекина до Кантона. Почти одновременно появились планы создания железных дорог в Маньчжурии: в 1890 г. английский инженер К. Киндер представил Ли Хунчжану проект трассы от Шанхайгуаня на Инкоу и Нючжуан, а оттуда в Северную Маньчжурию через Мукден и Гирин с ответвлениями на Нингуту и Хучун (к русско-корейской границе)<sup>114</sup>. Первый этап – сооружение пути до Шанхайгуаня – был завершён в 1894 г., осуществлению всего замысла помешала японо-китайская война<sup>115</sup>.

Строительные работы были возобновлены осенью 1895 г. В январе 1896 г. назначенному губернатору Пекина Ху Юйфыну поручили строить дорогу от Пекина до Тяньцзина. Осенью 1897 г. трассу уже сдали в эксплуатацию (ещё раньше для движения открыли несколько участков общей длиной в 472,5 км.). Темпы сооружения оказались очень медленными, так как в казне катастрофически не хватало денег. Их поиск привёл китайцев в Гонконг-Шанхайский банк<sup>116</sup>. Чиновники Поднебесной засуетились из-за того, что в начале 1896 г., ещё до заключения договора о КВЖД, Пекин уже атаковало множество предпринимателей с предложением строить железные дороги во всех частях империи. Китайцы же хотели делать это сами<sup>117</sup>: в необходимости современных транспортных коммуникаций их убедила неудачная война с Японией 1894–1895 гг.<sup>118</sup>

Подписание договора о КВЖД в 1896 г. активизировало Китай. 19 июля 1897 г. богдыхан распорядился быстро построить китайскую железную дорогу к Мукдену и Гирину, её сооружение поручалось директору Пекин-Тяньцзинской дороги Ху Юйфыну<sup>119</sup>. По сведениям Д.Д. Покотилова, он намеревал-

---

<sup>114</sup> Дмитриев К. Северо-Китайские императорские железные дороги // Известия Восточного института. Т.П. 1900–1901 академический год. Вып. III. Владивосток, 1901. С.351–353.

<sup>115</sup> Сведения об этой дороге В.Н. Ламздорф использовал как аргумент против китайцев в записке 1902 г. в ответ на записку Z (подробнее см. главу 8 «Россия и Китай в 1900–1903 гг.: конец экономической экспансии»).

<sup>116</sup> Гонконг-Шанхайский банк до 1898 г. в основном вёл операции с немецким банковским синдикатом. В апреле 1898 г. он свернул эти отношения и начал пользоваться поддержкой английского правительства, став до известной степени его орудием в проведении операций, связанных с железнодорожным строительством в Китае (Ходоров А.Е. Мировой империализм и Китай (опыт политико-экономического исследования). Шанхай, 1922. С.367–369).

<sup>117</sup> Ропп Е.Э. (барон, инженер-подполковник). Северо-Китайские императорские железные дороги [1901 г.] // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.46. Л.90–97.

<sup>118</sup> Д.Д. Покотилев – С.Ю. Витте 7 марта 1896 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.44. Л.2–5.

<sup>119</sup> Д.Д. Покотилев сообщал, что, по его сведениям, за инициативой ускоренного строительства стоял Ли Хунчжан и что само предприятие явилось его мстью бывшему

ся воспользоваться услугами Гонконг-Шанхайского банка и не скрывал, что строительство дороги будет поручено английскому инженеру К. Киндеру<sup>120</sup>. Российский поверенный в делах в Пекине бурно протестовал, имел объяснение с Ли Хунчжаном, но тот отверг претензии («После этого скоро дойдёт и до того, что мне нельзя будет нанять или прогнать слугу, не спросившись разрешения России»)<sup>121</sup> и лишь пообещал, что «посоветует» Ху Юйфыну обратиться за займом к Русско-Китайскому банку<sup>122</sup>. Директор же был настроен категорически против какого-либо участия России в железнодорожном строительстве. Запаниковавший Д.Д. Покотилов то предлагал дать Ху Юйфыну взятку в 10 тыс. лан (С.Ю. Витте отклонил эту идею), то немедленно и решительно протестовать перед посланником Поднебесной в Петербурге<sup>123</sup>. Однако Пекин был непреклонен: цзун-ли-ямынь отклонил домогательства России участвовать в сооружении железных дорог южнее Гирина<sup>124</sup>, лишив Петербург «вмешательства в дело постройки железной дороги в Южной Маньчжурии»<sup>125</sup>. Очевидно, что Китай стремился «нейтрализовать» договор о КВЖД.

Неожиданно для Д.Д. Покотилова Ху Юйфын сам обратился к нему за ссудой в 200 тыс. таэлей<sup>126</sup>. По-видимому, это была реакция Пекина на навязчивые предложения англичан, которые оказались обеспокоены выдачей концессии бельгийскому синдикату на дорогу Пекин–Ханькоу (за ним стояли французы). Скромный размер ссуды говорил о том, что как-то повлиять на строительство

---

директору Шёну, который якобы получил от бельгийцев до 2 млн. франков и не поделился с ним. Д.Д. Покотилов предположил, что для Русско-Китайского банка было бы выгодным участвовать в этом строительстве, предложив использовать для его финансирования депозит китайского правительства в банке в 5 млн. таэлей, с чем министр финансов согласился (Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 11 августа 1897 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.44. Л.46–50). См. также: Пролог русско-японской войны. Материалы из архива графа С.Ю. Витте. С предисловием и под ред. Б.Б. Глинского. Пг., 1916. С.79. Частично этот сюжет затронут в статье С.Г. Беляева «Россия и западные державы в Китае накануне русско-японской войны. Некоторые аспекты экономических отношений» (Азиатская Россия: люди и структуры империи. Сборник научных статей. К 50-летию со дня рождения профессора А.В. Ремнёва. Омск, 2005. С.469–495).

<sup>120</sup> Его «расположенность» к Гонконг-Шанхайскому банку была вызвана, по-видимому, тем, что Ху Юйфын задолжал ему 800 тыс. лан, взятых к тому же на весьма умеренных для Китая условиях – 5,5% годовых. Д.Д. Покотилов даже подозревал, что между Ху Юйфыном и банком было заключено какое-то секретное соглашение (Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 4 августа 1897 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.44. Л.40).

<sup>121</sup> Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 29 июля 1897 г. // Там же. Л.33 об.

<sup>122</sup> Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 26 и 28 июля 1897 г. // Там же. Л.7–9.

<sup>123</sup> Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 30 июля и 5 августа 1897 г. // Там же. Л.10–11.

<sup>124</sup> Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 20 августа 1897 г. // Там же. Л.32.

<sup>125</sup> Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 5 августа 1897 г. // Там же. Л.11.

<sup>126</sup> Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 7 августа 1897 г. // Там же. Л.12.

трассы она не сможет. Тем не менее, С.Ю. Витте разрешил выдать её, заодно потребовав от МИДа настоять перед цзун-ли-ямынем, чтобы все железные дороги в Южной Маньчжурии сооружались только при русском участии<sup>127</sup>. М.Н. Муравьёву министр финансов объяснил своё решение о суде опасением, что в противном случае Китай обратится за деньгами к иностранцам. Целью же С.Ю. Витте являлось полное устранение от этой дороги «иностранных капиталистов вообще и английских в особенности»<sup>128</sup>. Сановник полагал, что для России 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»<sup>129</sup>. Таким образом министр финансов стремился закрепить за Россией сферу влияния и защищать её от других иностранцев. Нетрудно заметить, что ничего «экономического» в подобных приёмах не было – они выражали желание действовать путём заключения особых соглашений. Кроме того, условие «не строились вообще» исключало какое бы то ни было экономическое развитие Маньчжурии. Но китайцы и сами не желали никаких иностранцев, а их активность в Маньчжурии была вызвана исключительно появлением КВЖД. Поэтому, невзирая на усилия Д.Д. Покотилова, Ху Юйфын повёл переговоры с фирмой «Арнольд Карберг» о займе в 800 тыс. фунтов стерлингов<sup>130</sup>.

М.Н. Муравьёв ответил министру финансов огромным письмом, в котором свалил всю ответственность на неуклюжие действия Э.Э. Ухтомского в Пекине в мае 1897 г., добивавшегося от Пекина права строить эти дороги для России и по сути провалившего переговоры. Попутно он затронул ещё более острую проблему: МИД даже не был уведомлён о переговорах Э.Э. Ухтомского в Пекине по поводу железных дорог в Маньчжурии, поэтому глава внешнеполитического ведомства заподозрил, что такая политическая программа (дорога до Шанхайгуаня и до корейской границы) не получила одобрения Николая II (то есть, он не был в курсе решений царя)<sup>131</sup>.

Интрига же в Пекине продолжалась. Ху Юйфын так и не получил ссуды из Русско-Китайского банка: он согласился дать под её обеспечение акций дороги лишь на 50 тыс. тазлей, да и то после настоятельных требований Д.Д. Покотилова (что свидетельствовало о намерении китайца не возвращать деньги)<sup>132</sup>.

<sup>127</sup> С.Ю. Витте – Д.Д. Покотилу 21 августа 1897 г. // Там же. Л.23.

<sup>128</sup> С.Ю. Витте – М.Н. Муравьёву 22 августа 1897 г. (копия) // Там же. Оп.29. Д.135. Л.1–3.

<sup>129</sup> С.Ю. Витте – М.Н. Муравьёву 20 августа 1897 г. (копия) // Там же. Л.7 об.

<sup>130</sup> Д.Д. Покотилу – С.Ю. Витте 1 сентября 1897 г. // Там же. Оп.28. Д.44. Л.78.

<sup>131</sup> М.Н. Муравьёв – С.Ю. Витте 23 августа 1897 г. // Там же. Л.26–30.

<sup>132</sup> Д.Д. Покотилу – С.Ю. Витте 4 августа 1897 г. // Там же. Л.37–40. В конечном итоге Ху Юйфын взял в Русско-Китайском банке 15 тыс. лан для личных нужд (Д.М. Позднеев – П.М. Романову 18 ноября 1898 г. // Там же. Д.45. Л.20).

Тем не менее, в конце ноября 1897 г. Ху Юйфын опять обратился к Д.Д. Покотилу за средствами (на сей раз ему было надо 400 тыс. лан на 4 года под 6% годовых), но он отказался использовать дорогу в качестве залога<sup>133</sup>. На сей раз С.Ю. Витте под предлогом усиления русского влияния в Маньчжурии получил 13 декабря 1897 г. согласие Николая II на выдачу ссуды<sup>134</sup>. Аргумент министра финансов был несостоятелен: никакого влияния на строительство железной дороги такие деньги оказать не могли, разве что – на самого Ху Юйфына, да и то в известных пределах. Вряд ли С.Ю. Витте успокоило донесение Д.Д. Покотилова, полученное за три недели до решения о ссуде, что в ближайшем будущем китайцы не собираются соединять их трассу с КВЖД в районе Гирина<sup>135</sup>. Возможно, что готовность министра финансов дать деньги означало его намерение перейти к более решительным действиям в Китае.

И в феврале 1898 г. С.Ю. Витте утверждал, что допущение англичан, американцев или других иностранцев к сооружению железных дорог в Южной Маньчжурии «представляется безусловно нежелательным». Порт-Артур в таком случае, по его мнению, был бы всегда слаб<sup>136</sup>. Но министр финансов не говорил ничего о том, какими способами следовало добиваться желаемого. Вряд ли давление на Пекин имело в этом случае хотя бы какой-нибудь эффект. Строгие указания В.Н. Ламздорфа А.И. Павлову твёрдо заявить в Пекине, что Россия не допустит иностранцев к железнодорожному строительству в Маньчжурии и что если Пекин не послушает Петербурга, то Россия сама озаботится защитой своих прав «теми средствами, к коим прибегают прочие державы в видах достижения намеченных ими целей»<sup>137</sup>. Посланник, исполняя данные ему инструкции, энергично протестовал против допущения к строительству железных дорог в Южной Маньчжурии иностранцев (кроме русских, разумеется). Цзун-ли-ямынь пошёл на некоторые уступки: он обещал довести свою железную дорогу от Шанхайгуаня только до Мукдена с тем, чтобы до соединения с КВЖД её строила Россия. Поверенный в делах верно оценил намерения Пекина, решив, что это проверка степени податливости Петербурга в железнодорожном вопросе<sup>138</sup>. В.Н. Ламздорф ответил дипломату, что они в этом вопросе на уступки не пойдут, несмотря на недовольство англичан<sup>139</sup>. К протестам Лондона в России отнеслись гораздо внимательнее, решив не

<sup>133</sup> Д.Д. Покотилу – С.Ю. Витте 25 ноября 1897 г. // Там же. Д.44. Л.88.

<sup>134</sup> Заём был заключён 9 (21) декабря 1897 г. и 5 (17) января 1898 г. (Там же. Оп.29. Д.128. Л.25–26).

<sup>135</sup> Д.Д. Покотилу – С.Ю. Витте 20 октября 1897 г. // Там же. Оп.28. Д.44. Л.97–100.

<sup>136</sup> С.Ю. Витте – В.Н. Ламздорфу 15 февраля 1898 г. // Там же. Д.801. Л.3.

<sup>137</sup> В.Н. Ламздорф – А.И. Павлову 16 февраля 1898 г. // Там же. Л.6.

<sup>138</sup> А.И. Павлов – в МИД 14 февраля 1898 г. // Там же. Д.44. Л.131.

<sup>139</sup> В.Н. Ламздорф – А.И. Павлову 16 февраля 1898 г. // Там же. Л.132.

требовать удаления от строительства железной дороги британского инженера К. Киндера, а наоборот, попытаться привлечь его на свою сторону, например, предложив ему выгодный контракт на сооружение русской магистрали<sup>140</sup>. Тем более, что оставить К. Киндера решил сам Пекин, чтобы успокоить англичан в связи с дорогой Пекин–Ханькоу<sup>141</sup>. Однако пару месяцев спустя министр финансов неожиданно дал отбой по отношению к К. Киндеру, сочтя соглашение с ним несвоевременным<sup>142</sup>. Возможно, спокойствие сановника наступило после подписания 15 (27) марта 1898 г. соглашения с Китаем об аренде Ляодуна и железной дороге к нему.

Изменили свою позицию и англичане. К. Макдоналд в Пекине в начале августа 1898 г. уверял А.И. Павлова, что Лондон не причастен к переговорам Гонконг-Шанхайского банка и что в основе возникающих недоразумений лежит недоверие друг к другу. Российский поверенный в делах заверил своего коллегу, что Петербург не намерен заключать секретное соглашение с Пекином и что его железнодорожные предприятия призваны содействовать торговле, а не ведут исключительно к захвату сфер и территорий<sup>143</sup>. Разъяснения К. Макдоналда хорошо соотносились с беседами Ч. Скотта в Петербурге и позицией Р. Солсбери в Лондоне.

Англичане сделали конкретное предложение, увязав вопрос о ссуде Гонконг-Шанхайского банка и соглашение с Россией о разделе сфер железнодорожных концессий в Китае. Это выглядело хорошей альтернативой красивой, но пустой идее С.Ю. Витте об общем договоре с Лондоном. Тем не менее, Петербург отверг инициативу как невыгодную, намереваясь заявить Пекину, что этот заём нарушает его обязательства перед Россией и потребовать компенсаций (правда, что требовать, в столице не знали, поэтому запросили Д.Д. Покотилова)<sup>144</sup>. Однако Россия всё-таки не стала упорствовать в противодействии займу, чем сняла одно из существенных препятствий в переговорах с Англией о разделе сфер влияния в Китае<sup>145</sup>.

<sup>140</sup> В.Н. Ламздорф – А.И. Павлову 7 марта 1898 г. // Там же. Л.142.

<sup>141</sup> Д.Д. Покотиллов – С.Ю. Витте 4 августа 1898 г. // Там же. Л.37–40.

<sup>142</sup> Телеграмма Э.К. Циглера 26 мая 1898 г. // Там же. Л.168.

<sup>143</sup> А.И. Павлов – в МИД 18 августа 1898 г. // Там же. Д.45. Л.12–18.

<sup>144</sup> П.М. Романов – Д.Д. Покотиллову 22 сентября 1898 г. // РГИА. Ф.560. Оп.29. Д.65. Л.148–151. Россия намеревалась сослаться на ст.3 петербургского дополнительного протокола 25 апреля 1898 г., согласно которому Китай обязался в случае строительства железной дороги до Нючжуана не использовать трассу для обеспечения займов (Пролог русско-японской войны. Материалы из архива графа С.Ю. Витте. С предисловием и под ред. Б.Б. Глинского. Пг., 1916. С.81).

<sup>145</sup> В утешение Д.Д. Покотиллов предлагал потребовать от китайцев вернуть ссуду в 400 тыс. лан, а М.Н. Гирс заявил цзун-ли-ямьню о желании России провести телеграф вдоль линии КВЖД до Порт-Артура. Китайцы возражали, но вяло (Д.Д. Покотиллов – П.М. Ро-

Китайцы же, не обращая внимания на протесты Петербурга, заключили 30 сентября (10 октября) 1898 г. договор с Гонконг-Шанхайским банком. Сумма была небольшой – 2,3 млн. фунтов стерлингов (16 млн. лан) на 45 лет под 5% годовых, из них 2 млн. предоставлялись сразу, 14 – в срок от года до двух<sup>146</sup>. Будущая железная дорога не могла стать залогом исправного внесения платежей, использовать возможно было лишь доходы от дорог Тяньцзинь–Шанхайгуань и Тяньцзинь–Лугоуцзяо. Но, с другой стороны, банк для реализации займа выпустил ценные бумаги, которые Россия могла бы скупить, чтобы установить, наконец, свой контроль над этой дорогой. Однако условия выпуска облигаций были таковы, что трасса и в этом случае оставалась в распоряжении банка, а не его акционеров (то есть, за этим вырастала фигура английского правительства). Досрочный выкуп займа у банка был возможен не ранее 1905 г. и только при согласии китайцев (этим условием явно подстраховались на случай желания России). Естественно, что Петербург не бросился немедленно осуществлять такую операцию. Поэтому же бесполезно было предлагать Пекину ссуду для выкупа линии – она ведь не могла служить залогом. Как предполагали российские чиновники, приобрести права на эту дорогу у самого синдиката вряд ли представлялось возможным без согласия английского правительства<sup>147</sup>.

Интрига, переплетшая англо-русские переговоры и поиск железнодорожных концессий в Китае, продолжилась далее. 9 января 1899 г. Д.М. Позднеев сообщил, что Ху Юйфын был вызван к императору с вопросом, почему Китай не строит железную дорогу Мукден–Гирина (из Южной Маньчжурии на соединение с КВЖД), когда на неё есть деньги (интрига была якобы затеяна помощником Ху Юйфына Чжан И). После ответа, что эта дорога отдана русским, Ху Юйфына уволили «за злоупотребления». Его место занял Сюй Цзычен. Этот удар оказался направлен и против англичан: К. Макдоналд заступался за Ху Юйфына, но безуспешно<sup>148</sup>. Судя по телеграммам Д.М. Позднеева, смел на руководителя явилась чисто внутрикитайской интригой, российские представители её не инициировали и в ней не участвовали. Одновременно Петер-

---

манову 21 апреля 1899 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.45. Л.113–114). Правда, против такого рассечения был английский посол в Петербурге (П.М. Романов – Д.Д. Покотилову 28 сентября 1898 г. // Там же. Оп.29. Д.65. Л.162). Подробнее см. главу 7 «Англо-русские переговоры о Китае 1898–1899 гг.»

<sup>146</sup> Д.Д. Покотилов – П.М. Романову 8 (20) октября 1898 г. и текст соглашения между китайским правительством и Гонконг-Шанхайским банком 30 сентября (10 октября) 1898 г. // Там же. Оп.28. Д.45. Л.1, 4–10.

<sup>147</sup> Справка [о договоре 10 октября 1898 г. между китайским правительством и Гонконг-Шанхайским банком] 13 ноября 1900 г. // Там же. Д.866. Л.1–2.

<sup>148</sup> Телеграммы Д.М. Позднеева С.Ю. Витте 9, 14, 18 и 21 января 1899 г. // Там же. Д.45. Л.30–39.

бург получил слабый положительный для себя сигнал: Ли Хунчжан сообщил Д.Д. Покотилову через своего приближённого В.Ю. Грота о желании Китая выкупить дорогу у Гонконг-Шанхайского банка, даже выплатив им премию. Деньги он намеревался найти в России, но при условии, чтобы Петербург не претендовал на железную дорогу до Пекина<sup>149</sup>. Несмотря на то, что китайцы упорно играли свою партию, по сути предложение Ли Хунчжана продемонстрировало отказ от прежних намерений – создать конкурента КВЖД.

Позднее, уже в начале 1900 г. руководство Поднебесной признало ошибочность своего решения о займе: выяснилось, что доходы двух дорог не смогут покрыть даже проценты по нему. Англичане только этого и ждали, чтобы установить полный контроль над дорогой Пекин–Тяньцзинь–Шанхайгуань. Китайцы также прямо признали, что пошли на соглашение из-за «сильного недоверия» к «союзнику» после того как он занял Порт-Артур<sup>150</sup>.

Но Россия уступила англичанам железную дорогу до Шанхайгуаня не просто так. Для компенсации С.Ю. Витте вспомнил именно то желание Петербурга, которого так боялись китайцы – железной дороги к Пекину<sup>151</sup>. Против этого возражал министр иностранных дел, призывая ограничивать (!) требования к Китаю. С.Ю. Витте как будто уступил, и министры сошлись на том, что немедленно концессия на железную дорогу к Пекину не нужна. Однако о ней следовало помнить и исподволь добиваться её строительства, а пока – настаивать на том, чтобы Китай признал первенство прав КВЖД на сооружение трассы до столицы Поднебесной<sup>152</sup>. Д.М. Позднеев немедленно поднял этот вопрос в Пекине, чем привёл китайцев в ужас. Они опасались, что в случае сооружения этой линии их главный город окажется в руках русских. Кроме того, такая дорога неизбежно подстегнула бы требовательность других держав<sup>153</sup>. Впрочем, 13 мая 1899 г. цзун-ли-ямьнь согласился дать обязательство, что Китай никогда и никому не передаст право на такую железную дорогу (благо это вполне отвечало интересам Пекина), а если будет строить сам при иностранной помощи, то первой страной, к которой правительство обратится, станет Россия<sup>154</sup>. Подобные обещания руководство Поднебесной раздавало всем и с лёгкостью.

Летом 1899 г. две проблемы – железная дорога до Пекина и заём на строительство трассы до Нючжуана – неожиданно объединились. С.Ю. Витте по-

<sup>149</sup> Д.Д. Покотилев – С.Ю. Витте 6 июля 1899 г. // Там же. Д.801. Л.169.

<sup>150</sup> Д.Д. Покотилев – С.Ю. Витте 10 января 1900 г. // Там же. Д.45. Л.160–164.

<sup>151</sup> С.Ю. Витте – М.Н. Муравьёву 6 мая 1899 г. // Там же. Д.801. Л.137–138. Указание в этом отношении Д.М. Позднееву было направлено ранее, 17 апреля 1899 г. (Там же. Оп.29. Д.25. Л.14–15).

<sup>152</sup> С.Ю. Витте – Д.М. Позднееву 8 мая 1899 г. // Там же. Оп.28. Д.801. Л.144.

<sup>153</sup> Д.М. Позднеев – П.М. Романову 13 мая 1899 г. // Там же. Л.146.

<sup>154</sup> Д.М. Позднеев – С.Ю. Витте 14 мая 1899 г. // Там же. Л.147.

ручил Д.Д. Покотилову вступить в переговоры с представителем английского синдиката А.Ф. Кохом и выяснилось, что выкупить железную дорогу – дело совсем не безнадежное. Англичане оказались уступчивы в первую очередь из-за того, что облигации займа, выпущенные по цене 97 от номинала, после русского требования о железной дороге к Пекину (почти параллельной дороге до Нючжуана) сразу упали в цене до 92 (а к концу 1900 г. их падение достигло 85 и ниже), поэтому, по мнению Д.Д. Покотилова, имелась реальная возможность приобрести облигации по номиналу (т.е., за 2,3 млн. фунтов стерлингов), за что Россия получала все права синдиката: деньги в размере 1,6 млн. фунтов стерлингов, ещё не предоставленные Китаю, железную дорогу длиной в 90 вёрст и права на линию до стены<sup>155</sup>. Казалось бы, вот оно – решение всех проблем. Заодно выяснилось, что англичане совсем не держатся за эту трассу: было не похоже, что она имела для них большой политический смысл. Возможно, что такое отношение стало следствием англо-русской договорённости о разделе сфер железнодорожного влияния в Китае, достигнутой 16 (28) апреля 1899 г. Кроме того, английское правительство побаивалось немцев, в чьих руках уже находилась часть линии, поэтому они не видели для себя ничего зазорного в том, чтобы отдать оставшуюся часть России, попытавшись таким образом столкнуть Петербург и Берлин. В общем, у английского правительства имелось несколько причин для того, чтобы отказаться от поддержки Гонконг-Шанхайского банка в этом вопросе. Кроме того, такая комбинация устраивала и китайцев (чтобы избавиться от обязательств перед Гонконг-Шанхайским банком), но лишь при одном условии: Россия не будет строить дорогу до Пекина<sup>156</sup>.

Однако С.Ю. Витте хотел и заём выкупить, и магистраль обязательно соорудить. Тем временем Россия, не отказываясь на словах от идеи получить от Китая концессию на дорогу до Пекина, практически ничего не делала в этом направлении. Д.Д. Покотилев характеризовал ситуацию как замкнутый круг: Россия требует у китайцев, они немедленно жалуются английскому посланнику в Пекине, затем английский посол в Петербурге запрашивает МИД, а министр отвечает, что ведутся лишь необязательные разговоры. Агент Министерства финансов считал, что России следует вести себя твёрже и не отступать перед запросами англичан. Он полагал необходимым настаивать на концессии на дорогу до Пекина, иначе Россия потеряет всякий авторитет в глазах китайцев<sup>157</sup>. Д.Д. Покотилев также предлагал всё-таки вступить в переговоры по поводу покупки Нючжуанской железной дороги<sup>158</sup>.

<sup>155</sup> Д.Д. Покотилев – С.Ю. Витте 1 июля 1899 г. // Там же. Д.170. Л.16.

<sup>156</sup> Д.Д. Покотилев – С.Ю. Витте 6 июля 1899 г. // Там же. Л.18.

<sup>157</sup> Д.Д. Покотилев – С.Ю. Витте 27 сентября 1899 г. // Там же. Д.801. Л.182.

<sup>158</sup> Д.Д. Покотилев – С.Ю. Витте 27 сентября 1899 г. // Там же. Д.143. Л.1–3.

Министр финансов ухватился за это предложение и 30 октября 1899 г. предложил Николаю II, пользуясь англо-бурской войной, потребовать от Китая концессии на железную дорогу как минимум до Великой стены, а ещё лучше – до Пекина<sup>159</sup>. Идею не поддержал посланник М.Н. Гирс, заметив, что это станет ударом по русско-китайским отношениям и что Пекин любой ценой попытается отказать в выдаче подобной концессии<sup>160</sup>. Надо сказать, что идея С.Ю. Витте больше напоминала чистую афёру. Что бы он стал возить по ней? Сколько бы она стоила (особенно на фоне огромных затрат для освоения Порт-Артура и Дальнего)? В любом случае можно констатировать, что его намерения в этот момент не отличались реализмом, они скорее являлись неким остатком былых замыслов покорения рынков всей Центральной Азии. Дорога в Пекин или до Стены могла восприниматься лишь как некий символ, как демонстрация торжества на фоне других держав. Этим она и казалась опасной.

Одновременно С.Ю. Витте вступил в переговоры с Гонконг-Шанхайским банком о концессии. Англичане тут же подняли цену, потребовав для себя 20% отступных. С.Ю. Витте в свою очередь пугал их тем, что добьётся от Пекина права строить железную дорогу, параллельную их трассе. Министр финансов также настоял, чтобы российская дипломатическая миссия в Поднебесной поддерживала в китайцах убеждение, «что мы не откажемся от сооружения дороги к Пекину», но пока не спешим с этим делом. Сановник рассматривал эти контакты исключительно как рычаг для успешной перекупки займа у Гонконг-Шанхайского банка: «Если мы будем обладать сказанной концессией, то может быть эти переговоры увенчаются успехом и тогда строить ветвь не придётся»<sup>161</sup>. Однако министра финансов несколько осадил министр иностранных дел, который, ссылаясь на М.Н. Гирса, написал ему о нежелательности слишком активных действий по получению концессии на железную дорогу до Пекина<sup>162</sup>. С.Ю. Витте согласился, и возникшая было острота вопроса сразу спала. 11 октября 1900 г. министр финансов получил согласие Николая II на выкуп концессии<sup>163</sup>. Казалось бы – одна часть общей задачи почти решена.

Однако через месяц С.Ю. Витте вдруг резко изменил подход к концессии Гонконг-Шанхайского банка. Он заявил, что из всей трассы его интересует лишь участок севернее Шанхайгуаня, остальное же не следует выкупать. То есть, приобретать следует не всю концессию, а только часть<sup>164</sup>. Почему сановник буквально в считанные дни поменял свою позицию, когда ничего вро-

<sup>159</sup> Всеподданнейший доклад С.Ю. Витте 30 октября 1899 г. // Там же. Д.801. Л.186.

<sup>160</sup> М.Н. Гирс – в МИД 14 ноября 1899 г. // Там же. Л.188.

<sup>161</sup> Всеподданнейший доклад С.Ю. Витте 30 октября 1899 г. // Там же. Д.143. Л.11–12.

<sup>162</sup> М.Н. Муравьёв – С.Ю. Витте 17 ноября 1899 г. // Там же. Л.15–16.

<sup>163</sup> Всеподданнейший доклад С.Ю. Витте 11 октября 1900 г. // Там же. Л.11–12.

<sup>164</sup> С.Ю. Витте – П.М. Романову 14 ноября 1900 г. // Там же. Д.170. Л.88–89.

де бы не изменилось – на это у меня нет ответа. Можно предположить, что С.Ю. Витте пожалел денег – тогда это яркий пример того, как он отказывался от планов экономической экспансии в Поднебесной. Изменение прежних намерений также могло быть связано с оккупацией Маньчжурии русскими войсками – в конце 1900 г. уже стало ясно, что быстро и без условий они оттуда не уйдут<sup>165</sup>. После такого решения министра финансов задумались уже англичане, в итоге сделка так и не состоялась.

Отдельно, по-видимому, следует рассматривать историю с концессией на дорогу Пекин–Калган. Это пример самостоятельных действий российских чиновников в Китае с той же целью – провести трассу до Пекина. В январе 1900 г. Д.Д. Покотилов узнал о намерении китайцев возобновить прежние планы и построить (на свои деньги!) несколько железных дорог по направлению от Пекина и Синминтина на север, к КВЖД<sup>166</sup>. Почти одновременно «Общество рудного дела в Монголии» решило добиваться концессии на железную дорогу Пекин–Калган, чтобы затем продолжить её на север, до Кяхты. С.Ю. Витте с удивлением узнал об этом и оставил резолюцию: «Предупредите г. Ротштейна, чтобы подобных планов не осуществлял без предварительного моего разрешения. Я об этом ничего не знаю»<sup>167</sup>. Позднее выяснилось, что об этой дороге А.Ю. Ротштейну неоднократно сообщал В.Ю. Грот, банкир поручил ему узнать возможность её сооружения в связи с интересами золото-промышленного общества. После отказа С.Ю. Витте А.Ю. Ротштейн ответил, что Русско-Китайскому банку до этой дороги «нет, конечно, никакого дела»<sup>168</sup>. С.Ю. Витте совершенно заблокировал возможность строительства магистрали: по его просьбе В.Н. Ламздорф дал указание посланнику в Пекине просить, чтобы китайское правительство не разрешало экспедиции, организованной В.Ю. Гротом, проводить изыскание железной дороги Пекин–Калган–Кяхта<sup>169</sup>. Министр финансов усмотрел в этой трассе возможного конкурента его плану провести ветку от КВЖД до Пекина. Кроме того, ходатайства о двух железных дорогах были явно нежелательны, так как очевидно уменьшали шанс на получение хотя бы одной концессии. Тем не менее, экспедиция, организованная В.Ю. Гротом (в её составе были три шведа), в начале сентября 1901 г.

<sup>165</sup> Подробнее см. главу 8 «Россия и Китай в 1900–1903 гг.: конец экономической экспансии».

<sup>166</sup> Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 7 января 1900 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.171. Л.24.

<sup>167</sup> Выписка из донесения Я.П. Шишмарёва в МИД 4 мая 1901 г. и резолюция С.Ю. Витте // Там же. Л.38.

<sup>168</sup> Извлечение из письма А.Ю. Ротштейна П.А. Боку 17 августа 1901 г. // Там же. Л.46–47.

<sup>169</sup> В.Н. Ламздорф – С.Ю. Витте 21 августа 1901 г. // Там же. Л.48.

прибыла в Пекин и только после того, как В.Ю. Грот получил распоряжения от А.Ю. Ротштейна, от нее отказались. То есть, до этого момента А.Ю. Ротштейн и В.Ю. Грот действовали в обход С.Ю. Витте. За это главный инициатор был немедленно наказан. В.Ю. Грота по распоряжению министра финансов немедленно уволили из числа сотрудников Русско-Китайского банка. С.Ю. Витте также подчеркнул: «Значит, Грот действовал, во всяком случае, с ведома Ротштейна»<sup>170</sup>. Д.М. Позднеев безуспешно пытался вступиться за В.Ю. Грота. Он писал С.Ю. Витте о том, что англичане скоро пускают железную дорогу Пекин–Тунчжоу и ходят «упорные слухи», что они намереваются продолжить её до Шанхайгуаня и Калгана<sup>171</sup>. Однако если Д.М. Позднеев предлагал в ответ на слухи действовать (выступить с ответными мерами), то С.Ю. Витте и российская дипломатия ограничивались намерением протестовать в Пекине, ссылаясь на нарушение его обещаний (что заранее было обречено на неудачу).

Неожиданно в декабре 1901 г. С.Ю. Витте пересмотрел своё мнение и обратился к В.Н. Ламздорфу с просьбой содействовать в получении концессии на железную дорогу Пекин–Калган<sup>172</sup>. Трудно понять причины, по которым министр финансов круто изменил свою точку зрения (скорее всего, это произошло из-за бесперспективности добыть разрешение на ветку от КВЖД до столицы), но с этого момента российская дипломатия и агенты Министерства финансов в Китае дружно озадачились этой проблемой. Если дипломаты советовали не спешить и готовить почву<sup>173</sup>, то Д.Д. Покотилов составил прошение от имени Русско-Китайского банка (будучи уверенным в неудаче), а Д.М. Позднеев предлагал использовать частное лицо, например, себя<sup>174</sup>. Д.Д. Покотилов оказался прав: Пекин отказал в выдаче такой концессии банку. Предлог был стандартным: Китай якобы собирался строить эту дорогу сам и уже изыскал для неё 6 млн. лан<sup>175</sup>. Д.Д. Покотилов не поверил и пригрозил протестом, если китайцы займут деньги на эту магистраль у иностранцев. Надо сказать, что Пекин удержался от такого шага, хотя интерес к этой дороге проявляли и англичане, и американцы и даже итальянцы. В конце концов, летом 1903 г. правители Поднебесной обратились за негласной поддержкой к Русско-Китайскому банку. С.Ю. Витте не возражал, но отдал

<sup>170</sup> Д.М. Позднеев – С.Ю. Витте 8 сентября 1901 г. с резолюцией министра финансов // Там же. Л.56.

<sup>171</sup> Телеграммы Д.М. Позднеева С.Ю. Витте 8 сентября, 6 ноября, 6 декабря 1901 г. // Там же. Л.55, 72, 78.

<sup>172</sup> С.Ю. Витте – В.Н. Ламздорфу 11 декабря 1901 г. // Там же. Л.81–82.

<sup>173</sup> П.М. Лессар – в МИД 16 декабря 1901 г. // Там же. Л.87.

<sup>174</sup> Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 24 декабря 1901 г. // Там же. Л.93–94; Д.М. Позднеев – С.Ю. Витте 14 декабря 1901 г. // Там же. Л.90–92.

<sup>175</sup> Д.Д. Покотилов – С.Ю. Витте 8 апреля 1902 г. // Там же. Д.11. Л.303–305.

вопрос на усмотрение руководства банка: будет ли дело выгодно с коммерческой точки зрения?<sup>176</sup> А.Ю. Ротштейн, кажется, не горел желанием вложить немалые деньги в этот сомнительный по части прибыли проект, поэтому история заглохла до 1905 г.

#### **2.4. Маньчжурское горнопромышленное товарищество**

Кроме двух несомненно состоявшихся предприятий С.Ю. Витте (Русско-Китайского банка и КВЖД), были и не столь успешные проекты. В частности это Маньчжурское горнопромышленное товарищество. Его учреждение 5 июля 1902 г. лишь отчасти можно рассматривать как шаг, направленный на продолжение политики экономической экспансии в Северном Китае<sup>177</sup>. С.Ю. Витте объяснял появление новой структуры тем, что Пекин отказался предоставить Русско-Китайскому банку преимущество в эксплуатации предприятий в Маньчжурии<sup>178</sup>. Министр финансов ориентировал товарищество на получение концессий у цзянь-цзюней с тем, чтобы затем передавать их частным лицам<sup>179</sup>.

<sup>176</sup> А.И. Путилов – А.Ю. Ротштейну 26 июля 1903 г. // Там же. Д.171. Л.140.

<sup>177</sup> Б.А. Романов объяснил учреждение товарищества трудностями приобретения концессий на имя Русско-Китайского банка. Но результаты деятельности товарищества на этом поприще оказались весьма скромны. Такой итог историк списал на спешку: Маньчжурское горнопромышленное товарищество просто не успело скинуть с себя «личину» Русско-Китайского банка (Романов Б.А. Указ. соч. С.380–381). Он также предложил и другое объяснение: товариществом С.Ю. Витте хотел замаскировать перед Николаем II участие банка в приобретении концессий (С.402). Непонятно, зачем это было нужно министру финансов. Я полагаю, что причины появления товарищества надо искать в другой плоскости – об этом речь пойдёт ниже.

<sup>178</sup> Эти затруднения оказались связаны не только с последствиями восстания ихэтуаней, они отражали долгосрочную политику Пекина, рассчитанную на усложнение условий горнодобычи для иностранцев. В 1899 г., ещё до восстания, Пекин внёс изменения в горные правила. Согласно им, во главе акционерных обществ должны были находиться только китайцы, а иностранным подданным не могло принадлежать более 50% всех акций. Правила содержали также много неясностей, предусматривали обременительные сборы и сложные бюрократические процедуры (Дополнение к Горному уставу 29 июля 1899 г. // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.775. Л.14–16; замечания по поводу новых правил о разработке горных богатств, представленные управляющими отделениями Русско-Китайского банка в Китае, б/д. // Там же. Оп.29. Д.156. Л.57–62).

<sup>179</sup> Всеподданнейший доклад С.Ю. Витте «Об учреждении Маньчжурского горнопромышленного товарищества» (утверждён Николаем II 5 июля 1902 г.) // РГА ВМФ. Ф.32. Оп.1. Д.152. Л.18–20. До этого попытки получить от местных властей концессии на добычу полезных ископаемых сталкивались со значительными трудностями. Так, в 1898 г., зная о желании КВЖД получить в Гиринской провинции возможность добывать уголь, китайские чиновники аннулировали все выданные ими ранее концессии на его добычу и объявили, что займется разработками сами (по большей части фиктивно). Ценой вопроса для них было установление монопольной стоимости на уголь: они намерева-