

М. В. Ходяков

Китайско-Восточная железная дорога и планы усиления русского экономического влияния на Дальнем Востоке в преддверии Первой мировой войны*

Сегодня не вызывает сомнения тезис, согласно которому Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), открывшая движение в начале XX в. и соединявшая Читу с Владивостоком и Порт-Артуром, сыграла ключевую роль в освоении Маньчжурии — пустынных земель на северо-востоке Китая. Ее строительство было направлено на укрепление русского военного, экономического и культурного влияния на Дальнем Востоке¹.

Основные принципы функционирования КВЖД нашли отражение в исследовательской литературе. Однако, несмотря на наличие ряда крупных работ, характеризующих правительственную политику в отношении дальневосточных окраин², вопрос о степени эффективности дороги в деле колонизации русского Дальнего Востока в полной мере не разработан.

В последнее время историки обратились к содержанию дискуссий, развернувшихся в Государственной думе относительно влияния выборного органа на финансовую политику правительства в целом и экономическое развитие

* Статья выполнена при поддержке Российского научного фонда. Проект № 18-18-00142 «Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917)»; This research was supported by the Russian Science Foundation. Project № 18-18-00142 «The Center and the regions: state economic policy on the outskirts of the Russian Empire (1894–1917)».

Китайско-Восточной железной дороги в частности. Исследования показали, что отсутствие согласия между различными фракциями Думы при обсуждении бюджета КВЖД, сохранение после русско-японской войны прежней политики Министерства финансов сдерживали деятельность отечественных предприятий в регионе³.

Петербургский историк И. В. Лукоянов, характеризуя русскую политику России в Маньчжурии начала XX в., называет ее «кризисной и неудачной». Он считает, что царское правительство не сумело сформулировать реальных целей своего курса и способов его реализации в Маньчжурии по причине серьезных противоречий в столичных верхах и вытекающей отсюда невозможности найти консенсус между министерствами по этому вопросу. Истинные цели Петербурга, по его мнению, сводились к стремлению достичь полного господства России в Маньчжурии, что мало отличалось от прямой аннексии⁴.

В настоящей статье рассматриваются взгляды группы ярких представителей высших военных кругов России на Маньчжурию, КВЖД и перспективы колонизации русского Дальнего Востока в период, предшествующий Первой мировой войне.

Еще в 1900 г. генерал от инфантерии Приамурский генерал-губернатор Н. И. Гродеков (1898–1902) в своем Всеподданнейшем отчете, говоря о «постепенном усилении русского элемента в Маньчжурии», заметил, что сооружением КВЖД «было положено прочное основание к сближению северной и средней Маньчжурии с Приамурским краем»⁵. При этом он был уверен в том, что Приамурье, получив быстрое и легкое сообщение с такими административными и торговыми центрами, как Пекин, Тяньцзинь, Шанхай, Сеул, Чемульпо, Нагасаки и др., «силою обстоятельств будет вовлечено в сферу международных политических и торговых интересов на Дальнем Востоке»⁶. Железная дорога, прорезавшая Маньчжурию, и ставшая проводником российского военного влияния, превращалась и в своеобразный торговый путь для российской промышленности. Таким образом, на первый план выступала необходимость сохранить занятое положение в Маньчжурии и упрочить общее положение на Дальнем Востоке.

Одновременно с этим генерал Гродеков понимал, что «полное присоединение Маньчжурии к Российской империи... не отвечало бы нашим собственным интересам, так как при известной стойкости желтой расы, такое присоединение повело бы за собой лишь новые для нас затруднения». Идеальным устройством для генерала виделся такой способ управления Маньчжурией, при котором она была бы освобождена от влияния пекинского правительства, и в то же время «не имела бы внешних признаков полного подчинения нам этой страны»⁷.

Как явствует из журнала Особого совещания, образованного для рассмотрения вопросов, касающихся КВЖД, устройство гражданского управления на линии дороги обсуждалось на заседаниях 17 и 24 октября 1906 г. Особое мнение по вопросу функционирования дороги высказал Гродеков (незадолго

до этого он сдал свои «дальневосточные владения» преемнику и был назначен Туркестанским генерал-губернатором), заметив: «Наша граница, которая должна принять участие в приготовлении к будущей войне, простирается от Байкала до Владивостока. Правым флангом этой границы от Байкала до станции Маньчжурии ведает Командующий войсками Иркутского военного округа, а левым флангом, от Владивостока до станции Пограничной, Командующий войсками Приамурского военного округа. Средин же границы, от станции Маньчжурии до станции Пограничной, хозяина в смысле подготовки к войне, не имеет»⁸. Будучи уверенным в неизбежности скорой войны с Японией, Гродеков предлагал осуществить ряд мер для отпора неприятелю — привести КВЖД «в положение, соответствующее требованию военного времени»: расширить состав железнодорожных служащих запасными чиновниками офицерского звания и нижними чинами, устроить «обширную военную разведку», сформировать военные запасы, распределив их по линии дороги. Во главе всех этих начинаний Гродеков предлагал поставить главноуполномоченного от имени правления Общества КВЖД⁹.

На сопроводительном письме председателя Совета министров П. А. Столыпина указано, что журнал Совещания был рассмотрен Николаем II в Царском Селе 28 ноября 1906 г. При этом относительно «отдельного мнения» Гродекова монарх сделал собственноручную пометку: «Дай Бог, чтобы изложенные опасения не сбылись»¹⁰. Заключение Особого совещания «для всеобщего сведения» не публиковалось.

Одним из преемников Н. И. Гродекова на посту Приамурского генерал-губернатора был генерал П. Ф. Унтербергер (1905–1910). 5 марта 1911 г. он направил на имя министра финансов В. Н. Коковцова записку «События на Дальнем Востоке в 1910 г.», написанную им 28 февраля. В ней генерал на восьми страницах изложил свое представление о ситуации на российских дальневосточных окраинах. Несколько позже Унтербергер опубликовал специальную работу, в которой, не раскрывая военных секретов, в общем виде описал свое видение будущего Приамурского края¹¹.

В записке же, представленной «весьма секретно» на имя Коковцова, он доказывал необходимость усиления военного присутствия России на Дальнем Востоке. По мнению Унтербергера, «Китай и до сих пор продолжает относиться к нам недружелюбно»¹². А если принять во внимание военные приготовления Японии и грядущее размещение ее войск в Южной Маньчжурии, положение России на Дальнем Востоке может стать «до нельзя опасным». Но главным театром будущих военных действий генерал считал не Маньчжурию, а Приморскую область¹³. В этой связи Унтербергер предлагал «подвергнуть новому всестороннему обсуждению» ряд вопросов, касающихся государственных интересов России на Дальнем Востоке. По его мнению, было необходимо увеличить до 9 дивизий наши силы в Приамурском военном округе с соответствующим количеством артиллерии, кавалерии и инженерных войск «с укомплектовани-

ем их по штатам военного времени». На долю КВЖД генерал отводил «мобилизационную готовность» и накопление ею наших сил около Харбина «скорее, чем это случится со стороны японцев». Одновременно должна была вестись «ускоренная постройка укреплений Владивостока», оперативно создаваться инженерная защита залива Петра Великого и устья р. Амура, вестись постройка шоссейных и грунтовых дорог. В боевой готовности должна была находиться Амурская канонерская флотилия. Особое внимание он предлагал уделить созданию органа, объединяющего совместные действия Иркутского и Приамурского военных округов. Помимо чисто военных приготовлений Унтербергер ратовал также за «быстрое заселение Приамурского края» и более четкое определение русской политики по «желтому вопросу»¹⁴.

На «невыгодность» и «небезопасность» сложной границы с Китаем указывал бывший военный министр А. Н. Куропаткин: «...на востоке северная Маньчжурия врывается в русские пределы огромным плацдармом в 1200 верст по длине и 500 верст по ширине»¹⁵. Он отмечал, что Китай предпринял ряд мер для обеспечения сохранности своей территории посредством активного «заселения сей приграничной с Россией полосы в Маньчжурии и Монголии китайским населением». К 1911 г. главную рабочую силу в Приамурском крае составляли не русские, а китайцы и корейцы. В этом году только во Владивосток прибыли 29 тыс. китайцев¹⁶. Генерал Куропаткин констатировал, что и в мирных условиях Приамурье стало попадать «под власть желтой расы». Он был убежден, что «закрепление Приамурского края за Россией невозможно, пока Восточно-Китайская дорога будет проходить по враждебной России территории». «Если бы граница проходила между Читой и Владивостоком по северной Маньчжурии, — продолжал генерал, — то она составляла бы только 1300 верст», а не 3250¹⁷.

Характеризуя экономическое положение Приамурья, Куропаткин напоминал, что и до Боксерского восстания 1900 г. все лучшие русские земли были заняты для хлебопашества китайцами. Он же отмечал «систематическое стеснение русской торговли», которая, например, в Благовещенске полностью находилась в китайских руках¹⁸. С китайской стороны в пограничные с Россией районы контрабандой доставлялся дешевый спирт «харбинского разлива». Об этом в докладных записках министру финансов неоднократно сообщали представители торгово-промышленного класса Хабаровска и городской голова¹⁹.

Дополнительные трудности в решении экономических проблем Дальнего Востока создавали сложные отношения, существовавшие между руководителями министерств. Ярким примером тому стало стремление военного ведомства обеспечить сохранность важнейших технических сооружений вдоль линии КВЖД.

10 марта 1913 г. военный министр В. А. Сухомлинов направил письмо главе правительства и одновременно министру финансов В. Н. Коковцову,

в котором поднял вопрос об обеспечении целостности российских сооружений на Китайско-Восточной железной дороге, «играющей огромную роль в сосредоточении наших сил при войне или осложнениях на Дальнем Востоке»²⁰. При этом он указывал на то, что остроту проблемы первыми осознали командующие войсками Иркутского военного округа, а также начальники Заамурского округа Пограничной стражи генералы Н. М. Чичагов (1902–1910) и Е. И. Мыртынов (1910–1913). Именно они и подняли вопрос о необходимости возведения оборонительных сооружений по линии КВЖД.

В письме Коковцову от 11–12 марта 1913 г., Сухомлинов отмечал наличие в Северной Маньчжурии «крайне враждебного отношения к России и усиленные военные приготовления в этой области»²¹. Тогда же командующий войсками Иркутского военного округа генерал А. Е. Эверт указывал на необходимость «удалить китайцев из состава служащих на Китайской Восточной железной дороге и воспретить перевозить по названной дороге принадлежащие китайцам грузы с оружием и боевыми припасами»²².

Обострение ситуации в 1913 г. на русских дальневосточных рубежах было вызвано так называемым «монгольским вопросом» (Халха, входившая в состав Цинской империи, объявила независимость) и связанными с этим событиями в Кобдоском и Алтайском округах и Внутренней Монголии, вызвавших энергичные военные приготовления китайского правительства в регионе.

11–13 апреля 1913 г. В. Н. Коковцов направил в особое совещание при Совете министров специальную записку «Об ассигновании средств на обеспечение обороны наиболее важных технических сооружений Китайской Восточной железной дороги»²³. В документе шла речь о сооружении укреплений для защиты тоннелей и мостов на реках Сунгари, Нонни, Лалинхэ и Муданцзян. С этой целью предполагалось выделить командующему войсками Иркутского военного округа «авансом для немедленного приступа к работам примерно 200 000 р.»²⁴.

В связи с тем, что к управляющему КВЖД генералу Д. Л. Хорвату были предъявлены требования со стороны военных, он был вынужден обратиться к главе правительства и министру финансов В. Н. Коковцову с ходатайством об отпуске ему кредитов. Средства требовались для защиты мостов и создания «бонных заграждений из железных цепей, на поплавах из бревен с брандвахтами, якорями и стальными тросами». На приобретение для охраны мостов 10 весельных шлюпок и 5 моторных лодок, по оценке управляющего КВЖД, требовалось 250 тыс. руб. Кроме того, в связи с предполагаемым вводом в Маньчжурию русских войск (по предложению В. А. Сухомлинова сюда должны были прибыть: 1 тыс. офицеров, 41 тыс. нижних чинов и 12 500 лошадей) и необходимостью постройки для них временных жилых помещений Д. Л. Хорват просил дополнительно выделить 137 тыс. руб.²⁵



Общий вид моста через р. Сунгари в районе Харбина (С. 136)



Мост через р. Муданцзян (С. 139)



Общий вид моста через р. Бодаохецзы (С. 101)

Источник: Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. СПб., 1903. С. 101, 136, 139.

Таким образом, В. Н. Коковцов был ориентирован на выделение «чрезвычайного сверхсметного кредита в размере 500 000 руб.»²⁶, за счет которого и могли бы быть отпущены авансы как командующему войсками Иркутского военного округа, так и администрации КВЖД.

Совещание Совета министров приступило к рассмотрению этого вопроса на своем заседании 25 апреля 1913 г. и в итоге постановило предварительно выяснить у военного ведомства, «какие именно долговременные сооружения по усилению обороны названной железной дороги оно предполагало бы возвести и какие потребуются на это расходы». Совещание высказалось «не против в принципе» выделения средств на указанные нужды. Но при этом сослалось на мнение начальника Генерального штаба Я. Г. Жилинского, заявившего «о предпочтительности возведения... постоянных защитных сооружений на упомянутой линии» а не временных, как первоначально предполагал В. А. Сухомлинов²⁷.

К тому времени и сам военный министр высказывался уже за возведение именно постоянных защитных сооружений на КВЖД. При этом их стоимость, конечно, превышала определенную изначально сумму и даже сумму в 700 тыс. руб., которую Сухомлинов обозначил в новом письме на имя Коковцова. Глава правительства со своей стороны просил военного министра о разработке «хотя бы в общих чертах» проектов этих укреплений, чтобы можно было окон-

чительно решить вопрос о финансировании работ²⁸. Проблема, по мнению Сухомлинова, не теряла своей остроты еще и по той причине, что на территории Хейлунцзянской провинции (с центром в г. Харбин) в тот момент времени находилось свыше 54 тыс. китайских войск²⁹.

К решению монгольского вопроса, обострившего ситуацию на КВЖД, подключилось и дипломатическое ведомство. Товарищ министра иностранных дел А. А. Нератов в своей телеграмме от 26 августа 1913 г. на имя посланника в Пекине показал себя сторонником решения проблемы «чисто дипломатическим путем, не прибегая к угрозам и военным мерам»³⁰. В отличие от него русский посланник в Пекине В. Н. Крупенский (1913–1916) полагал, что только дипломатическим путем ситуацию не разрешить³¹.

В письме В. Н. Коковцову от 12 ноября 1913 г. В. А. Сухомлинов просил выделить для реализации проекта 1 250 000 руб. При этом он, однако, оговаривался, что «в случае полной невозможности ассигнования всей испрашиваемой суммы» будет согласен и на частичное финансирование в сумме 1 013 000 руб. Сметы и подробные проекты фортификационных сооружений Сухомлинов направил товарищу председателя правления Общества КВЖД тайному советнику А. Н. Вентцелю³².

Военное ведомство определило и очередность возводимых объектов. Ими стали мост через р. Лялинхэ (78 580 руб.) и мост через р. Муданьцзян (158 700 руб.). Остальные пять важнейших технических сооружений КВЖД (Хинганский тоннель, Хинганская петля, а также мосты через р. Нонни, Сунгари у Харбина и Сунгари у Лошагоу), по мнению Сухомлинова, «ввиду первостепенной важности в оперативном отношении» также не могли быть оставлены без укреплений. Он объяснял это тем, что «в будущем, с осуществлением японцами и китайцами проектируемого ими железнодорожного строительства в Маньчжурии, наше положение в этой стране ухудшится в значительной степени»³³.

Вопрос о выделении средств на возведение долговременных фортификационных сооружений для охраны важнейших технических объектов на КВЖД вновь рассматривался в Совете министров 12 декабря 1913 г. Министр иностранных дел С. Д. Сазонов заметил, что Китай воспримет наши действия как меру военного характера, направленную против него. В результате может быть подорвано установившееся доверие между нашими странами. В итоге Совет министров, ссылаясь на то, что и Япония может предпринять ответные меры военного характера, постановил, что «ныне едва ли можно признать своевременным проектирование Военным министерством мероприятия»³⁴. По мнению министров, защита сооружений КВЖД могла быть осуществлена посредством изменения дислокации войск Заамурского округа пограничной стражи «с целью сосредоточения в наиболее важных пунктах дороги крупных отрядов, и путем постройки в таких пунктах простейших укреплений защитного типа». Абсурдность ситуации заключалась еще и в том, что возведение этих укреплений должно было быть осуществлено техническим персоналом КВЖД³⁵.



Тоннели Китайско-Восточной железной дороги (С. 23–24)

Источник: Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. СПб., 1903. С. 23–24.

Отставка В. Н. Коковцова позволила В. А. Сухомлинову 19 февраля 1914 г. обратиться с секретным письмом к новому главе правительства И. Л. Горемыкину с предложением принять решительные меры и вновь внести на рассмотрение Совета министров этот вопрос. Военный министр подчеркнул, что ныне и министерство иностранных дел «признаёт возможным не возражать более против осуществления разработанного... проекта обеспечения долговременными фортификационными сооружениями важнейших технических сооружений Китайской Восточной железной дороги». С. Д. Сазонов даже сообщил об изменении своей позиции в этом вопросе Коковцову специальным письмом буквально за неделю до отставки премьера³⁶.

Одновременно с этим военный министр подчеркивал, что, поскольку сооружения представляют собой «чисто военные оборонительные бетонные сооружения, со специальной установкой на них орудий, пулеметов и прожекторов, то надлежащая постройка их может быть выполнена только военными специалистами, т.е. военными инженерами, но отнюдь не техническими силами Китайской Восточной железной дороги, как то выражено в журнале Совета министров 12 декабря 1913 г.»³⁷. В. А. Сухомлинов также заметил, что осуществление проекта военного ведомства желательно при участии правления Общества КВЖД, ее технических сил и средств. Военный министр планировал осуществить строительство «в течение строительного сезона», т.е. начать возведение объектов уже в апреле 1914 г.

Отношение к проектам Сухомлинова не было однозначным. Бывший управляющий Государственным банком (1903–1909), а позже министр торговли и промышленности (1909–1915) С. И. Тимашев, хорошо знавший финансовые вопросы, указывал на стремление ряда ведомств «получать кредиты на мероприятия, далеко не разработанные и фактически неосуществимые в ближайшие сроки»³⁸. Свой упрек С. И. Тимашев адресовал прежде всего военному ведомству. Ведь после каждого крупного разногласия с министром финансов Сухомлинов «жаловался государю, что Коковцов тормозит его мероприятия, и такой упрек не мог не производить впечатления, подрывая доверие к министру и колебля его положение»³⁹. В действительности В. Н. Коковцов возражал не столько по существу против кредитов, сколько оспаривал их с точки зрения «неиспользованности ранее отпущенных сумм». Несмотря на это в момент политических осложнений Сухомлинов спешно требовал сверхсметных ассигнований на десятки миллионов рублей, а Коковцов доказывал, что в распоряжении военного министра имеются крупные свободные ресурсы, оставшиеся от прежних ассигнований ввиду того, что «спешные меры», по которым они испрашивались, фактически не осуществлялись. Внимательно следя за деятельностью военного министра по отражению ее в бюджете ведомства, Коковцов относился к ней с резким осуждением и неоднократно высказывался в том смысле, что, пока во главе военного ведомства стоит Сухомлинов, мы не будем готовы к большой войне⁴⁰.

Таким образом, в годы, предшествующие Первой мировой войне, на различных уровнях власти активно обсуждались вопросы необходимости колонизации русского Дальнего Востока и экономического закрепления за Россией этих территорий. Тем более что в начале XX столетия в экономическом соревновании с иностранными конкурентами на Дальнем Востоке российская власть «безоговорочно выбросила белый флаг»⁴¹. Важнейшим звеном в реализации планов правительства являлась Китайско-Восточная железная дорога. Спектр мнений высших военных кругов относительно КВЖД и русского Дальнего Востока не был широким — от желания А. Н. Куропаткина «спрямить» российские границы и тем самым дать импульс дальнейшему развитию дальневосточных территорий до уверенности П. Ф. Унтербергера и В. А. Сухомлинова в том, что Россия должна всеми возможными способами наращивать в регионе свое военное присутствие.

Не оставляя надежд на усиление русского влияния в Маньчжурии, политическое руководство всё же воздерживалось от стремления присоединить ее к России, выступая за различные формы контроля над этой территорией и более активное освоение дальневосточных окраин. Поездка товарища председателя правления Общества КВЖД А. Н. Вентцеля в Пекин, Порт-Артур и Дайрен, совершённая им в 1915 г., уже в ходе Первой мировой войны, свидетельствовала о необходимости «в интересах нашего русского дела на Дальнем Востоке» избегать территориальных притязаний и «стремиться к закреплению дружественных отношений как с Японией, так и с Китаем»⁴².

¹ Самойлов Н. А. Историческое наследие КВЖД и формирование образа России на Северо-Востоке Китая // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2018. № 2 (171). С. 88–94.

² Романов Б. А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928; Ремнев А. В. 1) Региональные параметры имперской «географии власти» (Сибирь и Дальний Восток) // Ab Imperio. 2000. № 3–4. С. 343–359; 2) Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX — начала XX века. Омск, 2004; Лукоянов И. В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX в. СПб., 2008; и др.

³ Янченко Д. Г. Бюджет и финансы России в Государственной думе 1907–1912 гг.: от Балтики до Дальнего Востока. СПб., 2015; Янченко Д. Г., Слободзян Г. М. Колонизация русского Дальнего Востока в правительственной политике в 1906–1911 гг. // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Сер.: Гуманитарные науки. 2017. № 12. С. 93–106; Янченко Д. Г., Старовойтова Е. О. Дискуссии об экономическом развитии Китайской Восточной железной дороги после русско-японской войны // Новейшая история России. 2018. Т. 8. № 3; и др.

⁴ Лукоянов И. В. «Не отстать от держав...» С. 411–412.

⁵ Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерала от инфантерии Гродекова 1898–1900 годы. Хабаровск, 1901. С. 133.

⁶ Там же. С. 134.

⁷ Там же. С. 148.

⁸ Журнал Особого совещания, образованного для рассмотрения вопросов, касающихся деятельности Общества Китайской Восточной железной дороги // РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 72. Л. 12.

⁹ Там же. Л. 12 об. — 13.

- ¹⁰ Там же. Л. 12.
- ¹¹ Унтербергер П. Ф. Приамурский край. 1906–1910. СПб., 1912.
- ¹² Записка П. Ф. Унтербергера министру финансов В. Н. Коковцову «События на Дальнем Востоке в 1910 г.» // РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 1. Л. 144.
- ¹³ Там же. Л. 148.
- ¹⁴ Там же. Л. 148–149.
- ¹⁵ Куропаткин А. Н. Китайский вопрос. СПб., 1913. С. 27.
- ¹⁶ Там же. С. 61. — Вопрос об использовании «желтого труда» в России начала XX в. имеет свою историографию (напр.: Панов А. А. Борьба за рабочий рынок в Приамурье. СПб., 1912) и в данной статье специально не рассматривается.
- ¹⁷ Куропаткин А. Н. Китайский вопрос. С. 65.
- ¹⁸ Там же. С. 67.
- ¹⁹ Докладные записки министру финансов от торгово-промышленного класса Хабаровска // РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 718. Л. 7–7 об., 18 об.; 39–39 об.
- ²⁰ Письмо В. А. Сухомлинова В. Н. Коковцову // РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 1287. Л. 16 об.
- ²¹ Там же. Л. 18.
- ²² Там же.
- ²³ Записка министра финансов В. Н. Кокоцова «Об ассигновании средств на обеспечение обороны наиболее важных технических сооружений Китайской Восточной железной дороги» // Там же. Л. 60–61.
- ²⁴ Там же. Л. 66.
- ²⁵ Там же. Л. 60 об., 62 об.
- ²⁶ Там же. Л. 60 об. — 61.
- ²⁷ Совещание Совета министров от 25 апреля 1913 г. // РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 1287. Л. 69.
- ²⁸ Письмо В. Н. Коковцова В. А. Сухомлинову // Там же. Л. 72 об.
- ²⁹ Там же. Л. 136.
- ³⁰ Секретная телеграмма гофмейстера А. А. Нератова русскому посланнику в Пекине // Там же. Л. 142.
- ³¹ Секретная телеграмма посланника в Пекине В. Н. Крупенского в МИД // Там же. Л. 142–143.
- ³² Секретное письмо В. А. Сухомлинова И. Л. Горемыкину // Там же. Л. 153 об.
- ³³ Там же. Л. 154 об. — 155.
- ³⁴ Там же. Л. 153 об.
- ³⁵ Там же.
- ³⁶ Там же.
- ³⁷ Там же. Л. 154 об.
- ³⁸ Автобиографические заметки С. И. Тимашева // С. И. Тимашев: жизнь и деятельность. Избранные сочинения / Сост. А. Л. Вычугжанин. Тюмень, 2006. С. 240.
- ³⁹ Там же. С. 240.
- ⁴⁰ Там же.
- ⁴¹ Лукоянов И. В. «Не отстать от держав...» С. 136.
- ⁴² Доклад А. Н. Вентцеля «О современном политическом положении на Дальнем Востоке» // РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 1287. Л. 192.

References

- Autobiograficheskie zametki S. I. Timasheva* // S. I. Timashev: zhizn' i deyatel'nost'. Izbranny'e sochineniya / Sost. A. L. Vy'chugzhanin. [Autobiographical notes of S. I. Timashev. Timashev: life and work. Selected works. In Russ.]. Tyumen', 2006.
- Vsepoddannejsij otchet Priamurskogo general-gubernatora generala ot infanterii Grodekova 1898–1900 gody*. [The most recent report of the Amur general-governor general from the infantry Grodekov 1898–1900. In Russ.]. Habarovsk, 1901.

- KUROPATKIN A. N. *Kitajskij vopros*. [The Chinese question. In Russ.]. St Petersburg, 1913.
- LUKOYANOV I. V. «Ne otstat' ot derzhav...» *Rossiya na Dal'nem Vostoke v konce XIX — nachale XX vv.* [«Do not lag behind the powers ...» Russia in the Far East in the late 19th — early 20th centuries. In Russ.]. St Petersburg, 2008.
- REMNEV A. V. *Regional'ny'e parametry' imperskoj «geografii vlasti» (Sibir' i Dal'nij Vostok)* [Regional parameters of the imperial «geography of power» (Siberia and the Far East). In Russ.] // *Ab Imperio*. 2000. N3–4. S. 343–359.
- REMNEV A. V. *Rossiya Dal'nego Vostoka. Imperskaya geografiya vlasti XIX — nachala XX vekov*. [Russia of the Far East. The imperial geography of power of the 19th — early 20th centuries. In Russ.]. Omsk, 2004.
- ROMANOV B. A. *Rossiya v Man'chzhurii (1892–1906). Oчерки po istorii vneshnej politiki samodержавiya v e'poxu imperializma*. [Russia in Manchuria (1892–1906). Essays on the history of the foreign policy of the autocracy in the era of imperialism. In Russ.]. Leningrad, 1928.
- SAMOJLOV N. A. *Istoricheskoe nasledie KVZhD i formirovanie obraza Rossii na Severo-Vostoke Kitaya* [Historical heritage of the CER and the formation of the image of Russia in the Northeast of China. In Russ.] // *Ucheny'e zapiski Petrozavodskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2018. N2 (171). S. 88–94.
- UNTERBERGER P. F. *Priamurskij kraj. 1906–1910*. [The Amur region. 1906–1910. In Russ.]. St Petersburg, 1912.
- YANCHENKO D. G. *Byudzhety i finansy' Rossii v Gosudarstvennoj dume 1907–1912 gg.: ot Baltiki do Dal'nego Vostoka*. [The budget and finances of Russia in the State Duma of 1907–1912: from the Baltic to the Far East. In Russ.]. St Petersburg, 2015.
- YANCHENKO D. G., SLOBODZIAN G. M. *Kolonizaciya russkogo Dal'nego Vostoka v pravitel'svennoj politike v 1906–1911 gg.* [Colonization of the Russian Far East in government policy in 1906–1911. In Russ.] // *Sovremennaya nauka: aktual'ny'e problemy' teorii i praktiki. Seriya: Gumanitarny'e nauki*. 2017. N12. S. 93–106.
- YANCHENKO D. G., STAROVOJTOVA E. O. *Diskussii ob e'konomicheskom razvitii Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi posle Russko-yaponskoj vojny* [Discussions on the economic development of China Eastern Railway after the Russo-Japanese War. In Russ.] // *Novejshaya istoriya Rossii*. 2018. T. 8. N3. S. 581–592.

Список литературы

- Автобиографические заметки С. И. Тимашева // С. И. Тимашев: жизнь и деятельность. Избранные сочинения / Сост. А. Л. Вычужганин. Тюмень, 2006.
- Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерала от инфантерии Гродекова 1898–1900 годы. Хабаровск, 1901.
- Куropаткин А. Н. *Китайский вопрос*. СПб., 1913.
- Лукоянов И. В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX в. СПб., 2008.
- Ремнев А. В. Региональные параметры имперской «географии власти» (Сибирь и Дальний Восток) // *Ab Imperio*. 2000. № 3–4. С. 343–359.
- Ремнев А. В. *Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX — начала XX века*. Омск, 2004.
- Романов Б. А. *Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма*. Л., 1928.
- Самойлов Н. А. *Историческое наследие КВЖД и формирование образа России на Северо-Востоке Китая* // *Ученые записки Петрозаводского государственного университета*. 2018. № 2 (171). С. 88–94.
- Унтербергер П. Ф. *Приамурский край. 1906–1910*. СПб., 1912.
- Янченко Д. Г. *Бюджет и финансы России в Государственной думе 1907–1912 гг.: от Балтики до Дальнего Востока*. СПб., 2015.
- Янченко Д. Г., Слободзян Г. М. *Колонизация русского Дальнего Востока в правительственной политике в 1906–1911 гг.* // *Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Сер.: Гуманитарные науки*. 2017. № 12. С. 93–106.
- Янченко Д. Г., Старовойтова Е. О. *Дискуссии об экономическом развитии Китайской Восточной железной дороги после Русско-японской войны* // *Новейшая история России*. 2018. Т. 8. № 3. С. 581–592.

М. В. Ходяков. Китайско-Восточная железная дорога и планы усиления русского экономического влияния на Дальнем Востоке в преддверии Первой мировой войны

В статье на основе широкого круга источников рассматриваются взгляды наиболее ярких представителей высшей военной администрации России в отношении Маньчжурии, Китайско-Восточной железной дороги и перспектив колонизации русского Дальнего Востока в период, предшествующий Первой мировой войне. Автор показывает, что стремление к усилению русского экономического влияния в Маньчжурии демонстрировали прежде всего приамурские генерал-губернаторы. Отмечая в целом враждебное отношение к России со стороны китайских властей, они были уверены в том, что Приамурский край, получив после введения в строй в начале XX в. Китайско-Восточной железной дороги быстрое сообщение с административными и торговыми центрами Китая и Японии, будет вовлечен в сферу международных политических и торговых интересов на Дальнем Востоке. Таким образом, железная дорога, прорезавшая Маньчжурию, стала не только проводником российского военного влияния, но и превратилась в своеобразный торговый путь для российской промышленности.

Одновременно с этим в статье показано, что позиция руководителей военного ведомства сводилась к попыткам создания такого способа управления Маньчжурией, при котором она была бы освобождена от влияния пекинского правительства, и в то же время не имела бы внешних признаков полного подчинения России. Военное министерство на протяжении всего времени, предшествовавшего Первой мировой войне, стремилось к сохранению российских позиций на КВЖД, испрашивая сверхсметные кредиты у правительства для целей создания оборонительных укреплений на железной дороге. Понимая невозможность присоединения Маньчжурии к России, высшая военная бюрократия России на первый план выдвигала необходимость сохранить занятые позиции в этом регионе Китая и упрочить общее положение на российском Дальнем Востоке.

Ключевые слова: русский Дальний Восток, Китайско-Восточная железная дорога, Маньчжурия, экономическая политика, колонизация.

M. Khodjakov. Chinese Eastern Railway and plans to strengthen Russian economic influence in the Far East on the eve of the First World War

The article examines, on the basis of a wide range of sources, the views of the most prominent representatives of Russia's supreme military administration in relation to Manchuria, the Chinese Eastern Railway (CER) and the prospects for the colonization of the Russian Far East in the period preceding the First World War. The author shows that the desire to strengthen Russian economic influence in Manchuria was demonstrated primarily by the Amur governor generals. Noting in general the Chinese authorities' hostile attitude towards Russia, they were confident that the Amur region, having received a rapid communication with the administrative and trade centers of China and Japan after the introduction of the Chinese Eastern Railway in the early 20th century, will be involved in sphere of international political and trade interests in the Far East. Thus, the railway that cut through Manchuria became not only a vehicle for Russian military influence, but also turned into a kind of trade route for Russian industry.

At the same time, the article shows that the position of the leaders of the military department was reduced to attempts to create such a way of Manchuria management, which would make the region free from the influence of the Beijing government, and at the same time would not have external signs of full subordination to Russia. The Ministry of War throughout the entire period preceding the First World War sought to preserve Russian positions on the CER, asking for surplus credits from the government for the purpose of creating defensive fortifications on the railroad. Realizing the impossibility of joining Manchuria to Russia, Russia's supreme military bureaucracy put forward the need to preserve the occupied position in this region of China and to strengthen the overall position in the Russian Far East.

Key words: Russian Far East, Chinese Eastern Railway, Manchuria, economic policy, colonization.

Ходяков, Михаил Викторович — д.и.н., профессор, Санкт-Петербургский государственный университет.

Khodjakov, Mikhail Viktorovich — Dr. of Sciences (History), Professor, St Petersburg State University.
E-mail: m.khodyakov@spbu.ru