УДК 94(571.5)

ББК 63.3(2Р54)

DOI 10.31554/2222-9175-2021-44-33-38

А. В. Кальмина

НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР ГОСУДАРСТВА

(Забайкальское купечество в восточных стратегических проектах империи на рубеже XIX–XX вв.) (окончание)*

Во второй части статьи анализируется роль забайкальского купечества в реализации проекта создания Российской империей транспортной инфраструктуры в трансграничье Россия – Монголия для завоевания монгольского рынка и нейтрализации Китая как главного экономического конкурента. Акцентируется внимание на изменении менталитета регионального купеческого сообщества. Ранее заботившееся только о соблюдении собственного коммерческого интереса, оно проявило готовность финансово подкрепить амбициозные планы империи. Соперничество верхнеудинского и кяхтинского купечества в желании стать главным партнером государства в исполнении проекта и тем создать условия для развития своего города не помешало ему увидеть геополитическую цель России на восточном направлении – обеспечение своего стратегического преимущества во Внутренней Азии.

Ключевые слова: железные дороги, кяхтинское купечество, верхнеудинское купечество, Россия, Монголия, Китай, монгольский рынок.

L. V. Kalmina

A TRUSTWORTHY PARTNER OF THE STATE

(Transbaikalianmerchants in imperial eastern strategic projects at the turn of the 20th century)

The second part of the article analyzes the role of Transbaikalian merchants in the implementation of the Russian Empire's project to create transport infrastructure in the Russia-Mongolia cross-border area to conquer the Mongolian market and neutralize China as the main economic competitor. The focus is on the change in the mentality of the regional merchant community. Previously concerned only about its own commercial interests, it has shown readiness to financially support the ambitious plans of the empire. The rivalry between the Verkhneudinsk and Kyakhta merchant communities in their desire to become the main partner of the state in the implementation of the project and thus create conditions for the development of their city did not prevent them from seeing the geopolitical goal of Russia in the eastern direction – ensuring its strategic advantage in Inner Asia.

Keywords: railways, Kyakhta merchants, Verkhneudinsk merchants, Russia, Mongolia, China, Mongolian market.

Успешно сыграв роль российского торгового «проводника» в Китае, забайкальское купечество сказало свое слово и в реализации проекта усиления позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе путем создания надежной транспортной инфраструктуры. Понимание ее необходимости пришло еще в середине XIX в. В «Записке о китайских делах», датированной 30 августа 1862 г., в качестве одной из главных мер противодействия усилению британского влияния в Китае и его распространению на Дальний Восток предлагалось устройство новых путей сообщения [Синиченко 2000: 68].

КАЛЬМИНА Лилия Владимировна – доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (г. Улан-Удэ, Россия). E-mail: kalminal@gmail.com.

* Начало см.: Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук. – 2021. – № 2(42). – С. 36–44.

”Коммерческий расчет должен безмолвствовать...”

Первым серьезным шагом в этом направлении стал Великий сибирский путь. Выполняя функцию жизненно важной артерии, связывающей воедино все системы российского организма, он был и крупнейшим государственным стратегически ориентированным проектом укрепления престижа России на Дальнем Востоке [Зубков 1994: 82; Андреева 2012: 70].

Забайкальские деловые круги приветствовали строительство железных дорог, хорошо понимая их экономическое и стратегическое значение. С прокладкой рельсовых путей они связывали возможный выход продукции местной промышленности «если не на ту сторону Уральского хребта, то, по крайней мере, в губернии, лежащие от Иркутска до Западной Сибири включительно» [ГАЗК. Ф. 1(о). Оп. 1. Д. 2257. Л. 6]. Оценивая проект строительства узкоколейной железной дороги Сретенская – Верхнеудинск, наиболее дальновидные представители забайкальского купечества призывали строить ее сразу ширококолейной, протяженностью от Тихого океана через Иркутск и дальше, в западном направлении, чтобы строительство стало полезным «не только для одного Забайкалья, но и всего Государства» [Там же. Л. 22, 24], предвосхитив тем самым проект будущей Транссибирской магистрали.

Зная, что капиталом даже для сооружения узкоколейки область не располагала, забайкальские предприниматели тем не менее рассчитывали, что магистраль быстро себя окупит отказом от дорогостоящих импортных товаров, экономией на расходах по ремонту дорог, содержании почтовых трактов и конвойных команд для сопровождения арестантов, «приливом народонаселения и капиталов» [Кальмина, Курас 2018: 22]. Будучи уверенными, что, по крайней мере, забайкальский участок трассы будет сооружаться с использованием исключительно местных строительных материалов, они тешили себя надеждой, что область ждет оживление производства: «блестящее положение» Петровского железоделательного завода, строительство нового в Нерчинско-Заводском округе, интенсивная разработка местных рудников и угольных копей. Произведенные на месте рельсы, по мнению предпринимателей, давали сразу три преимущества перед покупкой их за границей: «развитие железно заводского дела, заработок рабочему люду и сохранение звонкой монеты в России» [Там же. Л. 21].

Однако их надеждам на стремительное развитие региона не суждено было сбыться. С проведением железной дороги в Забайкалье хлынул поток товаров более дешевых, чем могла предложить местная промышленность. Петровский завод не смог обеспечить производство рельсов для железной дороги, не выдержав конкуренции с более дешевым уральским металлом. Но внешнеэкономическая и стратегическая цели были достигнуты. Ожилились партнерские контакты с Китаем и Японией: их рынки стали более доступны для сбыта российской продукции, одновременно расширив возможности для экспорта японских и китайских товаров в Россию. Но главное – магистраль упрочивала военно-стратегические позиции России в регионе, ослабляя потенциальную опасность территориальных потерь и расширяя условия для проведения активной внешней политики [Мерцалов 2011: 51].

Своевременность ее строительства стала особенно видна в начале XX в., когда расклад политических сил на Дальнем Востоке заметно изменился. Отношения двух недавних союзников – России и Китая – обострились из-за участия России в подавлении «боксерского» восстания в Китае в 1898–1901 гг. А неудачно окончившаяся Русско-японская война наглядно продемонстрировала слабость восточных рубежей империи. Особое беспокойство вызывала активная деятельность Китая и Японии по расширению на континенте дорожной сети. Было ясно, что победитель железнодорожной гонки будет играть первые роли в восточной внешнеполитической игре.

Предметом российского интереса в создании транспортной инфраструктуры стала Монголия, поскольку российско-китайское соперничество не исключало широкомасштабных военных действий на ее территории. В это же время выдвигалась идея о прокладке железнодорожной ветки от Кяхты через Монголию, настоятельная необ-

ходимость которой для большинства забайкальских предпринимателей в начале XX в. стала очевидной. Во-первых, она способствовала бы завоеванию русским купечеством монгольского рынка и, соответственно, стала бы средством выхода монгольских товаров на Сибирскую магистраль [Труды совещания... 1908: 221–222; Район Кяхтинской... 1913: 50–76]. Во-вторых, она позволила бы нейтрализовать экономического соперника – Китай, чье удобное географическое положение относительно Монголии давало возможность быстрой доставки товара за сравнительно низкую провозную плату [РГВИА. Ф. 1482. Оп. 1. Д. 136. Л. 34]. С открытием движения по железнодорожной линии Тяньцзинь – Пекин – Калган китайские купцы наводнили Монголию товарами американского и английского производства, которые ввозились в Китай дешевым морским путем, поэтому медлить было нельзя. Российские амбиции подогревались донесениями военных агентов об эксплуатации монголов китайцами и их ставленниками, не способствующей «преданности монголов господствующему народу», из чего следовало, что подчинить их своему влиянию будет несложно [Кальмина, Курас 2020: 155–156]. А обретение Монголией независимости после Синьхайской революции окончательно сделало из России и Китая непримиримых конкурентов в завоевании монгольского рынка, первенство на котором пока оставалось за Китаем. В сознании забайкальского купечества, еще недавно обвиняемого региональной печатью в инертности и паразитировании на протекционизме государства [Восточное обозрение 1897], произошел заметный переворот. Представители региональных деловых кругов проявили готовность финансировать и изыскания по проведению южной ветки, и ее строительство.

При проектировании железной дороги до границы с Монголией предлагались три возможных маршрута: Мысовск – Кяхта, Верхнеудинск – Кяхта и через Бийск с охватом Алтайского горного округа и выходом к границе. Последний вариант, который отстаивали коммерсанты Западной Сибири, был забракован стараниями кяхтинского купечества, поскольку оставшаяся в таком случае в стороне Кяхта полностью лишалась и без того незначительной торговли с Монголией. Кяхтинские торговцы лоббировали мысовской вариант: они беспокоились, что при отсутствии рельсового пути до Кяхты Китай, запланировавший постройку железной дороги из Пекина в Монголию, еще больше наводнит ее привезенными морем иностранными товарами, а в обмен «увезет все, что можно увести из Монголии» [Третьяков 2014: 126]. Проводивший проектно-изыскательские работы инженер А. И. Верблюнов при разработке маршрута руководствовался убеждением, что лучшим средством удержания монгольского рынка будет использование «веками освященных торговых путей» и возрождения традиций «сухопутной торговли России с Китаем по издревле избранному пути через Кяхту» [1911: 11–12]. Этот аргумент был не самым убедительным: требовалось более сильное обоснование, чем ностальгия по «веками освященным путям». Гораздо рациональнее выглядела инициатива привлечения к постройке частных капиталов, подтвержденная делом: затратив только на изыскания 20 тыс. руб. [Котов 1911: 1], кяхтинское купечество выразило готовность построить ветку от Мысовой до Кяхты на свои средства. Траекторию Верхнеудинск – Кяхта продвигало верхнеудинское купечество, также проявившее готовность поучаствовать в проекте проведения железнодорожной ветки собственным капиталом, для чего летом 1911 г. организовало разведывательную экспедицию. Преимущества своего варианта верхнеудинское купечество видело в двух моментах. Первый – проведение дороги по густонаселенному району «с обилием продовольствия в виде скота, хлеба, сена». Второй – большой город в качестве точки отсчета, который в случае войны в юго-западном Забайкалье станет надежным тылом, тогда как при выборе мысовского варианта в тылу останутся «болотистые и малые по площади берега Байкала в районе г. Мысовска», препятствующие доставке провианта [Там же: 9]. В своем обосновании верхнеудинцы позиционировали себя как блюстители государственных интересов, готовые ради них пожертвовать собственной прибылью: «Там, где вопрос идет о лучшей защите русской территории, коммерческий расчет должен безмолвствовать» [Кальмина 2020: 112].

На первый взгляд мысовской вариант выглядел предпочтительней: он был значительно короче верхнеудинского, к тому же позволял обеспечивать все прибайкальские регионы монгольскими и китайскими товарами и имел, казалось, значительное стратегическое преимущество на случай войны на Дальнем Востоке [Изыскания... 1910: 28]. Серьезным аргументом в его пользу была и готовность кяхтинского купечества построить линию за свой счет, сэкономив средств казны. Однако при более тщательной проработке вопроса преимущество верхнеудинского направления становилось очевидным: выгодное географическое положение города – в «сердце» западной части Забайкалья; выполнявшиеся им функции центра промышленного района, в окрестностях которого работали цементный и деревообрабатывающий заводы и разрабатывались угольные копи; широкая долина Селенги, густо населенная земледельцами; обилие прилегающих плодородных земель, которые при хорошем урожае превращали город в региональный «склад» продовольствия. Мысовской маршрут пришлось бы прокладывать по территории с низкой плотностью населения и обширными пастбищами кочевников [Котов 1911: 9]. Этот аргумент в глазах министерства путей сообщения стал решающим.

Различные варианты прокладки дороги не помешали участникам «кахтинской» дискуссии прийти к единому мнению: строительство ветки с последующим установлением железнодорожного сообщения с Монголией создаст стратегические преимущества для России, обеспечит условия для ее доминирования в монгольском экономическом пространстве и будет способствовать оживлению района, считающегося «житницей Забайкалья» [Кальмина, Плеханова 2017: 203]. А участие идеями и деньгами деловых кругов Забайкалья в деле обеспечения доминирующего положения России на востоке наглядно продемонстрировало: купечество, ранее заботившееся только о соблюдении собственного интереса, стало надежным партнером государства в реализации его имперских планов усиления позиций во Внутренней Азии.

Статья подготовлена в рамках госзадания (проект «Россия и Внутренняя Азия: динамика геополитического, социально-экономического и межкультурного взаимодействия (XVII–XXI вв.») № 121031000243-5.

Источники и литература

Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК): ф. 1(о), оп. 1, д. 2257.

Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА): ф. 1482, оп. 1, д. 136.

Восточное обозрение. – 1897. – № 50 (27 апр.).

Андреева Т. И. Причины формирования частной железнодорожной сети Азиатской России / Т. И. Андреева // Экономическая история Сибири XX – начала XXI в.: мат-лы III Всерос. науч. конф. (г. Барнаул, 29 июня – 1 июля 2012 г.). Т. I. – Барнаул: АКИПКРО, 2012. – С. 64–73.

Верблюнер А. И. Проект постройки железной дороги от Мысовска до Троицкосавска и Кяхты в связи с ее продолжением по Монголии через Ургу до Калгана / А. И. Верблюнер // Труды Троицкосавско-Кяхтинского отделения Приамурского отдела Русского географического общества. Т. XII. – 1911. – Вып. 1-2. – С. 11–40.

Зубков К. И. Россия и Урал на переломе геополитических эпох (1890–1920-е гг.) / К. И. Зубков // Уральский исторический вестник. – 1994. – № 1. – С. 76–92.

Изыскания железной дороги на Кяхту от станции Мысовой Забайкальской железной дороги до Кяхты. Общая записка. – СПб.: Знаменская тип. инж. Г. А. Бернштейна, 1910. – 86 с.

Кальмина Л. В. Купеческие инициативы в освоении монголо-китайского рынка на рубеже XIX–XX веков / Л. В. Кальмина // Приграничный регион в историческом развитии: партнерство и сотрудничество: мат-лы междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 75-летию Победы в Великой Отечественной войне: в 2 ч. Ч. I. – Чита: ЗабГУ, 2020. – С. 109–113.

Кальмина Л. В. Кяхтинская железная дорога: история строительства / Л. В. Кальмина, А. М. Плеханова // Мир Центральной Азии-4: сб. науч. ст. / под ред. Б. В. Базарова. – Иркутск: Оттиск, 2017. – С. 201–204.

Кальмина Л. В. Забайкальское купечество в планах железнодорожного строительства во Внутренней Азии: перемена ролей / Л. В. Кальмина, Л. В. Курас // Вестник Томского государственного университета. История. – 2018. – № 55. – С. 21–25.

Кальмина Л. В. На случай войны с «zaklyatym drugom» (проекты «китайской» политики России в донесениях военных агентов на рубеже XIX – XX вв.) / Л. В. Кальмина, Л. В. Курас // Вестник Томского государственного университета. – 2020. – № 456. – С. 152–161.

Котов А. С. Общая записка, составленная на основании рекогносцировочных данных по обследованию железнодорожного пути Верхнеудинск – Кяхта / А. С. Котов. – Верхнеудинск: Тип. А. К. Кобылкина, 1911. – 11 с.

Мерцалов В. И. Забайкалье в геополитическом пространстве Дальнего Востока (1851–1991 гг.) / В. И. Мерцалов // Приграничное сотрудничество и внешнеэкономическая деятельность: история и современность: мат-лы междунар. науч. конф. (Чита – Маньчжурия, 11–15 окт. 2011 г.) / под ред. М. В. Константинова. – Чита: Заб. гос. гум.-пед. ун-т им. Н. Г. Чернышевского, 2011. – С. 48–57.

Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении / под ред. П. П. Червинского. – СПб.: Тип. Т-ва С. Суворина «Новое время», 1913. – 212 с.

Синиченко В. В. К вопросу о выборе стратегии развития внешнеэкономических связей Восточно-Сибирского региона в 60-х гг. XIX в. / В. В. Синиченко // Иркутский историко-экономический ежегодник. – Иркутск: [б. и.], 2000. – С. 67–71.

Третьяков В. Г. Первые предложения и проектно-изыскательские работы в направлении Кяхта – Урга в 1890–1916 годах / В. Г. Третьяков // Россия и Монголия в начале XX века: дипломатия, экономика, наука. Кн. 3. Ч. 1: ст. участников 3-й междунар. науч.-практ. конф.: сб. науч. тр. – Иркутск; Улан-Батор: Изд-во БГУЭП, 2014. – С. 121–136.

Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири: в 2 т. Т. II / под ред. В. Попова. – Иркутск: Изд. канцелярии Иркутского генерал-губернатора, 1908. – 479 с.

References

- Gosudarstvennyj arhiv Zabajkal'skogo kraja (GAZK): f. 1(o), op. 1, d. 2257.
Rossijskij gosudarstvennyj voenno-istoricheskij arhiv (RGVIA): f. 1482, op. 1, d. 136.
Vostochnoe obozrenie. – 1897. – № 50 (27 apr.).
Andreeva T. I. Prichiny formirovaniya chastnoj zheleznodorozhnoj seti Aziatskoj Rossii / T. I. Andreeva // Ekonomicheskaya istoriya Sibiri XX – nachala XXI v.: mat-ly III Vseros. nauch. konf. (g. Barnaul, 29 iyunya – 1 iyulya 2012 g.). T. I. – Barnaul: AKIPKRO, 2012. – S. 64–73.
Verblyuner A. I. Proekt postrojki zheleznoj dorogi ot Mysovska do Troikosavska i Kyahty v svyazi s ee prodolzheniem po Mongolii cherez Urgu do Kalgana / A. I. Verblyuner // Trudy Troikosavsko-Kyahtinskogo otdeleniya Priamurskogo otdela Russkogo geograficheskogo obshchestva. T. XII. – 1911. – Vyp. 1-2. – S. 11–40.
Zubkov K. I. Rossiya i Ural na perelome geopoliticheskikh epoh (1890–1920-e gg.) / K. I. Zubkov // Ural'skij istoricheskij vestnik. – 1994. – № 1. – S. 76–92.
Izyskaniya zheleznoj dorogi na Kyahtu ot stancii Mysovoj Zabajkal'skoj zheleznoj dorogi do Kyahty. Obshchaya zapiska. – SPb.: Znamenskaya tip. inzh. G. A. Bernshtejna, 1910. – 86 s.
Kal'mina L. V. Kupecheskie iniciativy v osvoenii mongolo-kitajskogo rynka na rubezhe XIX–XX vekov / L. V. Kal'mina // Prigranichnyj region v istoricheskom razvitii: partnerstvo i sotrudnichestvo: mat-ly mezhdunar. nauch.-prakt. konf., posvyash. 75-letiyu Pobedy v Velikoj Otechestvennoj vojne: v 2 ch. Ch. I. – Chita: ZabGU, 2020. – S. 109–113.
Kal'mina L. V. Kyahtinskaya zheleznyaya doroga: istoriya stroitel'stva / L. V. Kal'mina, A. M. Plekhanova // Mir Central'noj Azii-4: sb. nauch. st. / pod red. B. V. Bazarova. – Irkutsk: Ottisk, 2017. – S. 201–204.
Kal'mina L. V. Zabajkal'skoe kupechestvo v planah zheleznodorozhnogo stroitel'stva vo Vnutrennej Azii: peremena rolej / L. V. Kal'mina, L. V. Kuras // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya. – 2018. – № 55. – S. 21–25.
Kal'mina L. V. Na sluchaj vojny s «zaklyatym drugom» (proekty «kitajskoj» politiki Rossii v donesenyah voennyh agentov na rubezhe XIX – XX vv.) / L. V. Kal'mina, L. V. Kuras // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. – 2020. – № 456. – S. 152–161.

Kotov A. S. Obshchaya zapiska, sostavlenaya na osnovanii rekognoscirovochnyh dannyh po obsledovaniyu zheleznodorozhnogo puti Verhneudinsk – Kyahta / A. S. Kotov. – Verhneudinsk: Tip. A. K. Kobylkina, 1911. – 11 s.

Mercalov V. I. Zabajkal'e v geopoliticheskom prostranstve Dal'nego Vostoka (1851–1991 gg.) / V. I. Mercalov // Prigranichnoe sotrudnichestvo i vneshneekonomicheskaya deyatel'nost': istoriya i sovremennost': mat-ly mezhdunar. nauch. konf. (Chita – Man'chzhuriya, 11–15 okt. 2011 g.) / pod red. M. V. Konstantinova. – Chita: Zab. gos. gum.-ped. un-t im. N. G. Chernyshevskogo, 2011. – S. 48–57.

Rajon Kyahtinskoj zheleznoj dorogi v ekonomicheskom otnoshenii / pod red. P. P. Chervinskogo. – SPb.: Tip. T-va S. Suvorina «Novoe vremya», 1913. – 212 s.

Sinichenko V. V. K voprosu o vybore strategii razvitiya vneshneekonomicheskikh svyazej Vostochno-Sibirskogo regiona v 60-h gg. XIX v. / V. V. Sinichenko // Irkutskij istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik. – Irkutsk: [b. i.], 2000. – S. 67–71.

Tret'yakov V. G. Pervye predlozheniya i proektno-izyskatel'skie raboty v napravlenii Kyahta – Urga v 1890–1916 godah / V. G. Tret'yakov // Rossiya i Mongoliya v nachale XX veka: diplomatiya, ekonomika, nauka. Kn. 3. Ch. 1: st. uchastnikov 3-j mezhdunar. nauch.-prakt. konf.: sb. nauch. tr. – Irkutsk; Ulan-Bator: Izd-vo BGUEP, 2014. – S. 121–136.

Trudy soveshchaniya 1906 g. v g. Irkutske o putyah soobshcheniya v Sibiri: v 2 t. T. II / pod red. V. Popova. – Irkutsk: Izd. kancelarii Irkutskogo general-gubernatora, 1908. – 479 s.