

Российское торгово-промышленное предпринимательство в Маньчжурии в конце XIX — начале XX вв.

Никитина Дарья Александровна, студент 4-го курса бакалавриата кафедры истории стран Дальнего Востока Восточного факультета Санкт-Петербургского государственного университета (Санкт-Петербург, Российская Федерация);
e-mail: st068056@student.spbu.ru

Научный руководитель:

Донская Александра Евгеньевна, старший преподаватель кафедры истории стран Дальнего Востока Восточного факультета Санкт-Петербургского государственного университета (Санкт-Петербург, Российская Федерация), кандидат исторических наук;
e-mail: a.donskaya@spbu.ru

Аннотация

В статье рассматривается процесс экономического проникновения россиян в Маньчжурию в конце XIX — начале XX вв. Актуальность темы заключается в том, что русские эмигранты заложили базу для дальнейшего развития промышленности, инфраструктуры и торговли в этом крае. С начала строительства Китайско-Восточной железной дороги и после подписания договора об аренде Ляодунского полуострова Маньчжурия стала зоной притяжения работников, купцов, промышленников, торговцев и специалистов по сельскому хозяйству. Русские начали открывать промышленные предприятия и фабрики. Русская администрация создавала инфраструктуру в городах, превращая их в рынки мировой торговли. Однако в конце первого десятилетия XX в. наметились кризисные тенденции для российского предпринимательства, возросшая конкуренция со стороны иностранных промышленников и неудачный исход Русско-японской войны сильно ударили по российским экономическим интересам в Маньчжурии.

Ключевые слова: российско-китайские отношения, Харбин, Порт-Артур, Маньчжурия, северо-восточный Китай, инфраструктура, Дальний Восток

Trade and Commercial Entrepreneurship of Russians in Manchuria in the Late 19th — early 20th Centuries

Daria A. Nikitina, BA Student of the Department of History of the Far East Countries, Faculty of Asian and African Studies, St. Petersburg State University (Saint Petersburg, Russian Federation); e-mail: st068056@student.spbu.ru

Academic Supervisor:

Aleksandra E. Donskaya, Senior Lecturer of the Department of History of the Far East Countries, St. Petersburg State University (Saint Petersburg, Russian Federation), PhD in History; e-mail: a.donskaya@spbu.ru

Abstract

This article discusses the process of the economic penetration of the Russians into Manchuria at the end of the 19th — beginning of the 20th centuries. The relevance of the subject consists in the fact that Russian emigrants laid the foundation for the further

development of industry, infrastructure and trade in this region. Since the construction of the Chinese Eastern Railway and the signing of the Convention for the lease of the Liaotung Peninsula Manchuria attracted workers, merchants, industrialists, traders and agricultural specialists. Russians began to establish industrial enterprises and factories. The Russian administration created the infrastructure in the cities, turning them into global trade markets. However, at the end of the first decade of the XX century Russian entrepreneurship faced with crisis trends, the increased competition from foreign industrialists and the losing the Russo-Japanese War hit the Russian economic interests in Manchuria hard.

Keywords: Russian-Chinese relations, Harbin, Port Arthur, Manchuria, North-East China, infrastructure, the Far East

В конце XIX — начале XX вв. Дальний Восток стал превращаться в мировую экономическую ярмарку. Российское правительство начало рассматривать колониальный проект включения Маньчжурии в состав империи, который получил название «Желтороссия». Россия намеревалась отторгнуть от ослабевшего Китая северо-восточную часть, а именно Маньчжурию. Постепенное смешение русского и китайского населения привело бы к русификации местного населения. Для реализации этих идей в Москве 22 мая 1896 г. был заключен секретный договор о союзе и предоставлении России права на постройку железной дороги через Маньчжурию [7, с. 70–72]. Витте провозгласил лозунг: «Господство над всем международным коммерческим движением в тихоокеанских водах» [5, с. 17]. Когда российское правительство одобрило план по строительству Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) в Маньчжурии, оно преследовало несколько целей: соединить Забайкалье и Владивосток, дать выход к морю Великому Сибирскому пути и тем самым сократить путь и удешевить перевозку товаров из одного пункта в другой, а также обеспечить выход Транссибирской магистрали к незамерзающим портам Квантунского полуострова. В дальнейшем — привлечь маньчжурское сырье на дороги русской сети, направить китайские товары через дороги Сибири и организовать поставки для распространения изделий русской промышленности [Там же, с. 61]. По соглашению строительство железной дороги должно было быть завершено за шесть лет с момента передачи земли, необходимой для строительства линии. По истечении восьмидесяти лет с момента завершения строительства и ввода в действие железной дороги в качестве объекта эксплуатации вся дорога и ее имущество должно было перейти в руки китайского правительства без возмещения стоимости. Через 36 лет Китай имел право выкупить железную дорогу [7, с. 77].

Развернулось строительство КВЖД, стали создаваться предприятия, обеспечивающие ее жизнедеятельность. Протяженность западной и восточной линий дороги составила 1,5 тыс. км (одноколейная), южной — 950 км¹. Эту зону можно назвать «государством в государстве», так как статус полосы отчуждения КВЖД был близок к положению российской колонии [5, с. 57].

15 марта 1898 г. в Пекине была подписана «Конвенция между Россией и Китаем о Ляодунском полуострове» [7, с. 78]. Согласно положениям Конвенции, Цинская империя передала России в аренду Порт-Артур с прилегающим сухопутным и водным

¹ Северная Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога / сост. Экон. бюро Кит. Вост. ж. д. Харбин, 1922. С. 575.

пространством сроком на 25 лет со дня подписания настоящего договора, но он мог быть продлен по взаимным договоренностям. Россия получила право на строительство железнодорожной ветки, соединяющей Квантунский полуостров с КВЖД. На арендованной территории был основан город Дальний. Уже в 1899 г. было принято «Временное положение об управлении Квантунской области», центром которой стал Порт-Артур². Это означало твердое решение России установить свое полное господство во всей Маньчжурии. Во главе Квантунской области встал Е. И. Алексеев. Теперь русские эшелоны из Забайкалья и Приморья могли достичь Пекина за 5–6 дней благодаря Южно-Маньчжурской железной дороге [5, с. 19].

Свидетелем событий первых лет освоения Порт-Артура и порта Дальнего был П. Россов, дипломатический чиновник, отправленный в Китай для изучения языка и быта местного населения. В своем дневнике он писал: «Туземцы встретили спокойно, чинно, любопытно. Передача южной части Ляодунского полуострова прошла мирно»³. Однако, несмотря на «теплый прием», китайские чиновники, которые сохраняли власть над Цзиньчжоу⁴, делали все возможное, чтобы опорочить образ русских перед туземным населением. «Русские невежественны и могут хитрить, они своевольны и вздумали обогащаться за счет туземцев через сбор податей, хотя это обязанность всегда была за китайскими чиновниками»⁵. П. Россов писал, что представление о русских складывалось неверное и пагубное, что нередко становилось поводом к выступлениям китайских крестьян, желавших остаться в пределах императорского Китая. Русские распространяли влияние только на Порт-Артур и порт Дальний. Остальная часть игнорировалась русской администрацией и продолжала оставаться в руках китайских чиновников. Дабы устранить разногласия по поводу принадлежности земли той или иной стороне, было решено провести границу, которая обозначилась по северному берегу бухты Порт-Артура до северного мыса бухты Бицзыво. Однако это никак не отменяло всяческие посягательства китайских чиновников на законные русские владения: полковник Цзинчжоуского знаменного войска Гао Ваньмэй прибыл в Порт-Артур и начал сбор налогов, хотя это было в ведении русской администрации⁶.

Вскоре последовала активная миграция русских в Маньчжурию. В числе первых были строители, рабочие и служащие дороги, инженерно-технические кадры, казаки и отставные нижние чины. В Маньчжурию также выезжали дворяне и купцы, которые открывали собственное дело. В особенности поощрялись лица, чья деятельность была направлена на строительство инфраструктуры, торгово-промышленных предприятий в полосе отчуждения.

К середине 20-х гг. XX в. в Маньчжурии проживало более 200 тыс. русских, а влияние русской материальной культуры значительно расширилось. Для оценки масштабов русской колонизации Маньчжурии обратимся к статистическим данным Земельного отдела КВЖД, согласно которым в 1907 г. в полосе отчуждения дороги постоянно проживало около 50 тыс. лиц, официально зарегистрированных в административных органах КВЖД, из них подданные России составляли около 50%⁷.

² Высочайше утвержденное, 16 августа 1899 года, Временное Положение об управлении Квантунской области // Сб.: Законы управления областей Дальнего Востока / сост. Г. Г. Саввич. СПб.: Типография И. Н. Скороходова, 1904. С. 2.

³ Россов П. Русский Китай. Занятия Квантуна и быта туземного населения: с приложением карты Квантуна. Порт-Артур: Издание книжного склада «Новый край», 1901. 168 с.

⁴ Г. Цзиньчжоу — город (совр. городской округ) в провинции Ляонин, расположен в северной оконечности Ляодунского залива.

⁵ Россов П. Указ. сочин. С. 4.

⁶ Россов П. Указ. сочин. С. 14.

⁷ Северная Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога / сост. Экон. бюро Кит. Вост. ж. д. Харбин, 1922. С. 593.

Российская буржуазия Маньчжурии складывалась из неоднородного по своему составу населения, представленного различными этносами, выходцами из Российской империи и других стран. Уже в 1899 г. в Харбине, в центре полосы отчуждения⁸, насчитывалось около 14 тыс. выходцев из Российской империи — русских, поляков, евреев, армян, грузин — всего 28 национальностей [4, с. 31]. Конечно, самой многочисленной оставалась русская община, она обладала солидными капиталами, большой предприимчивостью.

Среди евреев высок был процент коммерсантов: промышленники, владельцы акций золотых приисков, предприятий по производству бриллиантов, обработке пушнины. Весьма заметной были польская и грузинская общины. После завершения строительства КВЖД они продолжили заниматься обслуживанием работы дороги. Татарские купцы специализировались в основном на торговле пушниной, шерстью, кожевенными товарами. Армянские коммерсанты чаще всего были владельцами кафе, ресторанов и кондитерских.

Огромную роль в поддержке российских предпринимателей в Маньчжурии сыграл Русско-Китайский банк (РКБ)⁹, который должен был упрочить российское экономическое влияние в Китае в противовес Англии и другим западным державам [6, с. 77]. Однако, по мнению китайских ученых, несмотря на то, что РКБ был совместной организацией двух стран, все акции были выкуплены заранее российскими предпринимателями. Иными словами, он выступал в качестве финансового института одной стороны, поддерживая российскую экспансию [12, с. 5–6].

Вывоз капитала — это главная черта империализма. В 1895–1904 гг. в Маньчжурию было направлено 563,5 млн руб. инвестиций. Россия была вторым по значимости инвестором после Великобритании. К 1902 г. доля российских инвестиций в Китай составила 31,3% от общего объема иностранных инвестиций. 85% из них — это инвестиции частных российских предприятий. К 1913 г. 90% железных дорог по всему Китаю было построено за счет иностранных вложений. Доля инвестиций русских в строительство дорог на 1904 г. составила почти 79%. В 1904 г. Россия контролировала 50% железных дорог Китая [13, с. 111–112].

С приходом русских поселенцев изменялся облик экономически отсталой Маньчжурии. В 1897 г. на месте современного Харбина была небольшая китайская винокурня, но вскоре это место превратилось в густонаселенный город. Он стал важным перевалочным пунктом на линии КВЖД [9, с. 51]. Хэйлунцзян был богат золотом: рудники Мохэ¹⁰, самые известные на Амуре, привлекали как русских, так и китайских золотоискателей. До 1888 г. золотодобыча велась тайно российскими подданными, которые пересекали Амур. Только в 1887 г. эта деятельность была пресечена китайскими властями и поставлена под контроль [9, с. 140].

Именно русские предприниматели, освоившиеся на территории Маньчжурии, еще в начале XX в. заложили базу для сахарной и мукомольной промышленности. В 1899 г. в Харбин прибыл торговец И. В. Кулаев, который впоследствии стал известным мукомолом в Маньчжурии и активным общественным деятелем. В 1900 г. одна из русских фирм — «Маньчжурское мукомольное товарищество» — построила в Харбине первый крупный мукомольный завод и тем самым заложила основу дальнейшего развития

⁸ Полоса отчуждения — участок по обеим сторонам железной дороги, находящийся в ведении железной дороги.

⁹ Русско-Китайский банк — банк, основанный в 1895 г., получил широкие полномочия, ему было предоставлено право финансирования коммерческих предприятий, издания банкнот, чеканки монет, получения концессий на строительство железных дорог, телеграфных линий. Именно он финансировал постройку КВЖД.

¹⁰ Мохэ — уезд, расположенный в провинции Хэйлунцзян на северном склоне хребта Большой Хинган и на южном берегу реки Амур.

данной отрасли хозяйства региона. Особенно высоким был спрос на продукты земледелия [3, с. 110].

Одним из известных торговых домов на Дальнем Востоке была фирма «Кунст и Альберс»¹¹, способствовавшая продвижению «русского дела» в Маньчжурии. Она была основана в 1864 г. немецкими предпринимателями, и вскоре ее предприятия были открыты по всему краю. Г. Кунст и Г. Альберс обеспечивали Владивосток товарами бытовой необходимости. Густав Кунст принял подданство Российской империи в 1890 г. В 1910 г. торговую империю возглавили сын Густава Альберса, Альфред Альберс, и Адольф Даттан, компаньон Г. Альберса и управляющий фирмой. «Кунст и Альберс» к 1913 г. стала крупнейшей торгово-промышленной компанией Дальнего Востока. Оба руководителя приняли подданство Российской империи [4, с. 33]. Таким образом, юридически их можно было считать российскими предпринимателями. Российское гражданство было необходимо, чтобы получить льготы и обойти ограничения. Статус подданного Российской империи позволял получать высокие чины, занимать высокие посты.

Порт-Артур с развитой экономической базой обладал большими запасами золота, которое шло на военные и гражданские нужды, на строительство порта и укреплений железной дороги. Город можно было назвать одновременно военным лагерем, центром всемирной торговли, куда стекались товары от иностранцев, и большой стройкой. Состояние Порт-Артура на 1900 г. было оценено Александром Хоси, главой британского консульства в Маньчжурии: «До прихода русских здесь находилась небольшая китайская винокурня, но сейчас все изменилось: западная оконечность Порт-Артура с выходом в залив была углублена и отделена для якорной стоянки военных кораблей. К востоку от города находился арсенал, правительственные мастерские и магазины. Железная дорога входила в город на крайнем западном конце. Между железной дорогой и возвышенностью на западе было обширное болотистое пространство, которое раньше затоплялось во время прилива, а теперь было отделено от моря дамбой» [9, с. 81]. Порт-Артур был поделен на «старую» (китайскую) и «новую» (русскую) части, соединенные дамбой. Жизнь Порт-Артура со временем значительно преобразилась. Это видно из газеты «Новый край» от 1904 г.¹² Из объявлений, рекламы, новостей того времени можно сделать вывод, что жизнь Порт-Артура в экономическом и культурном плане не утихала. Шли торги за стройматериалы как иностранного, так и русского производства. Шли спектакли и театральные постановки. Сообщалось о постройке новых железных дорог (Русско-французская железная дорога от Тайяньфу до Чантинфу). Открывались частные юридические конторы, шли судебные разбирательства. Предоставлялись услуги страховых обществ (Страховое общество «Россия», учрежденное в 1881 г.).

К 1901 г. уже было построено больше двадцати фабрик: паровые мукомольные мельницы, табачные и винокуренные заводы, каменноугольные шахты, два суконных предприятия, помимо этого было шесть книгопечатных предприятий, гравюрные лавки, ремонтные мастерские, ателье [10, с. 53]. Несмотря на то, что россияне внесли значительный вклад в экономическое развитие Маньчжурии, большинство современных китайских исследователей негативно относятся к деятельности русских на северо-востоке Китая, считая, что экспансия русских на китайскую территорию негативно отразилась на жизни коренного населения. Россия специально использовала метод снижения судоходных тарифов, чтобы полностью уничтожить китайское судоходство. Китайские рабочие содержались в ужасных условиях, рабский труд плохо оплачивался, менее 10 коп. в день [11, с. 235].

¹¹ «Кунст и Альберс» — товарищество, открытое немцами Густавом Кунстом (1836–1905) и Густавом Альберсом (1838–1911) в Маньчжурии и на Дальнем Востоке России. Начиная с оптовой торговли из Китая, фирма выросла до поставок сельскохозяйственной техники, перевозок и страхования.

¹² Новый край: газета, издающаяся в Порт-Артуре / под ред. П. А. Артемьева. 3 января 1904 г. № 2.

Маньчжурия в период военных потрясений не только не приходила в упадок, наоборот, темпы экономического роста только увеличивались. Например, в период Японо-китайской войны (1894–1895 гг.) Япония стала главным рынком сбыта маньчжурской продукции, а торговля всего края утроилась [9, с. 140]. Сюда потянулись представители московских фабрик и заводов, расширяя торговлю своими товарами.

Русско-японская война (1904–1905) внесла свои коррективы в проект по экономическому развитию этого региона. Осада Порт-Артура, а затем и его падение разрушили все дальнейшие планы русских по благоустройству города. В российских кругах сложившаяся ситуация вызвала различные настроения. Опасаясь возможного исхода нарастающего недовольства народных масс, военный министр Российской империи Н. Куропаткин выступал за то, чтобы заключить договор с Китаем и обменять Южную Маньчжурию и Порт-Артур на Северную Маньчжурию при условии возврата денег за строительство Порт-Артура и южной ветви КВЖД [2, с. 243], военный губернатор Приморской области Д. И. Субботич предлагал продать Южную Маньчжурию Англии, министр внутренних дел Российской империи В. К. Плеве же считал, что маленькая победоносная война смогла бы вывести Россию из политического кризиса.

С началом Русско-японской войны Харбин превратился в важнейшую тыловую базу по обеспечению и снабжению русской армии как продовольствием, так и вооружением, поэтому, несмотря на военные действия, город продолжал развиваться. Однако поражение России привело к ухудшению дел не только в городе, но и во всей Маньчжурии: склады оказались переполненными, что привело к обесцениванию товаров, коммерсанты несли огромные убытки. Во время войны с Японией увеличивался спрос на муку, но сразу после поражения российской стороны объем производства превысил рыночный спрос. Чтобы сократить расходы, помощь оказывало общество КВЖД [12, с. 23]. Порт Дальний был открыт для свободной торговли иностранными товарами, конкурирующими с российскими, которые заполнили линию Южно-Маньчжурской железной дороги от г. Дальнего до Харбина [1, с. 295–296]. Харбину был присвоен статус свободного города для торговли и проживания иностранных промышленников и купцов. Это привело к застою и спаду экономической жизни русских предпринимателей, так как русские товары не могли конкурировать с иностранной продукцией.

В соответствии с материалами, изложенными в «Записке Харбинского Биржевого комитета», написанной М. Фридом [8, с. 14–15], в 1909 г. произошла окончательная отмена режима свободной торговли во Владивостоке, рынок для сбыта маньчжурских фабричных продуктов в соседние области Российской империи сократился. С 1913 г. закрылся и небольшой участок беспошлинной торговли. Потеря сбыта продуктов тяжело отразилась на Харбине. Иностранцы в значительной степени захватили Харбинский рынок, а потеря связи с Приамурьем истощала русскую колонию. Японцы распространяли свое экономическое влияние на Северную Маньчжурию. В Харбине появились японские торговые предприятия, промышленные и ремесленные заведения, в 1912 г. открылось отделение Иокогамского японского банка. Японцы арендовали склады для содержания товаров при всех важных станциях КВЖД. С 1911 г. русские перестали участвовать в экспорте бобовых культур (горох, бобы, фасоль, соя), этим полностью заправляли иностранные державы, русские стали комиссионерами по закупке бобов для иностранных контор. Но и это посредничество русских сошло на нет. Промышленные заведения Харбина отапливались японским углем, который вытеснил доставку дров из русских концессий вдоль полосы КВЖД. Сами японцы не позволили русским осуществлять коммерческую деятельность в Южной Маньчжурии, полностью монополизировав все экономические артерии этого региона. Имелись сведения о намерениях открыть отделение Корейского колониального банка в Северной Маньчжурии, отсюда следует, что японцы были намерены продолжать

торговое завоевание Северной Маньчжурии со стороны Кореи. Экспорт из Маньчжурии продуктов туземного населения практически полностью перешел в руки западных и японских торговцев. Конкуренция с каждым годом росла [8, с. 10–15].

Таким образом, в конце XIX в. Российская империя предприняла шаги по упрочению своих позиций в Тихоокеанском регионе. Строительство КВЖД, аренда Южной Маньчжурии стали главными шагами на этом пути. Вторая половина XIX в. — это период активных торговых контактов, инициированных русскими энтузиастами, купцами, которые уже тогда видели перспективность маньчжурского направления. Однако начало их активной деятельности стало возможным лишь в условиях активизации политики Российской империи на Дальнем Востоке и строительства КВЖД. Российское правительство всячески содействовало первым русским промышленникам, предоставляя льготы на аренду жилья в Маньчжурии. Богатые возможности края манили российских купцов и промышленников, приезжавших сюда, чтобы открыть новое дело. Однако в конце первого десятилетия XX в. российское предпринимательство столкнулось с кризисными явлениями. Возросшая конкуренция со стороны иностранных промышленников, неудачный исход Русско-японской войны сильно ударили по российским интересам в Маньчжурии.

Литература

1. История Северо-Восточного Китая XVII–XX вв.: в 2 кн. / под ред. А. И. Крушанова. Кн. 1. Владивосток : Дальневост. кн. изд-во, 1987. 424 с.
2. Куропаткин А. Н. Записки генерала Куропаткина о Русско-японской войне: Итоги войны. Berlin : J. Ladyschnikow, 1909. 557 с.
3. Ма Юцзюнь. Предпринимательство русских купцов и промышленников в Маньчжурии. Конец XIX — начало XX вв. // Россия и АТР. 2009. № 1. С. 109–118.
4. Мамаева Т. Г. Российское торгово-промышленное предпринимательство Маньчжурии (конец XIX в. — 1945 г.). Хабаровск : Изд-во ДВГМУ, 2021. 128 с.
5. Романов Б. А. Россия в Маньчжурии (1892–1906): очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Ленинград : Издательство Ленинградского Восточного Института им. А. С. Енукидзе, 1928. 634 с.
6. Романова Г. Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке, XIX — начало XX вв. М. : Наука, 1987. 164 с.
7. Русско-китайские отношения. 1689–1916. Официальные документы. М. : Издательство восточной литературы, 1958. 138 с.
8. Штейнфельд Н. П. Что делать с Маньчжурией? Харбин : тип. «Труд» В. И. Антuffева, 1913. 15 с.
9. Hosie A. Manchuria: Its People, Resources and Recent History. London : Methuen and Co., 1901. 293 p.
10. 刘功成 . 沙俄租界时期大连城市与工商业初探 (Лю Гунчэн. Начальное исследование города Далянь, промышленности и торговли в период существования концессии царской России) // Шэхуэй кэсюэбань. 1984. № 2. С. 52–55. (In Chinese)
11. 沙俄侵华史简编 (Краткая история вторжения царской России в Китай). Цзилинь : Цзилинь жэньминь чубаньшэ, 1976. 391 с. (In Chinese)
12. 辛慧琰 . 哈尔滨俄侨社会活动研究 (Синь Хуэйянь. Изучение общественной деятельности русских эмигрантов в Харбине (1898–931)). Шэньян : Ляонин дасюэ, 2017. 57 с. (In Chinese)
13. 徐 曰 彪. 试论俄国在华投资与东省铁路财政 (Сюй Юэбяо. Инвестиции России в Китай и финансирование железной дороги в восточной провинции (1895–1917)) // Цзиньдай ши яньцзю. 1994. № 2. С. 111–132. (In Chinese)