

## 8.8. РОССИЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭКСПАНСИЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ

Стручалин П.И., к.филос.н., доцент, кафедра  
экономики и менеджмента;

Самойленко И.В., к.э.н., доцент, кафедра экономики  
и менеджмента;

Богуславский А.М., к.э.н., доцент, кафедра  
экономики и менеджмента

*Волгоградский филиал ОУП ВО  
«Академия труда и социальных отношений»*

Экспансия Российской империи на Дальнем Востоке – один из наиболее масштабных, затратных и амбициозных проектов в истории страны. В процессе его реализации проявились как сильные, так и слабые стороны российской государственности. Попытка в короткие сроки обогнать великие державы потребовала значительных капиталовложений, труда и таланта десятков тысяч российских подданных (от топографов и дипломатов до инженеров и рабочих). Тем не менее, первоначальные замыслы не были успешно завершены. Торговый оборот с Китаем остался незначительным в общем объеме внешней торговли России. Затраты на осуществление дальневосточной стратегии даже в отдаленной перспективе не могли быть компенсированы доходами. Средства, потраченные в Маньчжурии, оказались недоступны отечественной промышленности, испытывавшей постоянный недостаток капитала для развития. Потеря же южной Маньчжурии в результате Русско-японской войны окончательно поставила крест на первоначальных планах – экономическое доминирование России в Китае стало в принципе невозможным. Тем не менее, «поворот на Восток» нельзя считать бессмысленной авантюрой. Его важнейшими прогрессивными следствиями стали укрепление позиций России на собственном Дальнем Востоке, подъем сельского хозяйства в Сибири.

В завершающем XIX в. десятилетии Российская империя достигла пределов своего территориального роста. В этот период произошло изменение внешнеполитических приоритетов, характеризующее историками как «поворот на Восток».

Недостаточная защищенность тихоокеанских рубежей, малое внимание к восточным делам тревожили в те годы многих дальневосточных российских политиков. Генерал-губернатор Восточной Сибири граф Н.Н. Муравьев-Амурский еще в 1854 г. предупреждал великого князя Константина Николаевича: «Соседний многолюдный Китай, бессильный ныне по своему невежеству, легко может сделаться опасным для нас под влиянием и руководством англичан, французов, и тогда Сибирь перестанет быть русскою; а в Сибири, кроме золота, важны нам пространные, достаточные для всего излишества земледельческого народонаселения Европейской России на целый век; потеря этих пространств не может не вознаградиться никакими победами и завоеваниями в Европе; и, чтоб сохранить Сибирь, необходимо ныне же сохранить и утвердить за нами Камчатку, Сахалин, устье и плавание по Амуру и приобрести прочное влияние на соседний Китай» [1, с. 32].

Именно беспокойство за целостность дальневосточных рубежей страны стало первой предпосылкой раз-

работки новой стратегии. Дальневосточные регионы страны являлись наименее защищенными в военном отношении – сказывались малочисленность русского населения, транспортная удаленность, отсутствие крепостей. Территория современных Приамурья и Приморья была присоединена в 1858-1860 гг. по условиям Айгуньского и Пекинского договоров между Россией и Китаем, их освоение только начиналось. Тем временем шел раздел сфер влияния великих держав в слабеющем Цинском Китае. Модернизирующаяся Япония проводила все более агрессивную политику в отношении Кореи и Маньчжурии. Среди европейских держав первым соперником России была Великобритания: точки противостояния между державами возникали по всей российской границы – от Ирана и Памира до Маньчжурии. В сложившейся ситуации царское правительство склонялось к принятию парадоксальной стратегии: для защиты своих владений еще более расширить сферу военно-политического влияния, иначе говоря, нужно было придти в Маньчжурию раньше, чем туда нагрянут иностранцы.

«Поворот на Восток» был связан, помимо политических решений, также с достижением важных экономических целей. Планы экономической экспансии в первую очередь связаны с именем С.Ю. Витте (с августа 1892 г. – министр финансов). Растущая российская промышленность нуждалась в новых рынках сбыта. В Европе продукция отечественных обрабатывающих отраслей не могла конкурировать с товарами европейских предприятий. Более перспективным выглядел азиатский, в первую очередь китайский, рынок. Восток привлекал не только возможностью выгодной торговли. Российские земли за Уралом обладали огромными природными ресурсами, которые также могли быть включены в хозяйственную деятельность посредством установления стабильного транспортного сообщения с Европейской Россией (где все более проявлялась проблема сельскохозяйственного перенаселения).

И наконец, уже в ходе реализации планов политического и экономического укрепления России на Дальнем Востоке возникла совершенно новая цель (хотя и непосредственно вытекающая из предыдущих), а именно – становления России как одной из ведущих морских держав. Международная торговля являлась основой благосостояния европейских народов на протяжении нескольких столетий. Россия в этом отношении имела серьезные ограничения: ни один порт страны не обеспечивал полностью свободного выхода в Мировой океан. Любое движение на Запад в этом отношении делало неизбежным конфликт по меньшей мере с одной из великих держав. Единственным решением поставленной цели оставалось приобретение связанного с центром страны железной дорогой незамерзающего порта на тихоокеанском побережье (в Китае или Корее). Другой важнейшей задачей становилось в таком случае создание на Тихом океане многочисленного и передового в техническом отношении флота (военного и торгового).

Экономическая база для реализации столь масштабных проектов имела. За 10 лет (1887-1897 гг.) промышленное производство в стране удвои-

лось. За 13 лет (с 1887 г. по 1900 г.) производство чугуна в России выросло почти в пять раз, стали – также почти в пять раз, нефти – в четыре раза, угля – в 3,5 раза, сахара – в два раза. В результате денежной реформы 1897 г. Россия получила устойчивую валюту, обеспеченную золотом, что стимулировало приток иностранных капиталовложений. Во внешней торговле установился положительный баланс, т.е. превышение экспорта над импортом.

Первым шагом в реализации восточной стратегии следует считать решение о строительстве Сибирской железной дороги.

Планы постройки подобной магистрали появились уже в 1850-х гг. Согласно проекту генерала Е.В. Богдановича, магистраль должна была поддержать развитие промышленности Урала, а также российско-китайскую торговлю. В 1891 г. Александр III подписал указ о сооружении Великого Сибирского пути во Владивосток, в том же году началось строительство его первых участков [7, с. 82-84]. С.Ю. Витте планировал наладить посредством строящейся Сибирской железной дороги торговлю с Маньчжурией (экспорт российской промышленной продукции, импорт чая и шелка).

Сибирская магистраль строилась быстрее, чем любая из железных дорог того времени. К 1904 г. основные работы были завершены. Сумма затрат (вместе с Китайско-Восточной железной дорогой) достигла 1,13 млрд. руб., к 1914 г. – 1,5 млрд. руб. Затраты на строительство дороги составляли 7-8% годовых государственных расходов (частное инвестирование изначально было отвергнуто). Дорога пропускала только шесть пар поездов в сутки со средней скоростью товарного состава 12 верст в час.

Низкая пропускная способность дороги не позволила обеспечить транзитные перевозки товаров в должном объеме (прежде всего сибирского хлеба). Уже в 1906 г. началась реконструкция магистрали. В 1913 г. было завершено строительство большей части второго пути. Рост перевозок по Сибирской железной дороге постоянно возрастал, тем не менее, экономический результат от ее эксплуатации оказался ниже ожидаемого. Основным назначением стала перевозка переселенцев и военных грузов.

В 1893 г. в докладе на имя Александра III С.Ю. Витте указал на то, что строящаяся дорога в ближайшие годы не окупится [2, с. 159]. Были предложены дополнительные меры стимулирования торговли: организация коммерческого судоходства по Амуру, а также строительство железной дороги на территорию Китая. Китайская восточная железная дорога стала непосредственным продолжением Транссибирской железнодорожной магистрали. Идея о спрямлении дороги через китайскую территорию была высказана уже в 1885 г.: таким образом протяженность пути сокращалась на 2000 верст, а расходы по строительству – на 100 млн. руб.

Предложение поначалу не находило положительного ответа: Александр III отказывался проводить часть стратегической железной дороги через чужую территорию. Противники такого проекта указывали также на то, что посредством новой железной дороги начнется наплыв китайских торговцев в Сибирь.

В 1893 г. бурятский врач Петр Бадмаев, знаток тибетской медицины, имевший влияние при императорском дворе, представил Александру III памятную записку «О задачах русской политики на азиатском Востоке», в которой доказывал возможность и необходимость присоединения к России Монголии, Китая и Тибета. Бадмаев предлагал продолжить строящийся Транссиб веткой на 1500 верст в глубь китайской территории (до Ланчжоу). «Вся торговля Китая попадет в наши руки... Европейцы не в состоянии с нами конкурировать... С проведением этой линии начнется финансово-экономическое могущество России» [6, с. 120]. Император наложил на доклад резолюцию: «Все это так ново, необычайно и фантастично, что с трудом верится в возможность успеха» и пожаловал П.А. Бадмаеву титул действительного статского советника.

Несмотря на явное прожектерство, представленный доклад дал дополнительный импульс реализации восточной стратегии. От нового царя Бадмаев затребовал 20 млн. руб. казенных денег «на присоединение Китая». На полученные средства (в размере 2 млн. руб.) был создан торговый дом, деятельность которого не принесла серьезного коммерческого эффекта.

Прокладка дороги напрямую через Маньчжурию была невозможна без согласия правительства империи Цин. Японо-китайская война 1894-1895 гг., завершившаяся поражением Средней империи, резко изменила баланс сил на Дальнем Востоке. Вмешательство России позволило сохранить территориальную целостность Китая (японцы были принуждены уйти с захваченного ими Ляодунского полуострова). Китаю был предоставлен заем в размере 400 млн. франков (150 млн. руб.) на выплату контрибуции Японии. Необходимая сумма была собрана синдикатом, образованным из французских и российских банков, который предложил лучшие условия займа, чем потенциальные кредиторы из Лондона и Берлина (4% годовых с неопределенными сроками возврата долга). В качестве обеспечения возврата займа были указаны доходы от китайской морской таможни [9, с. 90]. В качестве ответного шага Россия могла рассчитывать на ряд уступок Пекина: разрешение на строительство железной дороги через Маньчжурию, приобретение незамерзающего порта.

Союзный договор между Российской империей и Китаем был подписан 22 мая 1896 г. в Москве. Его основное содержание касалось совместной обороны против возможной внешней агрессии. Договор также предоставлял России перспективные хозяйственные возможности: концессии на строительство железных дорог, разработка полезных ископаемых в провинциях Гири и Хэйлунцзян. Кроме того, Китай обязался не предоставлять контроль над своими финансами иностранным державам без одобрения на то России [10, с. 292-294]. Важной внешнеполитической задачей России становится противостояние политике «открытых дверей», которую настойчиво внедряли в Китае европейские державы и США. Полное открытие Китая для иностранных торговцев не оставило бы шансов российскому экспорту в Поднебесной.

8 сентября 1896 г. в Берлине было подписано специальное соглашение об условиях строительства Маньчжурской железной дороги. Учреждалось «Общество Китайской восточной железной дороги» с акционерным капиталом в 5 млн. руб. Акционерами общества могли стать как китайские, так и российские подданные. Крупнейшим акционером являлось Министерство финансов Российской империи. Финансировал строительство учрежденный Русско-Китайский банк, в который китайское правительство внесло 18 млн. франков.

Договор о строительстве и эксплуатации дороги содержал ряд выгодных для российской стороны условий:

- понижались на треть китайские пошлины на товары, ввозимые для строительства;
- провозные пошлины устанавливались по усмотрению российской стороны.

Китайское правительство отказывалось от вмешательства в управление финансами общества, таким образом, освобождая его доходы от налогов [12, с. 33]. Дорога с прилегающей территорией передавалась в концессию сроком на 80 лет. Предусматривалась возможность выкупа Китаем дороги через 36 лет после начала эксплуатации.

Строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) началось 16 августа 1897 г. Был определен маршрут магистрали (Чита – Владивосток). Дорогу строили по российским стандартам. На протяжении КВЖД было сооружено 1464 моста, проложено девять туннелей, из них два протяженностью более трех километров. На строительстве КВЖД трудились, помимо 200 тыс. китайских рабочих, также значительное число русских рабочих и специалистов, для привлечения которых были установлены оклады в 2-3 раза выше, чем в России. Строителям и охране дороги приходилось часто отражать нападения банд хунгузов. Строительство было завершено к 1902 г. Средняя стоимость прокладки одной версты оказалась в три раза выше, чем на Сибирской железной дороге (причинами стали дороговизна работ и материалов, а также большое число имущественных злоупотреблений).

К тому времени первоначальная идея о спрямлении маршрута железной дороги по соображениям экономики развилась в более масштабный проект: КВЖД станет средством российской экономической экспансии на китайском Дальнем Востоке. Обсуждались планы строительства дополнительной ветки в глубь китайской территории с выходом к морю. Китай сотрясали народные волнения, вполне ожидаемым становился распад империи. В таких условиях царскому правительству виделась возможность территориального расширения в Северной Маньчжурии.

Очередной этап освоения Маньчжурии наступил в 1898 г., когда была заключена Русско-китайская конвенция (Пекинский договор), по условиям которой Ляодунский полуостров передавался на 25 лет в аренду России (для строительства торгового и военного портов на его территории). Конвенция давала право соорудить железнодорожную ветку от порта до одной из станций КВЖД (позднее названную Южно-Маньчжурской железной дорогой, ЮМЖД). В период 1895-1904 гг. в развитие инфраструктуры

железных дорог в Маньчжурии было вложено 563,5 млн. руб. [13, с. 331-335]. Внешние займы получить не удалось, расходы по ЮМЖД (как и по КВЖД) финансировались из государственного бюджета (акционерное общество КВЖД выпускало облигации, которые приобретал Государственный банк).

Вместе с железными дорогами строились города. Крупнейшей станцией КВЖД и главным городом северной Маньчжурии стал основанный в 1898 г. Харбин. В городе работали мукомольные мельницы, пивоваренные, винокуренные и кирпичные заводы. К 1917 г. число жителей Харбина перевалило за 100 тысяч (из них русских – 60 тысяч) [11, с. 370].

Расположенный на Ляодунском полуострове город Дальний был основан на месте китайского поселка Циннива. Он включал в себя три района: Административный городок, Европейский город, Китайский город. Дальний стал одним из наиболее удачно спланированных городов Востока (современники называли его дальневосточным Парижем) [1, с. 207-208]. Оборудованный по последнему слову техники порт был защищен волнорезом, оснащен сухими доками. В короткое время Дальний занял второе место по грузообороту (после Шанхая) на тихоокеанском побережье. Разработанный русскими градостроителями план развития Дальнего впоследствии был принят и осуществлен японцами.

Дальний был объявлен коммерческим портом, открытым для любого иностранного судна. Расположенный в 30 километрах от него Порт-Артур становился главной базой русской Тихоокеанской эскадры. В 1903 г. город насчитывал 42 065 жителей (в том числе 17 709 русских подданных). Промышленность обеспечивала производство строительных материалов, спирта и табака. В городе работала типография, издавалась газета «Новый край» [1, с. 893-896]. В 1902 г. на Ляодунском полуострове работало 700 фирм, их годовой оборот превысил 35 млн. руб. Затраты на строительство Дальнего и Порт-Артура составили 30 млн. золотых рублей (около 11,5 млрд. современных российских рублей) за семь лет.

На Дальнем Востоке создавался российский коммерческий флот. При КВЖД было учреждено собственное пароходство, владевшее флотилией из 26 судов, которое почти не осуществляло перевозок частных грузов, выполняя в основном казенные заказы. В 1899 г. в Санкт-Петербурге было основано Русское Восточно-Азиатское общество (дочернее предприятие датской Восточно-Азиатской компании). На Дальнем Востоке общество было больше известно как «Русское Восточно-Азиатское пароходство» («Р.В.А.П.О.»). Общество выполняло грузовые и пассажирские рейсы для КВЖД, занималось перевозкой почтовой корреспонденции в Китай и владело регулярной пассажирской линией «Руссазиатик».

Царское правительство уделяло развитию Маньчжурии большее внимание, чем собственному Дальнему Востоку. Предполагалось увеличение населения Дальнего до 400 тыс. чел. (для сравнения: население Владивостока в 1897 г. – 29 тыс. чел.). Выбор Дальнего в качестве главного порта России на Тихом океане остановил строительство большого торгового порта во Владивостоке. С це-

лю развития маньчжурских владений России в 1899 г. в Дальнем были отменены пошлины на ввоз товаров (установлен режим порто-франко). Параллельно с этим постепенно вводились пошлины на ввоз в порт Владивостока. Отмена режима порто-франко для Владивостока, рассматриваемая как мера поддержки местных товаропроизводителей, привела к подъему промышленности, спровоцировав лишь рост цен и контрабанды. В результате в 1904 г. ввозные пошлины вновь отменили.

С целью поддержки российской экономической экспансии в 1895 г. был создан Русско-Китайский банк. Для его формирования 15% средств предоставил Санкт-Петербургский международный коммерческий банк, а 61% поступил от четырех французских банков. Несмотря на преобладание французского капитала, контролировали деятельность банка российские подданные. Председателем правления стал князь Э.Э. Ухтомский – один из главных сторонников восточной стратегии. К 1904 г. банк занимал вторую позицию среди 10 иностранных банков, работавших на китайской территории [4, с. 434-435]. Собственный капитал банка достиг 15 млн. руб. С 1897 г. банк, наряду с кредитованием торговых операций, приступил к приобретению предприятий и концессий. При его участии были учреждены синдикат «Монголор» (для деятельности в Монголии) и «Англо-Русская компания» (для горных разработок в Маньчжурии). Понеся в результате Русско-японской войны значительный материальный ущерб, Русско-Китайский банк свернул свою деятельность и в 1910 г. был присоединен к Русско-Азиатскому банку [4, с. 168].

В 1902 г. на средства Государственного банка было учреждено Маньчжурское горнопромышленное общество, которое приобрело шесть концессий на разработку полезных ископаемых. В числе важнейших концессий: контракт на разработку Фушуньских копей в Маньчжурии; контракты на разработку золотых месторождений Квантуна.

С 1900 г. полоса отчуждения КВЖД была расширена до пяти верст в обе стороны. Пахотные земли выкупались у китайских собственников по рыночной стоимости, общественные – по минимальной (ежегодно на выкуп земель в полосе отчуждения расходовалось 5 млн. руб. в год). Кроме полосы вдоль дороги, в долгосрочную аренду (80 лет) брались лесные концессии, необходимые для производства шпал, для строительства. В одной провинции Хэйлунцзян арендовались лесные территории площадью 100 тыс. га. Освоение территории северной Маньчжурии продолжалось вплоть до революции 1917 г. В 1911 г. предприниматель В.Ф. Ковальский приобрел крупнейшую концессию (5000 кв. км) с выходом узкоколеек к станциям Яблоня и Ханьдаохэцзы. На ее территории помимо лесных разработок, создавались деревообрабатывающие предприятия, выращивались продовольственные и технические сельскохозяйственные культуры.

В 1903 г. Николай II утвердил правила водворения русских переселенцев на участках КВЖД. Допускались лица любого вероисповедания. Князь Э.Э. Ухтомский при поддержке Л.Н. Толстого предлагал переселить в Маньчжурию духоборов (высочайшего

одобрения идея не получила, духоборы переселились на Кавказ и в Канаду). Полное заселение полосы КВЖД требовало дополнительно 590 млн. руб. расходов – таких средств в бюджете уже не было. Тем не менее, русское население северной Маньчжурии росло, к 1917 г. там проживало 150 тыс. российских подданных. Торговый оборот Харбина достиг 33,5 млн. руб. в 1909 г., годовая продукция предприятий полосы отчуждения (в основном переработка сельскохозяйственной продукции) составила 12 млн. руб. Маньчжурия стала поставщиком хлеба для Дальнего Востока.

Экономическая экспансия России к 1904 г. распространилась также на территорию Корейского полуострова. Этому способствовали установившиеся между двумя странами доброжелательные отношения. В 1884 г. между Россией и Кореей было заключено соглашение о дружбе и торговле. В 1888 г. было подписано специальное соглашение о сухопутной торговле. Коджон (король) Кореи неоднократно просил принять свою страну под российский протекторат, обещая предоставить за это незамерзающий порт. В 1898 г. был учрежден Русско-Корейский банк (проработал непродолжительное время).

Российский советник К.А. Алексеев стал в 1898 г. во главе финансов Кореи. В 1900 г. по инициативе морского министерства была приобретена концессия на строительство угольной станции (склад и причал) на юго-восточном побережье полуострова в районе города Мазанпо. Российскими подданными были приобретены концессии на разработку угольных месторождений, лесные концессии на реке Ялу. В целом на долю России приходилось не более 2,5% внешнеторгового оборота Кореи. Основным препятствием была угроза противостояния с Японией. Токио требовал размена: не препятствовать России в Маньчжурии в обмен на включение Кореи в сферу влияния Японии.

Грандиозным планам С.Ю. Витте в отношении развития российско-китайской торговли не суждено было осуществиться. В начале XX в. рынок Китая уже был насыщен английскими, американскими, немецкими, французскими и японскими товарами. Российская промышленная продукция оказалась в сравнении с ними недостаточно конкурентоспособной. Русский экспорт в Китае упал с 7,7 млн. руб. до 4,1 млн. руб. в течение 1850-1893 гг., затем увеличился до 7,5 млн. руб. к 1910 г. Главным товаром русской промышленности, имевшим спрос в Китае, были хлопчатобумажные ткани – но и они постепенно вытеснялись продукцией иностранных конкурентов – их вывоз с 1906 г. по 1914 г. сократился в два раза. Торговля керосином, в которой Россия лидировала на китайском и японском рынках, также снижалась на фоне растущего американского ввоза. Отечественные нефтепроизводители переключились на европейский рынок. Устойчивым спросом пользовалась лишь смирновская водка (в годовом коммерческом товарообороте по железной дороге ее доля доходила до 70%). Импорт из Китая с 1893 г. по 1910 г. увеличился с 7,5 до 45 млн. руб., т.е. значительно опережал экспорт. В товарообороте Китая Россия занимала седьмое место, уступая в

четыре раза Великобритании. Торговля с Китаем имела незначительный вес во внешнеторговом обороте, достигшем в 1910 г. 2,5 млрд. руб. [4, с. 150].

Сибирская магистраль не стала новым трансконтинентальным маршрутом между Европой и Азией. Объем транзитных перевозок по железной дороге достиг в 1911 г. 4,6 млн. пудов, в то время как через Суэцкий канал было перевезено 1143,8 млн. пудов.

Ежегодно общий грузооборот КВЖД рос, не принося, тем не менее, значительной прибыли. Основная часть перевозок приходилась на заказы морского и военного ведомств. Транзитный коммерческий экспорт состоял из сельскохозяйственной продукции (зерно, сено). Такая ситуация отражала общую структуру внешней торговли Российской империи: экспорт состоял из сельскохозяйственной продукции и сырья (хлеб, лен, масло и т.д.); те же отрасли составляли основу импорта (хлопок, шелк, шерсть, чай, кофе, табак). Значительная часть грузопотока приходилась на местные перевозки – в связи с высокими тарифами они приносили КВЖД большую часть дохода. Таким образом, не была достигнута одна из основных целей, для которой строилась КВЖД, – дорога не открыла путь российским промышленным товарам на восток. Более того, на дальневосточные рынки России стали активно проникать промышленные товары (спички, керосин, табак и др.) американского и японского происхождения. В перспективе экономические возможности КВЖД были значительными: это подтвердилось в 1930-х гг., когда перешедшая к японцам магистраль стала эксплуатироваться на полную мощность.

Российский торгово-промышленный капитал не проявлял интереса к Маньчжурии. Быстро растущая отечественная промышленность работала на внутреннего потребителя, китайский рынок был не нужен. Торговые агенты не стремились изучить китайский рынок, приспособиться к его потребностям. Успешную торговлю с Китаем развернули лишь некоторые владивостокские купцы (А.Д. Старцев, Ю.И. Бринер, И.Я. Чурин).

Серьезным препятствием для развития торговли были значительные транспортные издержки. Русский фрахт из Одессы на пароходах «Добровольного флота» (созданного специально для обеспечения связи с Дальним Востоком) стоил в три раза дороже, чем фрахт из Гамбурга. Перевозка железной дорогой незначительно снижала расходы [4, с. 32-33]. Серьезной проблемой оказалась конкуренция со стороны китайских торговцев: они довольствовались незначительной торговой наценкой (5-10%) и низкой зарплатой, часто прибегая к подделке российской продукции (в первую очередь водки).

Единственным выходом из сложившейся тупиковой ситуации было развитие промышленности на российском Дальнем Востоке. Но именно в этом отношении положение было наиболее тяжелым. В Приморье промышленность отсутствовала как таковая, не было даже собственного кирпича или угля. Экономика края держалась в основном на казенных заказах. Частный капитал на Дальний Восток не шел, ограничиваясь вложениями в Европейской

России. Доступ к кредитованию отсутствовал. Помимо отсутствия необходимого капитала, проблемой была малочисленность русского населения (население Приамурского края в 1901 г. – 240 тыс. чел.). Острая нехватка квалифицированной рабочей силы парадоксальным образом сочеталась с высоким уровнем безработицы.

Строительство Сибирской магистрали и КВЖД потребовало 1,5 млрд. руб. В сумме расходов, связанных с реализацией дальневосточной стратегии, следует учесть, помимо затрат на строительство железных дорог (1,5 млрд. руб.) и городов (30 млн. руб.), также затраты на создание Тихоокеанской эскадры (предназначенной именно для защиты новых территориальных приобретений Российской империи). Общие расходы военного морского бюджета России за 1895-1903 гг. составили 738 млн. руб. Полная стоимость постройки и вооружения нового эскадренного броненосца (в Порт-Артуре их базировалось семь) достигала 14 млн. руб., стоимость броненосного крейсера – 7 млн. руб. Значительные расходы были связаны с устранением ущерба от восстания боксеров в 1900 г., выкупом земель, приобретением концессий, щедрыми подарками цинским чиновникам и маньчжурским цзянь-цзюням (местным правителям).

Итоговая сумма вложенных в Маньчжурию казенных денег достигла по меньшей мере 2 млрд. руб., что сопоставимо с величиной годового бюджета Российской империи – 2,318 млн. руб. в 1908 г. [9, с. 702]. Первую прибыль КВЖД принесла в 1908 г. (2,5 млн. руб.) – сумма весьма скромная в сравнении с изначальными капиталовложениями [9, с. 250].

Военно-политические позиции России в Северо-Восточном Китае в начале XX столетия были очень сильными. В сжатые сроки была проложена железнодорожная магистраль, связавшая этот отдаленный регион с Центральной Россией.

Построены три больших города (в том числе два портовых с самым современным на то время оснащением). Сформирована Тихоокеанская эскадра (не уступавшая любому из военных флотов, действовавших в регионе).

Безусловно, изначально поставленная С.Ю. Витте цель – экономическая колонизация Китая – была изначально неосуществимой. Окончательно отказаться от ее реализации заставили военно-политические осложнения (восстание ихэтуаней в 1900 г., последовавшее за ним участие России в иностранной интервенции в Китае и неизбежное при этом ухудшение отношений между Петербургом и Пекином, наконец, Русско-японская война, означавшая потерю южной Маньчжурии).

В истории «поворота на Восток» отчетливо проявилось отсутствие долгосрочной экономической политики, основанной на разумном соотношении задач и возможностей. Внешнеполитический курс определялся в результате борьбы отдельных лиц и группировок (министр финансов С.Ю. Витте, военный министр А.Н. Куропаткин, статс-секретарь А.М. Безобразов, князь Э.Э. Ухтомский и др.). Окончательные решения принимались зачастую на основе личного отношения монарха к тому или иному государственному деятелю.

Оказалась совершенно безосновательной идея о значительном потенциальном спросе на российские промышленные товары в Китае. В действительности, китайский рынок уже был в значительной мере насыщен европейскими товарами, а нерастроченные богатства Срединной империи были преувеличены в рассказах европейских путешественников.

Погоня за отдаленными целями препятствовала решению неотложных текущих задач. Превращение России в одну из ведущих морских держав виделось более важным, чем развитие отечественной промышленности и сельского хозяйства, на поддержку которых в бюджете 1908 г. было выделено соответственно 4,5 и 3 млн. руб.

Опасность такой экономической стратегии в какой-то мере осознавала и политическая элита страны. В 1897 г. С.Ю. Витте предупреждал, что России не выдержать большие затраты на Дальний Восток: по его данным, из 130 млн. населения лишь 40 млн. имели достаточно средств к существованию, а 90 млн. были нищими [7, с. 627]. Невозможно было также бесконечно прибегать к международному кредитованию (хотя данный источник сыграл решающую роль в становлении российской тяжелой индустрии). Выплаты по иностранным займам в начале XX в. уже составляли около четверти расходов бюджета, ложась тяжелым бременем на финансовую систему.

Оценка дальневосточной стратегии Российской империи, в первую очередь программы железнодорожного строительства, не может сводиться к подсчету коммерческой эффективности. Положительные следствия «поворота на Восток» проявились не сразу и часто не в тех сферах, где они ожидались. Впервые в истории Россия создала на Тихом океане значительные военную и торговую флотилии. Уступив Японии свои маньчжурские владения, Россия все же сохранила все стратегически важные пункты на собственном Дальнем Востоке – без постройки железных дорог это было невозможно. Сибирская магистраль обеспечила организованное с 1910 г. в период деятельности П.А. Столыпина на посту премьер-министра переселение земледельцев в Сибирь и на Дальний Восток. Азиатская часть страны, бывшая до того главным образом поставщиком пушнины, включилась в экономические связи, стала важнейшим поставщиком зерна и масла на мировом и внутреннем рынках.

## Литература

1. Верещагин А.В. В Китае [Текст] / А.В. Верещагин. – СПб. : Типография Э. Арнольда, 1903. – 227 с.
2. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов [Текст]. Т.1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2. Ч. 1 / Сергей Юльевич Витте. – М. : Наука, 2004. – 646 с.
3. Воронцов В.В. Россия в народно-хозяйственном отношении [Текст] / В.В. Воронцов // Филиппсон А. Европа. – СПб. : Книгоиздательское Товарищество «Просвещение», 1908. – 756 с.
4. Квантунская область [Текст] // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона : в 86 т. (82 т. и 4 доп.). – СПб., 1890–1907, доп. т. Ia. – С. 893-896.
5. Кредит и банки в России до начала XX века [Текст] : Санкт-Петербург и Москва / Б.В. Ананьич и др. – СПб. : Изд-во СПб. ун-та, 2005. – 667 с.

6. Кузьмин Ю.В. Восточные проекты доктора П.А. Бадмаева [Текст] / Ю.В. Кузьмин. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2006. – 184 с.
7. Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. [Текст] / И.В. Лукьянов. – СПб. : Нестор-История, 2008. – 668 с.
8. Ремнев А.В. Камчатка в планах Муравьева-Амурского [Текст] / А.В. Ремнев // Исторический ежегодник. – Омск, 1999. – С. 28-43.
9. Россия в Маньчжурии (1892-1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма [Текст] / под ред. В.Ю. Визе и Р.Л. Самойловича. – Л. : Изд-во Ленингр. Восточного Ин-та им. А.С. Енукидзе, 1928. – 631 с.
10. Русско-китайский договор [Текст] // Сб. договоров России с другими государствами. 1856-1917 / сост. Н.В. Козьменко. – М. : Госполитиздат, 1952. – С. 292-294.
11. Сиверс В. Азия / В. Сиверс. – СПб. : Книгоиздательское товарищество «Просвещение», 1909. – 758 с.
12. Сизенева Л.А. Налоговая система России: ретроспективный анализ и приоритетные направления развития [Текст] / Л.А. Сизенева, Е.Н. Антамошкина ; ГОУВПО «МГУС», Волгоградский филиал. – Волгоград : Изд-во ВолГУ, 2006. – 138 с.
13. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.) [Текст] / М.И. Сладковский ; Ин-т Дальнего Востока АН СССР. – М. : Наука, 1974. – 439 с.

## Ключевые слова

Экономическая экспансия; Китайско-Восточная железная дорога; Русско-Китайский банк; дальневосточная стратегия России; русская Маньчжурия.

*Стручалин Павел Игоревич*

*Самойленко Инна Викторовна*

*Богуславский Александр Михайлович*

## РЕЦЕНЗИЯ

В представленной статье рассмотрен интересный и сложный этап российской истории – так называемый поворот на Восток на рубеже XIX-XX вв. После двухвековой ориентации на Запад было принято решение о приоритетном развитии дальневосточной стратегии. В сжатые сроки была осуществлена попытка реализации проекта, по своему масштабу сравнимому с освоением Новороссии в конце XVIII в. (не случайно неофициальным названием Маньчжурии в те годы стала «Желтороссия»).

Исследуемому периоду посвящено значительное число публикаций. Как правило, они касаются политической, военной и дипломатической стороны вопроса. Экономическая составляющая остается на втором плане, ее тщательное изучение еще не проведено. Открытым остается вопрос: являлся «поворот на Восток» случайным экспериментом, инициированным отдельными представителями элиты Российской империи, или же был объективно обусловлен потребностями растущей российской экономики?

Историческая миссия России на Востоке являлась предметом размышления многих российских философов и писателей. Среди инициаторов «поворота на Восток» немало высокообразованных талантливых личностей (С.Ю. Витте, Э.Э. Ухтомский). Тем не менее, большинство поставленных целей осталось не осуществленными. Сказалось отсутствие долгосрочной стратегии, увлечение величественными планами в ущерб решению повседневных задач.

Актуальность исследования дальневосточной стратегии Российской империи связана с разработкой новых проектов Российской Федерации (сотрудничество со странами Азии, развитие евразийской транспортной системы, строительство нового порта и космодрома и т.д.). Перспективы развития в этом направлении весьма значительны, ведь Азиатско-Тихоокеанский регион является наиболее динамично развивающимся экономическим центром планеты. Рассматривая процесс реализации дальневосточных планов начала XX в., мы получаем возможность избежать повторения старых ошибок.

Работа рекомендуется к публикации.

*Глинская О.С., д.э.н., доцент, заведующая кафедрой экономики, бухгалтерского учета и аудита Российского университета кооперации Волгоградского кооперативного института (филиала).*