

С. Ю. ВИТТЕ И П. А. СТОЛЫПИН – ЧИНОВНИКИ ВЫСШЕГО РАНГА И ПРЕДСТАВИТЕЛИ ПРОТИВОПОЛОЖНЫХ МОДЕЛЕЙ ГОСУДАРСТВЕННОГО ДЕЯТЕЛЯ НА ПРИМЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Мечтой для граждан (подданных) любого государства является наличие сильной и профессиональной власти в их стране, представителей которой больше интересуют не личные интересы, а государственные. Представленная статья знакомит читателей с позицией высших чиновников Российской и Китайской империй в конце XIX — начале XX вв. по строительству железных дорог, которые в XXI в. станут важным элементом программы «Один пояс, один путь».

Ключевые слова: *Витте, Столыпин, Дальний Восток, железная дорога, Китай, Российская Империя, государственные интересы.*

The article presents the positions of high officials of the Russian and Chinese empires in the late XIX — early XX century, for the construction of railways, which in the XXI century becomes an important element of the One Belt — One Road Initiative.

Keywords: *Witte, Stolypin, the Far East, railway, China, the Russian Empire, state interests.*

С глубокой древности караванные пути соединяют страны и народы, являясь с одной стороны, своеобразным культурным мостом, а с другой — желание максимально их контролировать не раз становилось истинной причиной кровопролитных войн. Вереницы верблюдов и ослов, нагруженные вьюками и уходящие за горизонт, остались в прошлом⁸. Но проблема безопасности транзита людей и грузов по-прежнему актуальна. На историю и культурологию многие серьезные специалисты смотрят свысока, игнорируя то обстоятельство, что у многих вызовов, которые ставят в тупик наших современников, были исторические «предшественники». Наиболее яркий пример — уничтожение Британской Империей Оранжевой Республики и Трансваала, для обеспечения себе монопольных прав на строящуюся железную дорогу, пересекающую африканский континент с севера

⁸ Получив вторую жизнь в художественной литературе и изобразительном искусстве.

на юг. В наши дни (по крайней мере в Европе) вопросы решаются более мирно. Официальные Вильнюс, Таллин и Рига, которые возвели на пьедестал события 1918–1940 гг., «упустили из виду» какую жалкую картину представляли их порты, построенные во времена Российской Империи, в те годы, когда в России шла гражданская война 1918–1922 и экспорт грузов в Европу был равен нулю. Спустя сто лет мы стали свидетелями определённого дежавю, когда из-за своей политики эти страны потеряли российский и белорусский транзит.

Уделяя внимание гуманитарной подготовке студентов [15; 16; 18; 19; 20; 21; 22] и занимаясь историей освоения Дальнего Востока [1; 2; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 10; 11; 12; 13; 14; 17], автор неоднократно обращал внимание читателей на значение в жизни этого региона железных дорог. Но, читая воспоминания строителей и пассажиров или научные работы, мы упускаем из виду, что влияет на решения, которые принимаются в высоких кабинетах и к каким последствиям эти решения приводят. Поучительными примерами являются истории КВЖД и Амурской железной дороги. Требования сборника позволяют рассмотреть лишь мотивацию, с которой С. Ю. Витте и П. А. Столыпин выступали с интервалом в 13 лет, доказывая целесообразность каждый своего проекта маршрута дороги. И эта история является прекрасным пособием, в том числе и при гуманитарной подготовке.

Строительство Великого Сибирского Пути близилось к своему завершению. В 1893–1894 гг. уже проходили изыскательские работы от Сретенска до станции Покровской в Амурской области и далее до Хабаровска. Но неожиданно для многих работы были остановлены. Инициатором этого шага оказался министр финансов С. Ю. Витте (1849–1915). Возникает логичный вопрос: «Почему»?

В 1894 г. началась японо-китайская война (1894–1895). Разгромленному Китаю оказала помощь Российская Империя. Во время московских переговоров русский министр убедил китайского канцлера, прибывшего на коронацию Николая II, что России для исполнения взятых на себя обязательств перед Китаем необходимо иметь в этом регионе железную дорогу для переброски войск, как из европейской части страны, так и из Приморья. Эта *«железная дорога, проходящая по кратчайшему направлению во Владивосток ... должна пройти через северную часть Монголии и Маньчжурию»* [1, с. 54]. Китайский канцлер выдвинул условие — строительством и эксплуатацией дороги должно заниматься частное общество, а не русское государство. В качестве учредителя последнего С. Ю. Витте предложил уже созданный Русско-Китайский банк с франко-русским капиталом [1, с. 55].

Русско-китайский союзный договор был подписан 22.05.(3.06) 1896 г. Контракт на строительство КВЖД — 27.08.(8.09.) 1896 г. в Берлине. В кон-

тракте было зафиксировано, что через 80 лет после вступления в эксплуатацию дорога безвозмездно переходит в собственность китайского правительства, которое может выкупить ее досрочно, но не ранее чем через 36 лет после окончания строительства и на достаточно тяжелых для Китая условиях [1, с. 584–585]. Любопытный протокол был подписан 23.05.1896 г. членами правления Русско-Китайского банка князем Ухтомским, Романовым и Ротштейном. В этом протоколе оговаривался порядок выплат Ли Хун Чжану суммы в 3 млн рублей «на расходы, какие бы ни понадобились в интересах дела» [1, с. 588]. Формально деньги выделило не русское правительство, а коммерческое предприятие, что позволяло С. Ю. Витте отрицать причастность русского правительства к подкупу китайского чиновника [1, с. 78]. С. Ю. Витте давал различные обоснования необходимости для России этой железной дороги. Экономическое и техническое сводилось к тому, что Маньчжурский участок проходил преимущественно по равнине и был короче Амурского на 634 км. Но 31.03.1896 г. он прямо пишет в записке императору, что «Россия по необходимости должна следовать образу действия своих экономических соперников⁹». Постройка КВЖД, по мнению Витте, даст возможность России утвердить своё экономическое влияние не только в Маньчжурии, но и в прилегающих провинциях Китая, так как «сама сила вещей заставит проводить ветви от сей линии в глубь Китая» [1, с. 584]. А вот в мемуарах Сергей Юльевич¹⁰ записал: «... дорога эта, вероятно, будет встречена без всякой злобы, что и оказалось в действительности, со стороны Японии, так как путь этот будет ... соединять Японию со всей Западной Европой» [1, с. 54].

Прогноз на японскую реакцию оказался (мягко говоря) не верным, и эту «ошибку» оплатили своими жизнями офицеры, солдаты и матросы в 1904–1905 гг. Кроме того, либеральные круги после русско-японской войны осмивали любое упоминание о русском Дальнем Востоке, как и о выделении средств на развитие этого региона. Иной подход к решению вопроса продемонстрировал премьер-министр Петр Аркадьевич Столыпин (1862–1911), речь которого в Государственной Думе 31.03.1908 отличалась конкретикой и может быть представлена в виде приведенных ниже тезисов.

Во-первых: «Мы должны быть сильны на нашем Дальнем Востоке не для борьбы, а для прикрытия нашей национальной культурной работы, которая является и нашей исторической миссией».

⁹ Англия, Франция, Германия и Япония.

¹⁰ Так как мемуары были написаны после Русско-японской войны, можно предположить, что это было сделано для того, чтобы опровергнуть обвинения в адрес С. Ю. Витте, что именно строительство КВЖД стало причиной неудачной для Российской Империи русско-японской войны (1904–1905 гг.).

Во-вторых, идея строительства Амурской железной дороги рассматривалась еще в 1894–1895 гг.

В-третьих, строительство дороги освободит государственное казначейство от многих расходов на содержание сильной армии на Дальнем Востоке. Железная дорога позволяет быстро передислоцировать войска из одного региона страны в другой, что в условиях современной маневренной войны наиболее эффективно.

В-четвертых, для защиты региона от внешней угрозы в нем должно проживать многочисленное население, которое станет оплотом армии. В условиях Дальнего Востока славянское население может быстро увеличиться только за счет мигрантов из европейской части страны.

В-пятых, природные условия на Дальнем Востоке таковы, что из-за ненадежности судоходства по реке Шилка Забайкалье значительную часть года отрезано от Амурской области, что не позволяет ни заселять, ни изучать этот регион.

В-шестых, учитывая природные богатства региона и густонаселенные соседние государства, проникновение в регион иностранцев лишь вопрос времени. Противопоставить азиатскому переселению в регион можно только русское переселение. Железная дорога позволит заселить не только Амурскую область, но и Охотское побережье с Камчаткой.

В-седьмых, переселенцы предпочитали селиться в Приморье и Приамурье, аргументируя свой выбор наличием там железной дороги. Хотя именно в Забайкальской и в Амурской областях находились не занятые плодородные земли — 2 млн и 800 000 десятин соответственно.

В-восьмых, необходимость провести вторую колею железной дороги на Дальнем Востоке не вызывала сомнений. Но были специалисты, настаивающие на ее строительстве по территории Китая. И это при том, что через 75 лет вся дорога автоматически перейдет в собственность Китая. Согласно 7 статьи Портсмутского мирного договора (1905 г.) между Россией и Японией КВЖД не может использоваться в военных целях.

В-девятых, утверждение о необходимости бросить все силы на развитие исключительно центральных областей страны премьер отклонил, как несостоятельное, заявив: «На огромной территории России масса нерешенных проблем на окраинах страны, и если ими не заниматься, то эти области отпадут от израненного тела России» [23, с. 119–129].

3 апреля 1908 г. был утвержден закон «О приступе к сооружению Амурской железной дороги распоряжением казны и за ее счет». Энергия и государственный подход П. А. Столыпина запустили строительство Амурской железной дороги.

Так как С. Ю. Витте делал акцент на финансовую сторону вопроса, подведу **предварительный вывод**. Стоимость строительства Амурской дороги составила 264 млн рублей (КВЖД стоила 375 млн рублей). Сравнение стоимости постройки КВЖД и Амурской линии показывает, что Амурская линия, проведенная по своей территории, обошлась дешевле, чем более короткая линия, проведенная напрямую через Маньчжурию (157,1 тыс. рублей на 1 версту против 172,6 тыс. рублей), оставшись в стране и дав рабочие места русским подданным. Так что идея сэкономить превратилась не только в значительное расходование казенных средств и гибель русских путейцев и членов их семей от рук хунхузов и боксёров в Маньчжурии до и после 1900 г., но и стала поводом к войне с Японией и вооружённому конфликту в 1929 г., обогатив лишь представителей французских финансовых кругов. В 1935 г. СССР, учитывая захват Маньчжурии японцами, и, как следствие, угрозу новых провокаций и военных конфликтов продал свою часть дороги правительству Маньчжоу-Го за относительно скромные 140 млн иен, так как Амурская железная дорога после восстановления железнодорожного моста через реку Амур в Хабаровске¹¹ была запущена, что свело риски доставки людей и грузов к минимуму, так что стоимость этого актива снизилась без советского грузопотока. После победы над Японией в августе 1945 г. КВЖД, Порт-Артур и Дальний вновь отошли Советскому Союзу, но 31.12.1952 г. были подарены КНР.

Литература

1. Витте, С. Ю. Воспоминания. Том 2. (1894 — октябрь 1905) Царствование Николая II. М.: Издательство социально-экономической литературы, 1960. — 640 с.
2. Литвинов, В. В. Из истории украинского переселенческого движения (1910–1916 гг.) // Питання аграрної історії України (XVIII–XX ст.): Матеріали третіх наукових читань, присвячених пам'яті Д. П. Пойди. — Д.: ДДУ, 1999. — С. 142–145.
3. Литвинов, В. В. Вхождение Приамурья в состав Российской империи во второй половине XIX века // Збірник наукових праць молодих вчених ДДУ. Історія. Дніпропетровськ: ДДУ, 1999. — Випуск 1. — С. 72–75.
4. Литвінов, В. В. Особливості громадянської війни на Далекому Сході та участь у ній українців. // Вісник Дніпропетровського університету. Серія Історія та археологія, 1999. — № 5. С. 134–138.
5. Литвинов, В. В. Попытка решения большевиками аграрного вопроса и начало гражданской войны на Дальнем Востоке // Грані, 1999. — № 6(8). С. 51–55.

¹¹ Был взорван 20 апреля 1920 г. в годы гражданской войны, чтобы остановить продвижение японских войск. Восстановление завершилось 22 марта 1925 г.

6. Літвінов, В. В. Особливості громадянської війни на Далекому Сході та участь у ній українців. // Вісник Дніпропетровського університету. Серія Історія та археологія, 1999. — № 5. С. 134–138.

7. Літвінов, В. В. Далекосхідний кордон та українці // Вісник Дніпропетровського університету. Д.: ДДУ, 2001. — Вип. 6. — С. 103–108.

8. Літвінов, В. В. Участь українців в колонізації Хабаровського краю (1910–1928 рр.). Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук. Дніпропетровськ: ДНУ, 2005. — 237 с.

9. Літвінов, В. В. Російський державний кордон на Далекому Сході, як один із факторів, що впливав на загострення громадянського протистояння в період соціальних конфліктів початку ХХ ст. // Історія торгівлі, податків та мита. Д., 2012. № 1(5). С. 100–107.

10. Літвінов, В. В. Проблема захисту економічних інтересів держави в прикордонних регіонах на прикладі російського Далекого Сходу // Історія торгівлі, податків та мита. Д., 2012. № 2(6). С. 105–113.

11. Литвинов, В. В. Национальный фактор и защита пограничных регионов. // Культура народов Причерноморья. Симферополь, 2013. — № 248. — С. 107–120.

12. Литвинов, В. В. Перспективы существования молодых государств в зоне пересечения стратегических и геополитических интересов на примере существования Дальневосточной Республики (1920–1922 гг.). // Культура народов Причерноморья. Симферополь, 2013. — № 261. — С. 85–95.

13. Литвинов, В. В. Анализ политики русского правительства по организации переселенческого движения на Дальний Восток (1857–1900 гг.). // Культура народов Причерноморья. Симферополь, 2013. — № 264. — С. 121–130.

14. Литвинов, В. В. Отражение особенностей развития торговли на русском Дальнем Востоке (1857–1917 гг.) в литературе. // Історія торгівлі, податків та мита: зб. наук. праць. — Д., 2016. — № 1(2) (13(14)). — С. 19–41.

15. Литвинов, В. В. Взгляд на рефлексии общества через произведения искусства. // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. Владивосток, 2018. — № 3 (84). — С. 77–93.

16. Литвинов, В. В. Образ Сибирского тракта в воспоминаниях и художественной литературе, как элемент подготовки офицеров таможенной службы и историков. Д.: 2018. 148 с., ил.

17. Литвинов, В. В. Взгляд из Днепропетровской области на развитие медицины на русском Дальнем Востоке (1857–1922 гг.) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2019. № 1. — С. 90–102.

18. Литвинов, В. В. Создание образа дороги, ведущей на восток, как первый шаг на пути в несколько тысяч ли. // Картина мира через призму китайской и белорусской культур. Сборник статей международной научно-практической конференции. Минск: БГАТУ, 2019. — С. 281–285.

19. Литвінов, В. В. Участь ЗМІ в процесі дегуманізації суспільства // Український правовий вимір: пошук відповідей на глобальні міжнародні виклики: матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Д., 2019. — С. 170–172.

20. Литвинов, В. В. Об источниках формирования образа европейской и колониальной кухни в русской литературе XIX — начала XX веков. // Картина мира через призму китайской и белорусской культур: сборник статей международной научно-практической конференции, Минск, 6 декабря 2019 г. / Белорусский государственный экономический университет. Мн.: Колорград, 2020. — С. 134–139.

21. Литвинов, В. В. Образ европейской и колониальной кухни от Петербурга до Владивостока глазами русских путешественников, отражённый в мемуарной и художественной литературе, найденной в Днепропетровской области. // Білорусь — Україна: Діалог культур: матеріали III Міжнародного науково-практичного форуму. — Д., Минск, 2020. — С. 5–39.

22. Литвинов, В. В. Знакомство с холодным оружием, как составная часть гуманитарной подготовки. Харьков, Издатель: О. А. Мирошниченко, 2021. — 176 с.

23. Столыпин, П. А. Нам нужна великая Россия... : Полное собрание речей, произнесенных в Государственной думе и Государственном совете. 1906–1911 гг. — М.: Молодая гвардия, 1991. — 377 с.