

К проблеме причин и целей российской экспансии в Маньчжурии в конце XIX в.

До середины 90-х гг. Маньчжурия (Северо-Восточный Китай) находилась вне сферы интересов Российской империи. В экономическом отношении этот регион был интересен России лишь как источник товаров народного потребления. Россия не обладала ни экономическим потенциалом, ни политическими рычагами, ни культурно-интеллектуальными возможностями для проникновения в Маньчжурию. В интересах России, озабоченной проблемами освоения Русского Приамурья, было сохранение стабильности в приграничном регионе. Этим обуславливалось полное отсутствие российских учреждений и представительств в Маньчжурии. Показательно, первое русское консульство в Маньчжурии было учреждено лишь в мае 1899 г.

Японо-китайская война 1894-1895 гг. создала условия для разрушения старой стабильной системы российско-китайских отношений. В китайской историографии существует точка зрения, что Россия подталкивала Японию к войне с Китаем, однако она не подтверждается фактами. Возможно, поводом к появлению данной концепции было то, что Россия была против китайской оккупации Кореи, а определенные симпатии российской общественности в начале конфликта были на стороне Японии, как «более слабой», как тогда казалось, стороны в конфликте. Однако с самого начала Россия выступала за мирное разрешение конфликта путем взаимных уступок. Китайская дипломатия предприняла активные шаги для втягивания России в данные события. Уже в июне 1894 г. Ли Хунчжан во время личной встречи с посланником А.П. Кассини в Тяньцзине предложил России выступить посредником в разрешении японо-китайского конфликта. Российская дипломатия во главе с Н.К. Гирсом с санкции царя Александра III предприняла ряд действий по предотвращению военного конфликта на Корейском полуострове, но вскоре Особое совещание, собранное в Петербурге через несколько дней после начала войны, пришло к заключению, что активное вмешательство России в китайско-японскую войну не отвечает интересам государства.

Война с Японией нанесла удар по стабильности, привела к росту антииностранных настроений в Китае, что затронуло и русские интересы. Военные действия на Дальнем Востоке стали серьезным препятствием кяхтинской чайной торговли. Для снятия напряженности, например в Калгане (Чжанцзякоу), был издан указ о том, что русские помогают Китаю. Военные действия в Маньчжурии дестабилизировали обстановку на границе, уход китайских войск из приграничных районов и ухудшение экономической и политической ситуации привели к всплеску хунхузнчества (бандитизма). Все это вынуждало Россию активизировать свои действия в Китае.

Главной причиной, подтолкнувшей Россию к отходу от традиционной сдержанности в отношении своих восточных соседей, явилась катастрофическая ситуация, в которой неожиданно оказалась Цинская империя. Один из руководителей МИД В.Н. Ламздорф отметил в своем дневнике: «Телеграмма от графа Кассини, нашего посланника в Китае, датированная... 3 (15) февраля, рисует положение в самых мрачных красках. В недалеком будущем можно предвидеть свержение династии, общий развал империи и избиение иностранцев, если не удастся без промедления справиться с последствиями войны» [11. С.140]. Китайская дипломатия так же не оставляла попыток использовать Россию для противодействия Японии. В феврале 1895 г. в Петербург прибыло чрезвычайное посольство во главе с Вэн Тунхэ. Перед отъездом на мирные переговоры в Японию Ли Хунчжан пытался договориться с российским посланником о вмешательстве России в ход переговоров.

Весной 1895 г. очередное Особое совещание в Петербурге приняло новый курс, предложенный С.Ю. Витте. Через шесть дней после подписания Симоносекского

договора, дипломатический представитель России, наряду со своими коллегами из Франции и Германии, вручили японскому правительству ноты, с предложением отказаться от Ляодуна. Эти события привели к усилению русского военного присутствия на Дальнем Востоке, в начале 1895 г. туда дополнительно была направлена эскадра Средиземного моря.

Международный кризис на Дальнем Востоке, связанный с условиями Симоносекского договора, не явился непосредственной причиной русской экспансии в Маньчжурии. К концу XIX в. не появилось объективных предпосылок к началу русского проникновения в регион. Традиционное представление о том, что Россия была инициатором ультиматума трех держав Японии, не подтверждается документами. Интересы России в сохранении статус-кво в Маньчжурии совпали с необходимостью совместных действий с дружественными державами Германией и Францией, имевших объективные потребности расширения колониальной экспансии на Дальнем Востоке. Выступление держав было предопределено развитием капитализма в континентальной Европе. Оно диктовалось потребностями роста финансового капитала Франции и Германии.

Новая международная ситуация на Дальнем Востоке совпала со сменой главных действующих лиц российской политики, олицетворявших старый курс. Во время войны умер император Александр III Миротворец. В марте 1895 г. Н.К. Гирса на посту министра иностранных дел сменил князь А.Б. Лобанов-Ростовский. Председатель Комитета министров Н.Х. Бунге умер летом 1895 г. Сам С.Ю. Витте так охарактеризовал ситуацию в руководстве страны: «Только что назначенный министром иностранных дел князь Лобанов-Ростовский тоже не имел никакого понятия о делах Дальнего Востока... В то время вопросами Дальнего Востока занимался исключительно я. Государь император желал вообще распространить влияние России на Дальний Восток... в то время у него никакой определенной программы не сложилось, было лишь только стихийное желание двинуться на Дальний Восток и завладеть тамошними странами» [8. С.327-328]. Новый министр иностранных дел писал в мае 1895 г.: «Совершенно очевидно, что после всего сделанного нами для Китая мы желаем предоставить ему возможность скорее освободить свою территорию от присутствия японцев, а для этого облегчить ему получение займа. ...Для наших будущих планов не менее важно поставить Китай в какую-либо зависимость от нас и не дать Англии распространить на эту страну свое влияние» [11. С.176]. Данный документ показывает, что министр иностранных дел и, очевидно, в его лице часть российского руководства в ситуации необходимости сохранения и укрепления позиций в регионе, на самом деле взяли курс на глобальное противостояние и борьбу за гегемонию на пространствах разваливающейся Цинской империи.

Новая ситуация в русско-китайских отношениях была использована для усиления влияния в Пекине связанных с Россией финансовых кругов Запада. Важнейшим вопросом в международных отношениях в 1895 г. стала борьба за предоставление займа Китаю для выплаты контрибуции Японии. По этому поводу А.Б. Лобанов-Ростовский писал: «Единственное, чего мы хотим, - это чтобы Китай в связи со своими займами не стал в какую-либо зависимость от Европы и чтобы мы не получили непосредственно у наших границ второго Египта или даже второй Турции» [11. С.187]. По воспоминаниям В.Н. Ламздорфа, вопрос о займе решался келейно С.Ю. Витте с А.Б. Лобановым без привлечения специалистов и ответственных лиц. В интригах вокруг займа приняло участие и китайское правительство. Деньги для займа в 400 млн. франков предоставил синдикат крупнейших французских банкирских домов, при участии русских банков. В конце 1895 г. удалось решить вопрос с учреждением русского банка для работы в Китае. Учредителями «акционерного Общества, с целью производства торговых операций в странах Восточной Азии, под наименованием «Русско-китайский банк» стали публицист Э.Э. Ухтомский, член правления «Лионского кредита» Рене Брис, а также И.Л. Гольдшанд, Р. Готтингер, Э. Денорманди, Э. Нетцлин, А. Ротштейн, Я. Штерн.

Показательно, в 1896 г. отделения банка были открыты в разных регионах, но таковых еще не было в Маньчжурии.

Поражение Китая в войне с Японией и первые успехи новой политики России на Дальнем Востоке создали благоприятную ситуацию для воплощения в жизнь старой идеи получения железнодорожной концессии на территории Цинской империи. Китай в конце XIX в. представлял благоприятную почву для роста капитала, но лишь сильное государство, как Российская империя, создавало гарантии защиты вложенного в экономику Китая международного капитала. Идея строительства «русской» железной дороги на территории Китая зрела давно. В записке С.Ю. Витте членам особого совещания по проблемам строительства Сибирской железной дороги в ноябре 1892 г. «упоминалось также, хотя и вскользь, о возможности сооружения от Сибирской линии ветви в китайские пределы, причем выражалась надежда, что постройка такой ветви едва ли встретит препятствия уже в ближайшем будущем. Таким образом, мысль о спрямлении Сибирской магистрали и о направлении ее к Желтому морю ... составляла, собственно говоря, неотъемлемую часть общего плана, предположенного Министерством Финансов» [12. С.288].

Все, кто хоть немного был знаком с Китаем, и кто был призван защищать государственные интересы, выступали против проведения Транссиба по территории Цинской империи. Но поражение Китая увеличило число сторонников строительства железной дороги через Маньчжурию, более того, сами китайцы активно провоцировали русское руководство на этот шаг. В августе 1895 г. консул Ю.А. Рединг сообщил из Шанхая о планах Китая построить железную дорогу в Маньчжурии. В ноябре он писал директору Азиатского департамента МИД Д.А. Капнисту: «Касательно Ляодунского Полуострова и Порт-Артура - Шанхайские и Гонконгские газеты в последнее время начали высказываться ясно в пользу занятия этих мест Россией, которая, разумеется, будет стараться провести Сибирскую железную дорогу в этом направлении, и сказанные газеты объясняют своим читателям, что постройка дороги в этом направлении послужит в общую пользу всего человечества. В этом отношении мнение Шанхайской публики совершенно согласуется с мнением газет» [1. Ф.143. Оп.491. Д.354. Л.73]. В ноябре 1895 г. посланник А.П. Кассини сообщал в Петербург: «Последний пункт франко-китайской конвенции предусматривает, что французские дороги могут быть продолжены в глубь территории Китая... Уступка, сделанная Франции, способна прямо заинтересовать нас, если мы намечаем проведение нашей железной дороги через Маньчжурию» [11. С.315]. На этой телеграмме Николай II сделал пометку: «Я думаю, что теперь именно время на переговоры с Китаем для получения концессий на постройку через Маньчжурию жел[езной] дор[оги] из Забайкалья прямо во Владивосток» [11. С.315]. 21 ноября 1895 г. царь поручил посланнику А.П. Кассини приступить к переговорам относительно проведения дороги через китайскую территорию.

Против строительства железной дороги в Маньчжурии активно выступили директор Азиатского департамента МИД Д.А. Капнист и Приамурский генерал-губернатор С.М. Духовской. Они утверждали, что намеченная С.Ю. Витте дорога могла эксплуатироваться лишь при условии аннексии данной территории. Адмирал Н.М. Чихачев вообще обвинил С.Ю. Витте в предательстве национальных интересов: «Маньчжурский проект» принесет выгоду внешней политике Германии и Франции в Китае, а России - разорение и страдание» [16. С.25]. Китайское руководство, осознав опасность российской экспансии, или желая выторговать себе новые преимущества, не согласилось с русскими предложениями. Переговоры А.П. Кассини оказались безуспешными, для осуществления данного проекта требовался неординарный ход. В своих мемуарах С.Ю. Витте подробно описал, как он ради получения концессии организовал подписание секретного военного договора с Китаем. Весной 1896 г. в качестве представителя Цинской империи на коронацию Николая II после недолгих дипломатических игр был направлен Ли Хунчжан. Китайский представитель по настоянию С.Ю. Витте, вопреки предполагаемому

протоколу, прибыл до коронации в Петербург и имел частную встречу с Николаем II. 22 мая (3 июня) 1896 г. русско-китайский секретный союзный договор был подписан, причем, столь серьезный документ готовился и подписывался, согласно воспоминаниям того же С.Ю. Витте, небрежно. «Договор о союзе, заключенный Россией и Китаем» стал уникальным документом, это был первый секретный договор, заключенный Цинской империей с иностранным государством. Но для обеих сторон данный документ был разменной монетой в дипломатической игре, об этом говорит и тот факт, что секретный договор очень быстро стал известен мировой общественности, 16 (28) октября 1896 г. шанхайская газета «North China Daily News» опубликовала «The Cassini Convention». Несмотря на интервью генерального консула П.А. Дмитриевского в «The Shanghai Daily Press» с опровержением информации о заключении секретного русско-китайского договора, в других газетах в Китае так же были напечатаны материалы о договоре. П.А. Дмитриевский отмечал: «Любопытно, что конвенция напечатана была здесь вскоре по прибытии в Пекин Ли-Хун-чжана» [1. Ф.143. Д.354. Л.95]. 27 августа (8 сентября) 1896 г. в Берлине посланник Сую Цзинчен подписал с Русско-китайским банком контракт на постройку и эксплуатацию КВЖД, вскоре это соглашение было ратифицировано в Пекине.

Соединение Забайкалья с Владивостоком было не единственной и, очевидно, не главной целью новой железной дороги. Еще на переговорах с Ли Хунчжаном С.Ю. Витте поднял вопрос о строительстве железной дороги к портам Ляодуна. 5 августа 1896 г. известный публицист А.Суворин записал в своем дневнике: «Сидел вчера вечером у С.Ю. Витте... Говорили о разных разностях. Почти кончено дело с Китаем, Сибирская дорога прямо пройдет на Владивосток и оттуда к Желтому морю» [13. С.137]. В мае 1897 г. поверенный в делах в Китае А.И. Павлов писал из Пекина М.Н. Муравьеву: «Князь Ухтомский конфиденциально сообщил мне, что имеет в виду осторожно позондировать почву, дабы убедиться, насколько Китайское Правительство склонно было бы теперь же приступить к переговорам относительно постройки той же русскою компаниею южной ветки по направлению к Та-лян-вану» [1. Ф.148. Д.59. Л.30]. Торжественная церемония начала строительства КВЖД состоялась лишь через год после получения права на это, в августе 1897 г. Показательно, место торжественной закладки дороги осталось в стороне от линии КВЖД. Все вопросы были сняты и начались широкомасштабные строительные работы лишь весной 1898 г., только после получения концессии на Южную ветку КВЖД до Порт-Артура.

Версия о том, что КВЖД предназначалась для завоевания рынков сбыта русских товаров активно пропагандировалась, но документы говорят, что даже в тот период никто в это не верил. Например, в 1898 г. пограничный комиссар Б.Л. Громбчевский сообщал, что инженер С.П. Кербедз видел только стратегическое значение дороги, считая, что это предприятие не сможет конкурировать с морскими перевозками, а Маньчжурия никогда не станет рынком сбыта для русских товаров [3. Ф.702. Оп.1. Д.310. Л.8]. Абсурдность идеи строительства стратегической линии по территории чужого государства не требует доказательства, если не иметь в виду цели захвата территории, по которой строится дорога. Однако именно Общество КВЖД наиболее последовательно выступало против присоединения какой-либо части Маньчжурии к Российской империи, что позволяет отбросить идею о стратегическом значении дороги для России. Очевидно, приобретение концессии на строительство железной дороги и учреждение Общества КВЖД не связывалось с какими-либо интересами России и диктовалось потребностями развития финансового и промышленного капитала Запада. КВЖД стало оптимальным вариантом для финансовых групп Европы, в первую очередь Франции, для вложения капитала. Китайские рабочие под охраной русского штыка обеспечивали рост капитала, а на случай непредвиденных обстоятельств, прибыль гарантировал русский крестьянин своими налогами в российскую казну. Немаловажным фактором явилось и то, что предприятие за границей создавало условия для воровства и финансовых махинаций. Несомненно, КВЖД

задумывалось и осуществлялось как сомнительное предприятие, не имеющее отношения к государственным интересам России.

Органичной составляющей российской экспансии в Маньчжурии стало приобретение портов на Ляодуне. Впервые слухи о том, что Россия планирует захватить Порт-Артур, появились в правительственных кругах Англии и Франции в 1895 г., в связи с борьбой русского руководства за предоставление китайского займа. В октябре 1895 г. газета «Таймс» передала сообщение из Гонконга, что «Благодаря недавно заключенному договору между Россией и Китаем первая получает право якорной стоянки флота в Порт-Артуре...» [11. С.270]. В ноябре 1895 г. консул Ю.А. Реддинг писал из Шанхая Д.А. Капнисту: «Касательно Ляодунского Полуострова и Порт-Артура - Шанхайские и Гонконгские газеты в последнее время начали высказываться ясно в пользу занятия этих мест Россией» [1. Ф.143. Д.354. Л.73]. В мае 1897 г. в шанхайской газете «Шэн-бао» опубликована статья, в которой говорилось, китайское правительство разрешило России провести железную дорогу до Ляодуна и уступило для стоянки русских судов Льюйшунью и Цзяочжоу [1. Ф.148. Д.59. Л.45]. Распространяемые слухи о скором занятии русскими Порт-Артура, имеющие своей целью противостояния дальневосточной политики России, наоборот, подготовили мировое общественное мнение к неизбежности такого занятия.

Руководство России не планировало в то время захвата или приобретения Порт-Артура, но нельзя говорить и полной беспочвенности подобных слухов, реальный ход событий подталкивал именно к этому. Китай, пытаясь приобрести в лице России союзника для борьбы с Японией, рассчитывал, в случае необходимости, «расплатиться» с ней своими портами. В ноябре 1895 г. китайский посланник сообщил российскому министру иностранных дел А.Б. Лобанову-Ростовскому, что «китайское правительство, движимое чувствами особенной благодарности к России, разрешило нашей эскадре в Тихом океане перезимовать в Чжу-цу (несколько южнее Вэйхайвэйского полуострова), хотя это не открытый порт...» [11. С.320]. В секретном договоре 1896 г. говорилось: «Во время военных действий все порты Китая будут, в случае необходимости, открыты для русских военных судов...» [5. С.293]. Китай, используя свои порты в политической игре с Россией, надеялся, что другие державы не позволят русским выиграть в этой игре.

В руководстве России в конце XIX в. рассматривался вопрос о приобретении порта для Тихоокеанской эскадры, но о Порт-Артуре вопрос не поднимался. Осенью 1897 г. командующий Тихоокеанской эскадрой Ф.В. Дубасов рекомендовал Петербургу выбрать в качестве базы для флота порт Мозампо, но 29 ноября* он получил предписание: «...согласно Высочайшей воле, немедленно... отправьте в порт Артур с Контр-Адмиралом Реуновым отряд из крейсера и лодок... Сохраняйте поручение в строжайшем секрете даже от командиров ... Официально назначьте посылку отряда в какой-нибудь другой порт» [2. Ф.650. Оп.1. Д.171. Л.10]. Неожиданное решение русского руководства было связано с событиями, произошедшими на Дальнем Востоке осенью 1897 г., когда Германия, воспользовавшись в качестве предлога убийством двух немецких миссионеров, ввела свои военные корабли в бухту Цзяочжоу и выдвинула требования уступки Китаем ей этого порта.

Германское руководство давно уже пыталось договориться с Россией о совместных действиях по приобретению портов в Китае. Еще в апреле 1895 г. кайзер Вильгельм II писал русскому царю: «Я ... надеюсь, что как я охотно помогу тебе уладить вопрос о возможных территориальных аннексиях для России, так и ты благосклонно отнесешься к тому, чтобы Германия приобрела порт где-нибудь, где это не «стеснит» тебя» [6. С.7]. Очевидно, договориться немцам о совместных действиях не удалось, но понимания и определенной поддержки своих планов со стороны России они добились. В октябре 1897 г. в ответ на телеграмму Вильгельма II: «Надеюсь, что согласно нашим личным переговорам в Петергоффе, ты одобришь переход моей эскадры в Кио-Чау...», Николай II

* Даты даны по Юлианскому календарю (старому стилю), принятому в то время в России.

ответил нейтрально: «Не могу одобрить или не одобрить твоего распоряжения...» [6. С.21]. Инициатива в занятии Порт-Артура исходила от нового министра иностранных дел М.Н. Муравьева. В докладной записке от 11 ноября 1897 г. он предложил царю воспользоваться моментом и занять Даляньвань или какой-нибудь другой порт, по выбору Морского министерства. Но Морское министерство было против занятия любого китайского порта, а собранное в ноябре 1897 г. Особое совещание из руководителей заинтересованных ведомств не поддержало этого предложения. Идею немедленного приобретения китайского порта для русского флота разделял лишь военный министр П.С. Ванновский, против Порт-Артура на особом совещании выступил Управляющий Морским министерством П.П. Тыртов, считавший, что флот пока вообще не нуждается в новых базах. Против захватов в Китае был директор Азиатского департамента Министерства иностранных дел Д.А. Капнист. Показательно, сам Ф.В. Дубасов еще 28 декабря спрашивал у Павлова «В данном случае я неизбежно должен допустить: или что мы сами, неисполнением принятых на себя обязательств, даем Китайскому правительству основания поступать с нами одинаковым образом... или что Китайское правительство держится своего двусмысленного образа действий вследствие полной беззащитности и страха перед угрозами Англии» [2. Ф.650. Оп.1. Д.171. Л.36об.]. Адмирал ставил вопрос, имеет ли Россия возможности защищать Китай и собирается ли она это делать. «Наконец, если мы не несем по отношению Китая никаких обязательств и выговорили себе особые права, пользуясь только его слабостью, то я не вижу, почему бы и всякий другой, так же как и мы, чувствующий себя сильнее Китая, не потребовал от него таких же прав...» [2. Ф.650. Оп.1. Д.171. Л.36об.].

Особое совещание в Петербурге высказалось против приобретения Порт-Артура, но спустя несколько дней русские военные корабли по указанию Николая II вошли в этот порт. Занятие русскими кораблями рейда китайского порта отнюдь не являлось доказательством намерения захватить этот порт. Одной из главных задач русского флота на Тихом океане была демонстрация силы в случае политических осложнений в регионе. В ноябре 1897 г. русские военные корабли были отправлены в Порт-Артур именно с целью демонстрации силы на случай осложнений, которые могли возникнуть из-за захвата Германией Цзяочжоу. Именно так восприняла приход русского отряда и китайская сторона, тем более это соответствовало духу русско-китайского союзного договора.

Не успели русские корабли подойти к Порт-Артуру, как ситуация вокруг этого порта и всего Ляодуна стала резко меняться. Ли Хунчжан, верный тактике сложных дипломатических маневров, обратился лично к С.Ю. Витте с просьбой о займе в 100 млн. рублей для второго взноса по японской контрибуции. Министр финансов сразу же выдвинул условия: «выдать, одновременно с подписанием условий займа, правлению общества КВжд концессию на сооружение ж/д ветви от магистрали КВжд до той гавани, которая для сего будет избрана правлением общества на берегу Желтого моря к востоку от порта Инцзы» [9. С.47]. Кроме того, С.Ю. Витте требовал предоставить место для устройства порта Добровольного флота. С этого момента начинается собственно борьба за захват портов на Ляодуне, именно позиция С.Ю. Витте подтолкнула Россию на приобретение территорий на юге Маньчжурии. Занятие Порт-Артура диктовалось не потребностями русского флота и необходимостью защиты русских интересов на Дальнем Востоке. Международный капитал, вложенный в экономику Северо-Восточного Китая, нуждался в защите своих интересов, для чего и требовались порты подальше от русских границ.

Китайское руководство, видя что «дипломатические игры» зашли слишком далеко, в декабре 1897 г. потребовало у российского посланника А.И. Павлова письменного подтверждения отсутствия намерений удерживать Порт-Артур и Далянь. В ответ русская сторона заявила, что китайские требования оскорбительны и русские войска уйдут с Ляодуна тогда, когда позволят политические обстоятельства. Долгое время сохранялась неопределенность позиции российского правительства, в том числе дипломатического

ведомства. Русский военный агент докладывал из Тяньцзиня вышестоящему начальству, что был в полном неведении относительно политики России в отношении портов, не имел конкретных указаний поверенный в Пекине А.И. Павлов [3. Ф.702. Оп.7. Д.39. Л.39]. В январе 1898 г. С.Ю. Витте поставил перед английским послом в России вопрос: «что скажет Англия, если русская оккупация Порт-Артура окажется перманентной» [17. С.63]. Руководство Китая во главе с Ли Хунчжаном с начала 1898 г. предпринимало попытки не допустить утверждения России в портах юга Ляодуна. Попытались китайцы сыграть на русско-британских противоречиях, требования С.Ю. Витте были немедленно доведены до английского посланника, англичане предлагали пойти на уступки в вопросе о Черноморских проливах. Китайская сторона отказалась от русского займа и подписала соглашение с Гонконг-Шанхайским банком. Но в феврале 1898 г. российские дипломаты в Европе и в Китае пришли к выводу об отсутствии опасности военного столкновения из-за портов.

Особое совещание, собранное в Петербурге под руководством великого князя Алексея Александровича для обсуждения дальневосточных проблем, в феврале 1898 г. высказалось за приобретение южного Ляодуна. Были выработаны определенные требования к Китаю, в центре которых стоял вопрос об аренде территории на юге Ляодуна, порты определялись конечной точкой КВЖД. 11 февраля министр иностранных дел М.Н. Муравьев направил посланнику в Китае А.И. Павлову телеграмму, в которой говорилось, что «Его Величеству Государю Императору благоугодно было бесповоротно решить добиться благоприятного для нас результата» в переговорах о портах [2. Ф.9. Оп.1. Д.108. Л.104об.]. После получения известия о том, что китайцы подписали соглашение о займе с английским банком, 19 февраля русский посланник вручил руководству Китая новые требования. Китайская сторона попыталась что-то предпринять, обратилась за содействием к Англии и Японии, срочно отправили в Петербург опытного дипломата Сюй Цзинчена. Ли Хунчжан предлагал А.И. Павлову лично съездить в Порт-Артур и убедиться в непригодности его для русского флота. Усилили давление на императора реформаторы, Кан Ювэй направил императору меморандум с призывом отвергнуть требования России, он совместно с цензорами Ян Шэньсю и Чэнь Цичжаном предлагал Гуансюю заключить союз с Англией и Японией. Но руководство Китая взяло курс на затягивание переговоров, а после требований русской стороны о незамедлительном ответе на предъявленные требования китайские министры приступили к обсуждению условий передачи портов России.

При всех видимых военных приготовлениях российское руководство сделало все, что бы обойтись без военного захвата портов, дипломаты прибегли к испытанному средству - взяткам. 28 февраля посланник А.И. Павлов сообщал: «...в мое распоряжение уже представлены денежные средства на выдачу пособия китайским властям Порт-Артура и Даляньваня, дабы привлечь их на нашу сторону... Полагаю чиновникам категории Гу, Ли, Хо практичнее всего определить теперь ежемесячно от 100 до 200 лан со дня прихода наших судов в Порт-Артур и обещать единовременно более крупную сумму в несколько тысяч лан» [2. Ф.9. Оп.1. Д.108. Л.131]. Особо оговаривалась возможность дать взятку генералам Сун и Ма, но по причине сомнения в подкупности этих генералов, рекомендовалось вести дела с ними через посредников. Генералу Сун Цину было объявлено, чтобы он оставил Порт-Артур к началу высадки русского десанта, договоренность об этом была достигнута 14 марта. Командующий Тихоокеанской эскадрой издал приказ, в котором говорилось: «По Высочайшему повелению вверенная мне эскадра и стоящий при ней отряд из сухопутных войск, должны занять принадлежащую ныне Китайскому государству Порт-Артур и порт Талиенван» [2. Ф.9. Оп.1. Д.108. Л.191-192].

15 марта 1898 г. в Пекине была подписана «Конвенция между Россией и Китаем о Ляодунском полуострове», по условиям которой, вся арендуемая территория переходила на 25 лет в «полное и исключительное пользование русского правительства». В 8 часов

утра 16 марта на Золотой горе Порт-Артура, великим князем Кириллом Владимировичем был поднят Андреевский флаг. Граница арендованной территории была определена в «Дополнительном протоколе», подписанном 25 апреля 1898 г. Процесс определения русских владений завершился 25 апреля 1899 г., когда были подписаны «Дополнения к протоколу разграничений территорий». После этого окончательно оформилась территория новой колонии Российской империи, получившей официальное название «Русская Квантунская область». На территории области находилось 4 города: Цзиньчжоу, Порт-Артур, Бицзыво и Даляньвань, а также около 1500 сельских населенных пунктов. Ее площадь вместе с островами составила до 3-х тыс. кв. верст, население около 300 тыс. человек. В «русской Квантунской области» начали действовать государственные институты, принятые в России, а вскоре Порт-Артур стал административным центром русских земель, расположенных восточнее Байкала.

Занятие Порт-Артура само по себе было бессмысленным, бесполезным, вредным, и опасным, в мире не могли найти рационального объяснения этому, довольствуясь тезисами о «извечной агрессивности России» или «загадочности и жертвенности русской души». Сложно даже понять, как при том экономическом и военном потенциале Россия не только выиграла борьбу за Ляодун, но и даже решила на нее. Но при детальном рассмотрении хода событий на Дальнем Востоке видно, что занятие Порт-Артура явилось естественным и необходимым звеном в дальневосточной политике России со времен событий Японо-китайской войны. Приобретение южного Ляодуна не явилось результатом заранее рассчитанных и целенаправленных действий, реальный процесс борьбы за порты был уже в разгаре, когда правительство решилось его поддержать и выработать конкретный план действий. Занятие Порт-Артура не было и необдуманной реакцией на какое-либо событие, например, на захват немцами Цзяочжоу. События конца 1897 - начала 1898 года были обусловлены получением концессии на КВЖД, а появление русской Квантунской области явилось результатом конкретных событий в Китае в это время, результатом совокупности факторов, спровоцировавших руководство России и предоставивших ей возможность сделать такое приобретение.

В конце XIX в. Россия приобрела в Северо-Восточном Китае огромную колонию - концессию КВЖД и арендованную Квантунскую область, ставшей первой «заморской» колонией «классического типа». Исходной точкой для этого стало изменение баланса сил на Дальнем Востоке вследствие поражения Цинской империи от Японии. Важную роль в этом процессе играли проблемы, постепенно развивавшиеся в русско-китайских отношениях, а также смена власти в высшем руководстве Российской империи. Вмешательство России в итоге Японо-китайской войны сами по себе не разрушали стабильности, а отчасти восстанавливали баланс сил. Но данный шаг создал благоприятную ситуацию для проникновения финансового капитала Запада в Маньчжурию. Самый известный порт-артурский журналист Дмитрий Янчевецкий отметил факт отсутствия интересов собственно русского капитала к новым российским колониям, он писал: «Именитые русские торговые города, как Петербург, Москва, Нижний, Саратов, Ростов, Иркутск, Варшава, в создании первой русской колонии в Китае не принимали ни какого участия, об открытии незамерзающего порта в Маньчжурии никогда не просили и были, поэтому, совершенно равнодушны к тем капиталам, которые в Порт-Артуре и Дальнем сыпались иностранцам и разным выходцам из Владивостока и Одессы [14. С.37-38]. Упорно настаивал на необходимости срочного возвращения Ляодуна Китаю военный министр А.Н. Куропаткин, доказывающий, что у России нет объективных причин идти на конфликт со странами Востока, а позволить себе этого в условиях возрастающей угрозы с Запада нельзя. В 1903 г. он заявил: «Нам выгоднее отдать японцам Южнокитайскую железную дорогу, даже Порт-Артур, чем рисковать войной» [10. С.307]. Однако инерция государственной машины России и отсутствие самостоятельной, отвечающей национальным интересам, внешней политики, привели к закономерному провалу «колониальной авантюры» в Маньчжурии и кризису 1905 г.

Таким образом, колониальная экспансия Россией в Северо-Восточном Китае не была обусловлена ни экономическими, ни геополитическими интересами Российской империи. В ситуации обострения межимпериалистических противоречий на Дальнем Востоке в конце XIX в. стоявшая у власти в стране группировка во главе с царем Николаем II и министром финансов С.Ю. Витте выступила проводником интересов французского капитала, искавшего выход из ситуации финансового застоя в Европе. Под гарантии русских налогоплательщиков посредством займов французский капитал был вложен в развитие японской экономики, ориентированной на подготовку к войне с Россией, и в экономику Маньчжурии. Геополитические «сдвиги» российской политики были спровоцированы в первую очередь Германией, так же имевшей большое влияние на российскую элиту. Показательно, факт полного отсутствия «русского интереса» к колониальной экспансии в Маньчжурии невольно был зафиксирован в сочиненной в 1898 г. казачьей песне:

«Белый Царь, Наш Царь Державный
Больше жизни дорог нам!
Слава Руси православной, Слава верным казакам!
На *французском пароходе*
Держим мы далекий путь, Чтоб в Маньчжурьи на свободе
Свою удаль развернуть.
...*Англичане* прозевали,
А *японцы* смотрят так:
Вот как будто увидали
Здоровенный наш кулак.
Немец, хвост поджавшись, ахнет,
А *кореец* тот струхнет.
А *китаец* так зачухнет,
Когда поезд наш пройдет...» [7. 1914. №10. С.454].

Источники и литература

1. Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). Фонд: 143 (Китайский стол), 148 (Тихоокеанский стол).
2. Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). Фонды: 9 (Дубасов Ф.В.), 650 (Эскадра Тихого океана)
3. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Фонд 702 (Канцелярия Приамурского генерал-губернатора).
4. Русско-китайские отношения 1689-1916: Сборник документов. – М., 1958.
5. Сборник договоров России с другими государствами 1856-1917. – М., 1952.
6. Переписка Вильгельма II с Николаем II. – М.-П., 1923.
7. Сибирский архив - 1914. - №10.
8. Витте С.Ю. Избранные воспоминания. – М., 1991.
9. Глинский Б.Б. Пролог Русско-Японской войны. – СПб., 1916.
10. Епанчин Н.А. На службе трех императоров. Воспоминания. М., 1996.
11. Ламздорф В.Н. Дневник 1894-1896. – М., 1991.
12. Министерство финансов. Ч.II. – СПб., 1902.
13. Суворин А. Дневник. – М., 1992.
14. Янчевецкий. Гроза с Востока. – 1907.
15. Дацышен В.Г. история русско-китайских отношений в конце XIX – начале XX вв. – Красноярск, 2000.
16. Зуев В.Ф. История проекта строительства Амуро-Николаевской железной дороги // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества. – Хабаровск, 1998.
17. Романов Б.А. Очерки дипломатической истории русско-японской войны. – М.-Л., 1947.