

Я.Л. Салогуб

СЗФ РАП, г. Санкт-Петербург

В.П. Казанцев

Смольный ин-т РАО, г. Санкт-Петербург

Железнодорожная концессия 1898 года как фактор колониальной экспансии России в Китае

К концу XIX века железнодорожное строительство превратилось в мощный рычаг проникновения капитала развитых стран в экономику государств Восточной Азии. Серия «неравноправных договоров», заключённых Китаем с европейскими странами после поражения в опиумных войнах 1840–1860 гг., открыла китайские порты для иностранной торговли, предоставив европейцам значительные права в области приобретения и аренды недвижимого имущества и право экстерриториальности. Борьба за китайские железнодорожные и сырьевые концессии в последнее десятилетие XIX в. стала центральным событием дальневосточного узла противоречий.

В этих международных условиях содержание концессионных договоров и методы их практической реализации приобрели некоторые особенности. Китайское правительство полностью отстранялось от контроля над получившей концессию компанией и территорией, где власть компании-концессионера ничем не ограничивалась. По своему содержанию навязанные «великими державами» цинскому правительству договоры концессии были откровенно колониальными и грабительскими. Все вопросы производственной деятельности, вплоть до реализации продукции и способа оказания услуг, решал концессионер. Сырьевые концессии чаще всего предусматривали только начальную стадию производства – добычу сырья, глубокая переработка которого осуществлялась уже в стране концессионера, и договоры не предусматривали передачу этих технологий концеденту.

© Салогуб Я.Л., Казанцев В.П., 2014

Создавая имущественный комплекс, концессионер полностью оснащал его импортным оборудованием, поскольку Китай предоставить его не мог. Таким образом, на перспективу формировалась технологическая зависимость концедента и предприятия от поставивших оборудование стран. Подобная зависимость включала и гуманитарную составляющую. Квалифицированный персонал на предприятие подбирали концессионер. Концедент предоставлял чернорабочих и подрядчиков, если об этом была договорённость. Известны лишь единичные случаи, когда концессионное предприятие, открывая учебное заведение, оказывало помощь в подготовке специалистов из числа местных жителей.

Предоставляя территорию под концессию, Китай имел свою обязательную долю в предприятиях. В российской железнодорожной концессии такая доля была небольшой, но неотчуждаемой. Доли китайского правительства в железнодорожных концессиях рубежа XIX–XX веков не повторили судьбу доли Египта в концессии Суэцкого канала. Не выдержав конкуренции с развитыми европейскими экономикой на мировом рынке, Египет оказался не платёжеспособным, и вынужден был продать свою долю в концессии для погашения долга.

В соответствии с Тяньцзиньским 1858 года и Пекинским 1869 года договорами представители «цивилизованных» наций пользовались в Китае правом экстерриториальности. На территории концессии действовал особый правовой режим, допускалось создание местных (национальных) органов самоуправления и полиции, распространявших юрисдикцию на граждан своего государства. Привилегии российской железнодорожной концессии распространялись ещё дальше и вторгались в сферу публичных полномочий государства. Общество КВЖД имело право содержать на территории концессии вооружённую стражу и осуществлять правосудие в отношении китайских подданных, по всем вопросам, связанным с дорогой.

Первую железнодорожную концессию в мае 1895 года получила Франция [20, с. 24], через год – Россия. К 1898 году китайское правительство заключило предварительные контракты на строительство 19 железнодорожных линий, общей протяжённостью в 10450 км. Однако острое политическое соперничество держав не позволило большинству этих проектов реализоваться [5, с. 59–60].

На момент появления первых проектов проведения части Транссибирской железнодорожной магистрали по территории Маньчжурии в конце 80-х гг. XIX века [11], концессии стали достаточно распространёнными и имели «в высшей степени разнообразное значение» [6, с. 49–50]. В российском гражданском праве, в узком смысле, под концессией понимали предоставление частному лицу, в том

числе и иностранному, со стороны общины или государства права осуществлять общественные работы, полезные для экономики государства (общины). В качестве вознаграждения за труд и понесённые расходы концессионер мог извлекать из созданного объекта доход в течение определённого (как правило – длительного) периода времени [6, с. 50]. Помимо этого, концессия предполагала активное использование территории, на которой находились объекты.

Первые проекты строительства Транссибирской железной дороги не предполагали для России каких-либо территориальных приобретений. О них заговорили после появления плана «спрямления» Сибирской железной дороги и строительства её части по территории Северной Маньчжурии. Историография Китайской восточной железной дороги (КВЖД) считает родоначальником идеи «спрямления» Сибирского пути вице-адмирала В.Н. Копытова. Выступая 18 декабря 1887 года на заседании VIII отдела Императорского Российского технического общества с докладом о направлении Транссибирской магистрали В.Н. Копытов предложил, для существенной экономии средств, часть дороги за Иркутском, по соглашению с Китаем, провести через Кяхту и далее – по территории Маньчжурии до села Никольское в Приморской области [7, с. 518–519]. Специальная комиссия, изучавшая этот вопрос, посчитала предложения адмирала недостаточно обоснованными и отвергла его проект. В конце 1880-х годов Комитет министров принял решение о строительстве магистрали как «сплошного железнодорожного пути до Владивостока» исключительно по территории России.

КВЖД имеет сложную дипломатическую предысторию. По сей день, эти события связывают с изменением баланса сил в Азиатско-Тихоокеанском регионе, ставшим следствием японо-китайской войны 1894–1895 гг. и последующим усилением российско-японских противоречий. Причины, по которым участок Транссиба длиной около 2 тыс. верст был проведён по территории сопредельного государства (Китай), и их последствия неоднозначно оценивались дореволюционными [8; 13; 14; 25; 26], советскими [20; 21] и современными исследователями [15].

Первоначально в Комитете Сибирской железной дороги обсуждался план проведения дороги до Владивостока через Хабаровск, представленный С.Ю. Витте во всеподданнейшем докладе 6 ноября 1892 года и одобренный Александром III. Санкт-петербургский исследователь И.В. Лукоянов считает, что тогда же министр финансов поставил вопрос о проведении части Транссиба через Китай [15, с. 85]. Но император был категорически против проведения стратегической железнодорожной линии по чужой территории. Сомнения были и у

представителей высшего петербургского чиновничества. Против высказались бывший министр путей сообщения К.Н. Посьет, управляющий делами Сибирского комитета А.Н. Куломзин. Их поддержало руководство Приамурья в лице генерал-губернатора С.М. Духовского, высказавшего свои сомнения в записке к императору 23 декабря (11 января 1896 года) [12].

Ко времени окончания японо-китайской войны и заключения Симоносекского договора (1895 г.) существовало два проекта «спрямления» Сибирской железной дороги: «северный» и «южный». За «северный» вариант Благовещенск – Цурухайтуй выступали Приамурский генерал-губернатор С.М. Духовской, директор Азиатского департамента МИД Д.А. Капнист и военный агент в Китае К.И. Вогак. «Южный» вариант Чита – Владивосток защищал С.Ю. Витте [15, с. 96–103]. Оба проекта выступали за аннексию части территории Северной Маньчжурии. Но в отличие от оппонентов, планы С.Ю. Витте предусматривали достижение цели через сближение с Китаем, используя японо-китайские противоречия, взяв на себя роль «спасителя» целостности Китая от японских завоевателей. Китай в ответ на нашу «услугу» согласился бы на исправление мирным путём нашей границы [17, с. 697]. Именно «мирная экспансия» в Китай стала основой его геополитической программы, которая была сформулирована не позднее первой половины 1895 года и состояла в том, что Центральная Азия должна служить нашим интересам без «материального» завоевания. Железная дорога становилась при этом не просто средством для развития торговли, а одним из важнейших средств экономической экспансии России в Китай. В историографии сложилось устойчивое мнение, что уже тогда С.Ю. Витте задумал не просто строительство железной дороги от Читы до Владивостока через Маньчжурию, но и намеревался искать для России незамерзающий порт на тихоокеанском побережье Китая [15].

Юридическим основанием строительства КВЖД стал русско-китайский союзный договор от 22 мая 1896 года [16, с. 105–106]. Переговоры по его заключению, начатые в Пекине российским посланником А.П. Кассини, были завершены в Москве. С российской стороны договор подписали министр иностранных дел А.Б. Лобанов-Ростовский и министр финансов С.Ю. Витте, со стороны Китая – чрезвычайный посол Ли Хунчжан, прибывший на коронацию Николая II.

Цель оборонительного союза определялась как предупреждение возможного японского вторжения на континент. Договор предусматривал создание военного союза двух государств, который начал действовать в случае нападения Японии на Россию, Китай или Корею. Отдельно оговаривалось открытие всех портов Китая для российских военных судов на всё время военных действий.

Статьи 4 и 5 договора содержали нормы о железнодорожной концессии. Возглавлявший переговоры с российской стороны С.Ю. Витте добивался, чтобы дорога принадлежала непосредственно царскому правительству. Однако глава китайской делегации Ли Хунчжан настоял на передаче строительства и эксплуатации дороги Русско-Китайскому банку, который планировал создать для этой цели специальное акционерное общество [21, с. 114–115]. Россия по договору не получала права размещать свои войска в Маньчжурии, но осуществлять транзитные военные перевозки можно было как в военное, так и в мирное время. Сооружение железнодорожной линии через Северо-Восточный Китай не должно было стать предлогом для захвата китайской территории и служило исключительно повышению мобильности российской армии. Договор вступал в силу после подписания китайским правительством дополнительного контракта на постройку и эксплуатацию КВЖД.

Пока велись переговоры в Москве, 18 мая 1896 года между Министерством финансов и Русско-Китайским банком было заключено секретное соглашение [23] о создании общества с уставным капиталом в 5 млн. руб. (1000 акций по 5000 руб. каждая). 70% акций, оплаченных банком, передавались на хранение правительству России через систему Государственного банка. Общество получило гарантии казённого покрытия в случае дефицита собственных средств [15, с. 100].

27 августа (8 сентября) 1896 года в Берлине китайский посланник в Российской империи Сюй Цзэнчэн подписал с правлением Русско-Китайского банка контракт о предоставлении банку права на постройку железной дороги через Манчжурию [10, с. 110–112], уточнивший положения московского договора.

Контракт был рассчитан на 80 лет. Двенадцать его статей определяли организационно-правовые основы строительства и эксплуатации дороги. Все мероприятия осуществляло акционерное Общество Китайско-Восточной железной дороги, акционерами которого могли быть только российские или китайские подданные. Для КВЖД закреплялась ширина колеи русских железных дорог. По §6 контракта административная и судебная власть в полосе отчуждения принадлежала Обществу КВЖД. Руководящими органами КВЖД являлись: собрание акционеров, правление, председатель правления (подданный Китая), вице-председатель (подданный России), управляющий (подданный России), Совет при управляющем (начальники отделов и служб дороги). Общество КВЖД обладало правом юридического лица [24, с. 175].

Помимо административных привилегий, контракт обеспечивал для России важные экономические преимущества: понижение на

треть таможенных пошлин; право правления КВЖД самостоятельно устанавливать железнодорожные тарифы; освобождение доходов Общества от налогов. Срок концессии устанавливался в 80 лет с начала эксплуатации линии. Китайское правительство могло выкупить дорогу досрочно, через 36 лет после открытия движения, но только на условиях полного возмещения Обществу строительных затрат и принятия на себя всех долговых обязательств КВЖД. Со стороны России Обществу КВЖД выделили заём в 10 млн. рублей. Китайское правительство отвело под строительство бесплатный земельный фонд с расстоянием 30 км по обе стороны от колеи. Частновладельческие земли, необходимые для нужд КВЖД, могли приобретаться на возмездной основе. Этот земельный фонд и составил полосу отчуждения КВЖД, которая превратилась в своеобразный вытянутый русский сэттльмент – территорию, правовой режим которой определялся частным договором концессии и российским законодательством. Определённые выгоды получала и китайская сторона. Проведение железнодорожной магистрали, вызвавшее приток населения и развитие городской инфраструктуры, сделало Маньчжурию одним из самых динамично развивающихся районов Китая.

В сентябре 1896 года учреждается акционерное Общество КВЖД [9, с. 25], выборы в правление которого состоялись на общем собрании акционеров в декабре в Санкт-Петербурге. На первом заседании правления 27 декабря 1896 года [19, с. 25, 26] вице-председателем правления с российской стороны стал С.И. Кербедз, членами правления – П.М. Романов, А.Ю. Ротштейн, Д.Д. Покотилов, Э.К. Циклер фон Шафгаузен, Э.Э. Ухтомский. Возглавить строительство пригласили инженера А.И. Юговича. Для ускорения делопроизводства были учреждены четыре исполнительные комиссии: техническая, финансовая, хозяйственная и административная. Последняя занималась обеспечением общественного порядка и полицейского надзора в зоне строительства, а также установлением взаимосвязи между правлениями Общества КВЖД в Петербурге и Пекине [18, с. 24–26]. Заседания правления решено проводить в помещении Русско-Китайского банка на Английской набережной.

В январе 1897 года император Китая, по ходатайству правления Общества КВЖД, издал указ о назначении бывшего посланника Китая в Петербурге и Берлине Сюй Цзэнчэна первым председателем Общества КВЖД. В Пекине в это же время открылся филиал правления, который возглавил директор Пекинского филиала Русско-китайского банка и член правления Д.Д. Покотилов.

Одной из главных особенностей предприятия КВЖД, стратегическое значение которого тщательно замалчивалось, заключалось в том,

что официально строительство являлось делом исключительно коммерческим и находилось под контролем министерства финансов. Управление полосой отчуждения должно было осуществляться не российскими властями, а самой компанией. Пока шло строительство, министр финансов успешно отстаивал права своего ведомства на управление и контроль над КВЖД как над частным предприятием в соответствии с договором 1896 года. С.Ю. Витте предупреждал любые попытки, особенно со стороны военных, усилить своё влияние. «Постройка КВЖД должна представляться как исключительно коммерческое предприятие. Всякое официальное участие наших властей в постройке железной дороги может только навредить делу», – писал он в Главный штаб в марте 1898 года [2. Ф. 400. Оп. 1. Д. 2409. Л. 6].

В период сооружения дороги (с 1897 по 1903 год) гражданское управление в полосе отчуждения совмещалось с общим руководством строительством. Главный инженер А.И. Югович осуществлял свои административные полномочия через строительное управление по возведению КВЖД [3. Ф. 702. Оп. 1. Д. 348. Л. 11]. Оно, как личная канцелярия главного инженера, начало работу в Петербурге с января 1897 года и окончательно оформилось во Владивостоке к лету 1897 года.

Официальной датой начала строительства дороги считается 16 августа 1897 года [18, с. 31], но экспедиционная группа строительного управления во главе с инженером А. И. Шидловским прибыла на берега Сунгари ещё в апреле 1897 года. 15 марта 1898 года в Пекине была подписана «Конвенция между Россией и Китаем о Ляодунском полуострове» [1. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1897. Л. 83], определившая конечной точкой Транссиба порт Талиенвань (Дальний). С июня 1897 года строительные работы начинаются от Харбина и Порт-Артура [18, с. 264].

Местом пребывания управления выбрали участок на берегу реки Сунгари в месте, где по плану магистраль пересечёт реку. Железнодорожный поселок Сунгари (так его хотели назвать) дал начало строительству столицы полосы отчуждения КВЖД городу Харбину. 23 апреля 1898 года А.И. Шидловский, от имени управления, приобрёл в восьми верстах от берега Сунгари участок бывшего ханшинного завода под строительство помещений для нужд «Штаба управления дороги» [3. Ф. 702. Оп. 1. Д. 107. Л. 96–107].

Воплощение в жизнь грандиозного проекта строительства Транссибирской железной дороги, изменившее соотношение политических сил в Центральной Азии и Азиатско-Тихоокеанском регионе, привело к появлению в правительственных кругах России взглядов на железнодорожное строительство не просто как на средство освоения

и обороны зауральских территорий, но и как на возможность для проникновения в Восточную Азию. Российская империя воспользовалась этим, приступив на рубеже веков к строительству в центре Маньчжурии огромного предприятия, ставшего впоследствии зоной русского влияния в регионе.

Литература

1. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ).
2. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА).
3. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ).
4. Письмо Б.Л. Громбчевского приамурскому генерал-губернатору Н.И. Гродекову от 5 сентября 1898 г. // РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 7. Д. 107. Л. 96–107.
5. *Болдырев Б.Г.* Займы как орудие закабаления Китая империалистическими державами. М.: Госфиниздат, 1962.
6. *Борзенко А.А.* Гражданские ограничения железнодорожных предприятий. Ч. 1–2. Ч. 2. Концессия железнодорожного права. Опыт сравнительно-законодательного исследования / Издание Демидовского юридического лицея. М.: Товарищество «Печатня С.П. Яковлева», 1883.
7. Великий железнодорожный путь через Сибирь и Восточно-Китайская железная дорога с 1887 года // Железнодорожное дело. 1901. № 45–46. С. 517–519.
8. *Гурко И.В.* Черты и силуэты прошлого: правительство и общественность в царствование Николая II в изображении современника. М.: Новое литературное обозрение, 2000.
9. *Зуев В.Ф.* История проекта строительства Амурско-Николаевской железной дороги // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества. Материалы международной научно-практической конференции, посвящённой 60-летию Хабаровского края, 100-летию со дня начала строительства КВЖД и города Харбина. Хабаровск, 1998. С. 25–28.
10. Контракт на постройку и эксплуатацию КВЖД. 27 августа – 8 сентября 1896 г. // *Гримм Э.Д.* Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842–1925). (Труды московского института востоковедения имени Н.И. Нариманова при ЦИК СССР. VI). М.: Изд-во института востоковедения, 1927.
11. *Копытов Н.В.* О наивыгоднейшем направлении магистральной и непрерывной Всероссийской железной дороги (с картой Сибири и приложением брошюры «Петербург-Владивосток» // Железнодорожное дело. 1888. №№ 2, 3, 4.
12. Красный архив. 1932. № 3 (52). С. 83–91.
13. *Куропаткин А.Н.* Записки генерала Куропаткина о Русско-японской войне. Итоги войны. Berlin: J. Ladyschnikow, 1911.
14. *Ламздорф В.Н.* Дневник 1894–1896 гг. М.: Международные отношения, 1991.

15. *Лукоянов И.В.* «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века. СПб.: Изд-во «Дмитрий Буланин», 2008.

16. Московский русско-китайский договор о заключении оборонительного союза 22 мая 1896 г. // *Гримм Э.Д.* Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842–1925). (Труды московского института востоковедения имени Н.И. Нариманова при ЦИК СССР. VI). М.: Изд-во института востоковедения, 1927.

17. *Нарочницкий А.Л.* Колониальная политика капиталистических держав на Дальнем Востоке 1860–1895 гг. М.: Изд. Акад. наук СССР, 1956.

18. *Нилус Е.Х.* Исторический обзор КВЖД 1896–1923 гг. По поручению Правл. о-ва и под ред. спец. комис. сост. агент Правл. о-ва Е.Х. Нилус. В 2 т. Т. 1. Харбин: Типография Правл. о-ва Кит. Вост. ж. д., 1923.

19. Протокол заседания правления Общества Китайской восточной железной дороги от 27/14 января 1896 г. № 1 // *Нилус Е.Х.* Исторический обзор КВЖД 1896–1923 гг. По поручению Правл. о-ва и под ред. спец. комис. сост. агент Правл. о-ва Е.Х. Нилус. В 2 т. Т. 1. Харбин: Типография Правл. о-ва Кит. Вост. ж. д., 1923. С. 25–26.

20. *Романов Б.А.* Очерки дипломатической истории русско-японской войны 1895–1907. Изд. 2-е, испр. и доп. М.; Л.: Изд-во Акад. наук СССР, 1955.

21. *Романов Б.А.* Россия в Манчжурии (1892–1906 гг.). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л.: Ленинград. восточ. инст-т им. А.С. Енукидзе, госуд. Академич. тип. 1928.

22. Сборник договоров и дипломатических документов по делам Дальнего Востока за 1895–1905 гг. СПб.: Изд-во М-ва иностр. дел; Тип. А.М. Менделевича, 1906.

23. Секретное соглашение между Министерством финансов и Русско-Китайским банком 18 мая 1896 г. // Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917 гг. М.: Гос изд-во политической литературы, 1952.

24. *Сонин В.В.* Приамурское генерал-губернаторство и его роль в становлении управления полосы отчуждения КВЖД (1884–1917 гг.) // Проблемы российского государственного строительства и законодательства. Владивосток, 1994. С. 172–178.

25. *Суботич Д.И.* Задачи России на Дальнем Востоке. Ревель: «Ревельские известия», 1908.

26. *Суворин А.С.* Дневник Алексея Сергеевича Суворина (1843–1912) / Предисл. *М. Кричевского*. М.: Новости, 1992.

Railway Concession 1898 as a Factor of Colonial Expansion of Russia in China

The article discusses the history of the acquisition of the Russia-China railway concession and its significance for strengthening of Russian presence in northeast China.

Key words: *railway concession, the Chinese Eastern railway, the expansion.*