

Молчанова Елена Геннадьевна

Molchanova Elena Gennadyevna

кандидат исторических наук, доцент кафедры философии и социально-гуманитарных дисциплин Тихоокеанского государственного университета

PhD in History, Associate Professor, Philosophy, Social Sciences and Humanities Department, Pacific National University

## РЕАКЦИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ ВЛАДИВОСТОКА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНУЮ ПОЛИТИКУ РОССИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.

## THE RESPONSE OF VLADIVOSTOK ENTREPRENEURS TO RUSSIAN POLICY IN THE FAR EAST IN THE LATE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES

### Аннотация:

В статье рассматривается влияние внешней политики Российской империи на экономическое развитие российского Дальнего Востока. Основное внимание уделено реакции предпринимателей Владивостока на решение российских властей провести часть Транссибирской железнодорожной магистрали по территории Китая и соединить ее с портами на Желтом море. Эти действия российских властей привели к тому, что Владивосток стал терять свое значение. Значительная часть капиталов была перенаправлена в Северо-Восточный Китай. Предприниматели Владивостока также старались перенести свой бизнес с российского Дальнего Востока в Маньчжурию. Представители делового мира региона восприняли действия российских властей с тревогой. Они обращались к российскому правительству с просьбами обратить внимание на положение Владивостока. Однако российские власти игнорировали их обращения. Русско-японская война 1904–1905 гг. показала всю недалекость дальневосточной политики российского правительства. И только поражение в войне и ее трагические последствия заставили российские власти пересмотреть свою политику и направить усилия на развитие Дальнего Востока России.

### Ключевые слова:

дальневосточная политика Российской империи, экономическое развитие Дальнего Востока России, Китайско-Восточная железная дорога, Южно-Маньчжурская железная дорога, предприниматели Владивостока, Маньчжурия, Порт-Артур, Дальний (Далянь).

### Summary:

The paper examines the impact of the foreign policy of the Russian Empire on the economic development of the Russian Far East. The focus is on the response of Vladivostok entrepreneurs to the decision of the Russian authorities to build a part of the Trans-Siberian Railway through the territory of China and connect it with the ports of the Yellow Sea. These actions of the Russian authorities led to the fact that Vladivostok started to lose its significance. A substantive part of the capital was redirected to Northeast China. Entrepreneurs tried to transfer their business from the Russian Far East to Manchuria as well. Business communities were anxious about the Russian authorities' activities. They requested the Russian government to give consideration to the situation in Vladivostok. However, the Russian authorities ignored their appeals. The Russo-Japanese War of 1904–1905 showed how short-sighted the Far Eastern policy of the Russian government really was. Nevertheless, defeat in this war and its tragic consequences forced the Russian authorities to reconsider their policy and focus on the development of the Russian Far East.

### Keywords:

Far Eastern policy of the Russian Empire, economic development of the Russian Far East, Chinese Eastern Railway, South Manchuria Railway, Vladivostok entrepreneurs, Manchuria, Port Arthur, Dalian (Dalian).

В дипломатической истории России последние годы XIX – первые годы XX в. являлись эпохой дальневосточной политики. Впервые дальневосточное направление стало основным внешнеполитическим приоритетом Российского государства. К этой политике обратились в начале 1890-х гг., когда началось строительство Великой Сибирской железной дороги, соединившей восточную и западную части России, и состоялось символически значимое путешествие цесаревича Николая Александровича на Восток в 1890–1891 гг.

Известие о начале строительства Транссибирской железнодорожной магистрали было воспринято дальневосточными предпринимателями с энтузиазмом. Строительство и введение в строй дороги должно было ускорить оборот капиталов, обеспечить их приток на дальневосточную окраину Российской империи, ликвидировать изолированность региона, способствовать увеличению населения, а следовательно, открывало новые перспективы для развития торговли и промышленности. Особая роль должна была принадлежать Владивостоку как конечному пункту этого грандиозного транспортного пути. Он должен был стать важным транзитным звеном для грузов, перевозимых из Европы в Восточную Азию.

Большинство предпринимателей, развернувших свой бизнес в Дальневосточном регионе Российской империи, в конце XIX в. сделали ставку именно на Владивосток как выгодно географически расположенный торговый порт, место дислокации российских войск и военно-морского

флота, которые были крупными потребителями их товаров и услуг. Многие владельцы торговых фирм и других предприятий затратили значительные средства на строительство здесь магазинов, складов, домов для своих служащих. Самые крупные представители деловой элиты Владивостока сумели занять видное место в общественной жизни города, принимали деятельное участие в работе органов местного самоуправления, входили в состав различных коммерческих и некоммерческих организаций, сотрудничали с представителями государственной власти, активно занимались благотворительностью.

В конце XIX в. российские власти начали проводить активную внешнеполитическую деятельность на Дальнем Востоке. В регионе разворачивалось соперничество ведущих держав за сферы влияния. В первую очередь это касалось раздела Китая. Российское правительство предприняло серьезные усилия для завоевания в этой стране сфер влияния и рынков сбыта для быстрорастущей российской промышленности. В 1896 г. было принято решение провести восточный участок Транссибирской магистрали по территории Китая [1, с. 100], оставив часть российских территорий без железнодорожного сообщения. Строительство КВЖД началось в 1897 г.

С особым беспокойством предприниматели региона восприняли новость о подписании 15 марта 1898 г. соглашения между Россией и Китаем, согласно которому Россия получала в аренду сроком на 25 лет две гавани на Ляодунском полуострове – Льюшунь (Порт-Артур) и Дальнянь (Дальний), которые планировалось соединить железной дорогой с КВЖД. Эта новость во Владивостоке «имела эффект разорвавшейся бомбы». Китайские порты имели ряд преимуществ перед Владивостоком. Это касалось не только их географического расположения. Важным фактором было то, что Порт-Артур и Дальний в отличие от российского порта были незамерзающими гаванями. Более того, после подписания соглашения с Китаем о строительстве КВЖД российскими властями и руководством дороги была создана благоприятная деловая атмосфера, которая сделала Маньчжурию полем притяжения для предпринимателей [2, с. 195].

Сосредоточение интересов российской дальневосточной политики на разделе Китая негативно сказалось на развитии российского Дальнего Востока. Значительная часть капиталов и сил была отвлечена из Дальневосточного региона России в Северо-Восточный Китай. С Дальнего Востока России в Маньчжурию стали передислоцироваться воинские части. Из Владивостока в Порт-Артур была переведена Тихоокеанская эскадра, где широко развернулось строительство военных объектов, жилых домов, казарм и т. д. В Южно-Уссурийском крае приостановились работы по укреплению Владивостокской крепости, сооружению других военных объектов, были законсервированы некоторые строящиеся здания. Это вызвало застой в строительной, судоремонтной, кирпичной и других отраслях промышленности. Город терял перспективу, его население стало сокращаться [3, с. 56].

Дальневосточным предпринимателям приходилось приспосабливаться к изменившимся условиям. Л. Деег, изучивший воспоминания владельцев фирмы «Кунст и Альберс», так описывает их реакцию: «Если лучший клиент фирмы собирается перебраться из Владивостока на почти девственное в экономическом отношении место, так что ж, “Кунст и Альберс” переедут вместе с ним. Правда, универмаг не так легко перемещается, как военный корабль, но и военным понадобится время на обустройство в Порт-Артуре. Вот им-то и надо воспользоваться, да к тому же намерение русских построить на пустом месте военный и торговый порт сулило весьма заманчивые перспективы» [4, с. 155]. Уже через месяц после получения известия об аренде Ляодунского полуострова, в апреле 1898 г., совладелец фирмы А. Даттан выехал в Порт-Артур, чтобы прозондировать почву для открытия там филиала. Отделение фирмы было открыто также в Харбине [5, с. 156]. Филиалы в населенных пунктах Маньчжурии открыли также фирмы «Чурин и К», «И. Лангелитье», «Линдгольм и К» и др. Та оперативность, с которой реагировали солидные предприниматели на изменившуюся обстановку, принесла свои плоды. Например, прибыли фирмы «Кунст и Альберс» в Маньчжурии превзошли все ожидания. Доход ее отделения в Порт-Артуре в 1899 г. составил около 1,2 млн р., а в 1900-м – уже около 2,3 млн р. [6, S. 290].

Переток инвестиций в Порт-Артур и Дальний обернулся ослаблением торговой роли Владивостока. Ситуация еще более осложнилась в 1901 г. в связи с отменой порто-франко. Основная масса иностранных товаров, ввозимых во Владивосток, была обложена таможенными пошлинами. В Порт-Артур и Дальний иностранные и российские товары могли ввозиться беспошлинно. Далее через Маньчжурию они контрабандным путем попадали на территорию российского Дальнего Востока через почти неохраняемую русско-китайскую границу. Таким образом, иностранные товары, доставленные из Порт-Артура и Дальнего контрабандой, оказались дешевле тех, которые были ввезены морским путем через российские порты. Владивосток стал терять свое значение как центр оптовой торговли. Крупные торговые фирмы были вынуждены переносить свои склады в Маньчжурию, а оттуда распределять товары по филиалам. В своей докладной записке на имя министра финансов от 26 сентября 1902 г. Владивостокский биржевой комитет писал: «Постройка КВЖД дала усиленный временный толчок торговому обороту Владивостока, но тем не менее нельзя обойти молчанием важного обстоятельства, ярко иллюстрировавшего упадок торговых дел фирм

Владивостока, которые в процентном отношении весьма внушительны, а именно: за последние два года во Владивостоке было средних фирм 40, из которых 15 ликвидировали свои дела, в это число не включены десятки китайских фирм. Данные крупнейших фирм показывают, что их оптовая торговля упала на 60–70 % в сравнении с прошлыми годами» [7, л. 84 об.].

Предприниматели Дальнего Востока России, вложившие свои капиталы в регион, пытались всеми возможными способами повлиять на российские власти. На имя генерал-губернатора Приамурского края, министра финансов и в другие инстанции стали поступать многочисленные телеграммы, заявления, докладные записки от предпринимателей и различных общественных организаций. Подписаны они были, как правило, виднейшими представителями делового мира края. Особо активную деятельность развернул Владивостокский биржевой комитет, направляя в различные ведомства обращения. В них предприниматели предоставляли статистические сведения, аналитические обзоры, доказывавшие необходимость изменить политику правительства по отношению к экономическому развитию Дальнего Востока России. Большое количество таких документов сохранилось в российских архивах.

В одном из писем Владивостокского биржевого комитета в отдел торговли министерства финансов говорилось: «Владивосток, как русский порт, удобно в географическом отношении расположенный на берегу Тихого океана, до проведения КВЖД первенствовал на Дальнем Востоке, был портом, которому все, как русские, так и иностранцы, предрекали блестящую будущность, все предполагали, что Владивосток достигнет самого высокого развития своего по проведению и окончании линии КВЖД, ибо тогда Владивосток будет в состоянии питать всю Восточную Сибирь и Маньчжурию товарами и транзитными грузами. Этим предсказаниям сбыться не пришлось, ибо положение Приамурья с проведением КВЖД, а в особенности южной ветки этой дороги в Порт-Артур резко изменилось в худшую сторону ввиду отмены порто-франко...» [8, л. 7–8].

В «Записке о торгово-промышленных нуждах Приморской области», составленной областным статистическим комитетом 14 октября 1901 г., говорилось: «Становится вполне очевидным, что по сравнению с такими портами, как Порт-Артур и Дальний, где существует свободная торговля, Владивосток поставлен в столь невыгодное положение, что весьма значительная доля его торговых оборотов должна искусственно отойти к названным портам даже по отношению к таким районам, которые уже в силу географического положения должны бы естественно зависеть только от Владивостока... Столь же губительно на развитии приамурской, и в особенности владивостокской, торговли отражается все более и более расширяющаяся китайская контрабанда со стороны ничем не защищенной сухопутной границы» [9, л. 3].

Предприниматели в своих многочисленных обращениях генерал-губернатору, в правительственные органы говорят о «безвыходном положении, в каком оказываются в настоящее время легальная торговля Приамурского края и его вырождающаяся промышленность», высказывают опасения, что «свободный доступ всех наций в Маньчжурию и китайские порты убьет торговлю Приамурья, которое явится для Маньчжурии и китайских портов лишь местом сбыта», просят «принять экстренные меры» [10, л. 92]. Среди высказанных ими предложений – необходимость усиления охраны границы с Китаем, улучшение работы таможни в российских дальневосточных портах, учреждение во Владивостоке свободной гавани, отмена порто-франко в порту Дальнем и др. Таким образом, предприниматели всеми доступными средствами пытались убедить российские власти в необходимости учитывать и защищать интересы жителей Дальнего Востока России. Однако чиновники практически не реагировали на их многочисленные обращения.

Русско-японская война 1904–1905 гг. показала всю недалекость и несостоятельность дальневосточной политики царской России. И только поражение в войне и ее трагические последствия заставили российские власти пересмотреть отношение к Дальневосточному региону Российской империи.

#### Ссылки:

1. Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...». Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в. СПб., 2008. 668 с.
2. Мамаева Т.Г. Российское торгово-промышленное предпринимательство в Маньчжурии (конец XIX – первая половина XX в.): историографический анализ // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2015. № 1 (45). С. 195–200.
3. Власов С.А. Очерки истории Владивостока. Владивосток, 2010. 252 с.
4. Деег Л. Кунст и Альберс. История немецкого торгового дома на российском Дальнем Востоке (1864–1924). Владивосток, 2002. 396 с.
5. Там же. С. 156.
6. Sieveking H. Die Hamburgisch Firma Kunst und Albers in Wladiwostok 1864–1914 // Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. 1941. № 34. S. 268–299.
7. РГИА ДВ (Рос. гос. ист. арх. Дал. Востока). Ф. 28. Оп. 1. Д. 298. Л. 84 об.
8. РГИА ДВ. Ф. 252. Оп. 1. Д. 1. Л. 7–8.
9. РГИА ДВ. Ф. 5. Оп. 1. Д. 69. Л. 3.
10. РГИА (Рос. гос. ист. арх.). Ф. 560. Оп. 29. Д. 198. Л. 92.

## References:

- Deeg, L 2002, *Kunst and Albers. The History of a German trading company in the Russian Far East 1864–1924*, Vladivostok, 396 p., (in Russian).
- Lukoyanov, IV 2008, “Do not lag behind the powers ...”. *Russia in the Far East in the late 19th – early 20th centuries*, St. Petersburg, 668 p., (in Russian).
- Mamaeva, TG 2015, ‘Russian commercial and industrial entrepreneurship in Manchuria (the late 19th – the first half of the 20th centuries): a historiographical analysis’, *Sotsial’nyye i gumanitarnyye nauki na Dal’nem Vostoke*, No. 1 (45), pp. 195-200, (in Russian).
- Sieveling, H 1941, ‘Die Hamburgisch Firma Kunst und Albers in Wladiwostok 1864–1914’, *Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Nu. 34. S. 268–299, (in German).
- Vlasov, SA 2010, *Essays on the history of Vladivostok*, Vladivostok, 252 p., (in Russian).