

Дальний — торговый порт Российской империи на берегах Тихого океана

Ильдар Рашидович Хамзин,

младший научный сотрудник лаборатории естественнонаучных методов в гуманитарных исследованиях Уральского федерального университета, Екатеринбург.
E-mail: ildar.hamzin1991@mail.ru

В статье уделяется внимание истории становления и развития порта Дальнего — амбициозного, перспективного и в то же время последнего колониального проекта Российской империи. 15 марта 1898 г. между Российской империей и империей Цин была подписана конвенция, согласно которой территория Ляодунского полуострова и расположенные на нём морские порты передавались в аренду России. Созданная Квантунская область стала первой и последней колонией Российской империи, расположенной за её пределами. Порту Ляюшунью, уже в то время широко известному под названием Порт-Артур, суждено было стать военной базой России, тогда как Даляньвань, получивший название «Дальний», рассматривался в качестве торгового порта. История российского присутствия на Ляодунском полуострове хорошо исследована в отечественной историографии в контексте знаменитого «маньчжурского вопроса» и предыстории Русско-японской войны 1904—1905 гг. Однако по-прежнему мало внимания уделено истории непосредственно самих русских портов на территории Китая (Порт-Артуру, Дальнему), в то время как данный вопрос сегодня приобретает большую актуальность в связи с новыми проектами России на Дальнем Востоке (Приморье-1, Приморье-2, Северный морской шёлковый путь). В статье рассматриваются исторические условия, в которых порт Дальний был приобретён. Проведён анализ первых проектов, связанных со строительством города и коммерческого порта. Специально рассмотрена дискуссия вокруг вопроса введения свободной таможенной зоны, а также проанализированы тенденции развития внешней торговли Дальнего в первые годы его существования. В выводах обозначены основные преимущества Дальнего как морского порта и первые результаты его функционирования.

Ключевые слова: порт Дальний, Россия на Дальнем Востоке, Квантунская область, морская торговля России.

Daliny — a Commercial Port of the Russian Empire on the Shores of the Pacific Ocean.
Ildar Hamzin, Ural Federal University, Ekaterinburg, Russia. E-mail: ildar.hamzin1991@mail.ru.

The paper focuses on the history of the formation and development of the port of Daliny as an ambitious, promising and last colonial project of the Russian Empire.

On March 15, 1898, a convention was signed between the Russian Empire and the Qing Empire, according to which the territory of the Liaodong Peninsula and its seaports were leased to Russia. The Kwantung Territory became the first and last colony of the Russian Empire located outside its borders. The port of Lyushunkou, already widely known as Port Arthur, was destined to become a military base of Russia, while the port of Dalianvan, which was named “Dalniy”, was intended to be a commercial port. The Russian presence on the Liaodong Peninsula has been well studied in Russian historiography in the context of the famous “Manchurian question” and the prehistory of the Russian-Japanese War of 1904—1905. However, the history of these Russian ports on the territory of China has not been much emphasized although this issue becomes more important due to new projects in the Russian Far East (Primorye-1, Primorye-2, the Northern Sea Route). The paper analyses the historical conditions under which the port of Dalniy was acquired, the first projects related to the construction of the city and the commercial port. Moreover, the author describes the issues of implementation of the free customs zone and development trends of the foreign trade in the Far East in the early years of its existence. The conclusions indicate the main advantages of Dalniy as a sea port and the first results of its performance.

Keywords: the port of Dalniy, Russia in the Far East, the Kwantung Territory, maritime trade of Russia.

История России — это во многом история поиска выхода к Мировому океану. Войны за балтийское побережье завершились, когда Пётр I «прорубил окно в Европу», а в конце XVIII в. с присоединением Крыма Россия смогла утвердиться на северочерноморском побережье. Однако ни Балтийское, ни Чёрное моря не предоставили Российской империи полноценный выход на океаническое пространство. На севере существовала конкуренция с европейскими странами с Англией во главе, а проход через Чёрное море в Средиземное до последних дней своего существования сторожила Османская империя. В конце XIX в. российские власти всё больше стали склоняться к идее, что будущее России лежит не на западных морях, а на восточных — на побережье Тихого океана. Именно сюда, к границам Цинской империи, Кореи и набирающей силу Японии вёл путь Транссибирской магистрали.

Аренда территории Ляодунского полуострова и образование Квантунской области как конечной «станции» Транссиба стали кульминацией дальневосточной политики Российской империи [10, с. 15]. Но, как хорошо известно, планам С.Ю. Витте на экономическое господство в Тихоокеанском регионе посредством сцепки маньчжурских веток Транссиба с незамерзающими портами на Ляодуне не суждено было сбыться: итоги Русско-японской войны (1904—1905) свели на нет большинство предыдущих достижений царской политики на Дальнем Востоке [1].

Данной проблеме на сегодняшний день посвящено немало работ: история Квантунской области, Порт-Артура и Дальнего рассматривались

в контексте предыстории Русско-японской войны [13], русско-китайских отношений [3], внешней и внутренней политики России на Дальнем Востоке [9, с. 358—399; 5, с. 509—527] и т.д. В то же время бросается в глаза недостаток разработанности некоторых частных вопросов данной тематики. Так, в отечественной историографии до сих пор весьма поверхностно изучена история порта Дальнего. Знаменитый Даляньвань словно уходит в тень своего собрата — более известного по событиям Русско-японской войны Порт-Артура [2; 6], что нельзя назвать оправданным, поскольку Дальнему в своё время отводилась главная роль с точки зрения экономических перспектив Российской империи в Тихоокеанском регионе. О «прекрасном коммерческом порте в г. Дальнем» упоминал ещё Б.А. Романов [10, с. 26], внимание ему уделяли в своих работах и современные специалисты по дальневосточной политике Российской империи [3, с. 273]. Однако сегодня на фоне реализации новых проектов России на тихоокеанском побережье требуется более подробное изучение предыдущего опыта.

Задача данной статьи — проанализировать развитие коммерческого порта Дальнего от самых ранних проектов до первых результатов его функционирования. Необходимо понять, какие цели преследовало руководство России при проектировании морского порта на Квантунском полуострове; что рассматривалось в качестве главного преимущества этого проекта; что определило результаты первых лет торговли Дальнего. Обращение к редко используемым материалам Российского государственного исторического архива и Российского государственного архива военно-морского флота позволит ответить на поставленные вопросы.

Предпосылки. Понимание того, что наличие собственных незамерзающих портов на тихоокеанском побережье жизненно необходимо для полноценной реализации всех идей дальневосточной политики Российской империи, появилось задолго до аренды Порт-Артура и Дальнего у Китая. Имеющиеся во второй половине XIX в. российские порты на Дальнем Востоке являлись с точки зрения развития внешней торговли недостаточно перспективными. Расположенный в лимане Амура Николаевск играл не последнюю роль в морской чайной торговле с Китаем [14], но для вывоза российских товаров и общего товарооборота Дальнего Востока не представлял особой значимости по причине остановки судоходства по Амуру зимой [12, с. 75]. Владивосток в целом имел лучшие позиции коммерческого порта благодаря выгодному географическому расположению, развитому в Приморье морскому промыслу и экспорту южноуссурийского леса [12, с. 35—64]. Однако отсутствие железнодорожной связи с промышленными регионами России и остановка торговли в зимнее время не позволяли сделать на него ставку. Необходимо было найти порт значительно более выгодный с точки зрения развития внешнеэкономических отношений.

Определиться с выбором Российской империи помог знаменитый инцидент с убийством немецких миссионеров в пров. Шаньдун в 1897 г.

Кайзеровская Германия использовала это происшествие как предлог для занятия порта Циндао и введения Шаньдунского полуострова в сферу своего влияния [7, с. 182]. Нежелание Санкт-Петербурга «отстать от держав» при переделе Восточной Азии [5], а также созревшая к этому времени в российском правительстве идея «мирного завоевания» Маньчжурии сподвигли Россию на решительный шаг. В марте 1898 г. была подписана Русско-китайская конвенция, согласно которой территория Квантунского полуострова (также — Гуаньдунский полуостров, Гуаньдун) передавалась во владение Российской империи [11]. Планировалось, что расположенный здесь Порт-Артур станет проводником русского военного влияния в Восточной Азии, но второй, не менее важной задачей было основать на Квантунском полуострове коммерческий, т.е. торговый морской порт. Так началась история города Дальнего в составе Российской империи.

Первые проекты морского порта. Местечко *Даляньвань*¹ на восточном берегу Квантунского полуострова сложно было назвать портом, скорее это был небольшой прибрежный посёлок, удобный для пристани морских судов, из-за чего здесь существовала морская торговля. Другим удобным для этого пунктом был г. Бицзыво, больше Даляньваня. Первое время после подписания Конвенции 1898 г. появлялись предложения о том, чтобы именно в Бицзыво организовать русский морской порт [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 104. Л. 2 об.]. Однако уже в мае 1898 г. комиссия во главе с адмиралом Ф.В. Дубасовым определила, что лучшим местом станет бухта Виктория возле Даляньваня. Преимущества определялись выгодным географическим положением, закрытой от волнений, удобной береговой линией для строительства пристани, но самое главное — данная территория позволяла основать здесь большой порт [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 21]. Важную роль играла протекающая недалеко от берега р. Меланхэ, что решало проблему водоснабжения будущего города [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 104. Л. 66 об.].

В переписке между Обществом КВЖД и Министерством финансов Даляньвань прямо называли важнейшим пунктом Китайско-Восточной железной дороги. Порту предрекалось большое будущее: «Редкое по выгоды географическое положение в конце величайшей в свете железнодорожной линии, на берегу удобной незамерзающей бухты, в центре Жёлтого моря, приведёт, несомненно, к тому, что здесь с особой силой забьёт пульс всемирной торговли, и, сюда, привлекаемые торговым расчётом, станут стекаться представители промышленной и коммерческой жизни всех наций» [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 220].

Большим преимуществом считалась связь Даляньваня и маньчжурских веток Транссиба, в чём видели решающий фактор для развития русской торговли на Тихом океане. «Имея в глазах пример многих городов

¹ Даляньвань (кит. 大连湾) — это название одного из восточных заливов на побережье Квантунского полуострова. Расположенное здесь китайское поселение получило одноимённое название в русских источниках. Другие русские варианты: «Да-лян-ван» и чаще — «Талиенван».

Северной Америки, — сообщают документы, — как, например: Сан-Франциско, Чикаго, Ванкувера и других, которые, благодаря постройке железной дороги и порта, за несколько десятков лет из жалких деревушек превратились в цветущие города с громадным населением, можно ожидать такого же быстрого развития Да-лян-вана, который будет поставлен в исключительно благоприятные условия» [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 260 об.].

Одновременно строительство порта требовало и серьёзных расходов. Портовая инфраструктура включала в себя набережную, пристань, доки, молы, маяки, корабельные верфи, железнодорожные пути и станции и проч. Эти расходные статьи дополнялись и организацией самих строительных работ (выкопки земли, доставки камня, строительства складов и др.). Согласно предварительным подсчётам общая стоимость такого проекта по отдельным статьям должна была составить 10 800 000 руб. [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 76].

Помимо строительства порта, необходимо было возвести город. Предполагалось разделить его на три европейские и три китайские части. Европейские части города планировались более просторными, со 136 кварталами, на которых расположены 1625 земельных участков; общая площадь — 4 327 000 кв. м [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 70]. Первая и вторая китайские части должны были включить в себя 268 кварталов, 3756 земельных участков и занимать площадь 5 440 000 кв. м. Третья китайская часть в 1898 г. только планировалась.

Предполагалось, что именно за счёт китайской части города будет расти население Даляньваня. Из расчётов следовало, что в ближайшие несколько лет оно может составить 350 тыс. чел., но при этом «рассчитывать на то, что европейское население Даляньвана когда-либо превысит цифру за 32 500 человек едва ли возможно» [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 74]. Ориентировались на пример Шанхая и Гонконга, где европейцы составляли небольшой процент населения, а большая часть жителей была китайцами [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 74 об.]. Этот момент весьма интересен, поскольку позволяет понять, что Даляньвань изначально рассматривался как преимущественно китайский город, но под русским управлением.

Общая стоимость строительства города по отдельным статьям должна была составить 2 200 000 руб. Понесённые во время строительства порта и города расходы предполагалось окупить посредством доходов от эксплуатации порта и продажи участков земли в городе [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 76].

Весьма любопытно выглядят варианты названия для будущего города, которые рассматривались в 1898 г. Среди них были такие имена, как: «Свет», «Венец», «Жёлтый», «Тихий», «Дальний», «Дальний Новгород», «Николаев» (также «Ново-Николаевск»), «Александрослав», «Царск» (также «Бело-Царск»), «Российск», «Мир» (также «Мирослав», «Славомир»). Выбор, как мы видим, пал на вариант «Дальний» с примечанием: «по названию „Дальний Восток“ и по созвучию со словом Да-лян-ван» [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 122. Л. 65—65 об.].

Вопрос об организации управления городом. Согласно «Временному Положению об устройстве и управлении городом Да-лянь-ваня», строительство порта и города поручалось Обществу Китайско-Восточной железной дороги под руководством министра финансов [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 233].

Не будет преувеличением сказать, что Дальний становился своего рода личной вотчиной С.Ю. Витте, что показывает степень влияния Министерства финансов и его главы на дальневосточную политику России в рассматриваемое время. Комиссия, разрабатывающая правила управления городом в 1899 г., ссылаясь на подписанные русско-китайские соглашения, отмечала, что «в этих Высочайших повелениях нельзя не видеть прямого указания на то, что и высшее руководство управления города Да-лянь-ван должно принадлежать также Министру Финансов» [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 222].

В вопросе об организации управления городом упомянутая Комиссия считала верным способом создание в Дальнем *градоначальства* по примеру некоторых других портов Российской империи (Одессы, Севастополя, Керчи). Градоначальник здесь — «лицо, достаточно авторитетное по своему служебному положению, наделённое обширную распорядительную властью, равной губернаторской, и непосредственно подчинённое высшим правительственным учреждениям» [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 222 об.]. Далее документы отмечают, что его полномочия сводятся к административно-полицейскому управлению и что он должен подчиняться главному начальнику полуострова — лицу, сосредоточившему высшее военное и гражданское управление арендованной у Китая территории в целом.

При градоначальнике образовывался Городской Совет, решающий вопросы хозяйственного управления и благоустройства Дальнего [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 222 об., 224]. В него входили пять человек, избираемых на один год городским населением, и один член по назначению Общества КВЖД. При обсуждении вопроса о праве голоса при выборе вышеупомянутых пятерых членов было решено, что им обладают лица, имеющие собственность в европейской части города вне зависимости от подданства. Таким образом, к голосованию допускалась в том числе и китайская часть населения Дальнего, что было весьма демократично в сравнении с ситуацией в других арендованных иностранцами портах на территории Китая (Вэйхайвэй, Циндао) [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 293—293 об.].

Большой спор разгорелся по следующему вопросу. Товарищ председателя правления Общества КВЖД, инженер С.И. Кербедз, предложил учредить в Дальнем иностранный *сеттльмент*, ссылаясь на примеры других крупных портов Китая, и даже выдвинул проект правил его организации [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 193—199]. Предложение вызвало резкую критику со стороны других участников обсуждения будущего устройства города. Подполковник Б.Л. Громбчевский и генерал

К.Н. Дессино указывали на то, что отведение специальной территории внутри города под иностранной юрисдикцией способствует образованию «государства в государстве», и это подорвёт русское влияние в Дальнем. Рекомендовалось даже не упоминать слова «сеттльмент» в будущих документах, связанных с управлением городом [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 189—190].

Также резко против Комиссия высказалась по вопросу о создании в Дальнем иностранной консульской юрисдикции [РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830. Л. 190 об.]. Эти два запрета демонстрируют, что Дальний рассматривался исключительно как сфера русского влияния.

Вопрос о порто-франко. Поскольку Дальний планировался как коммерческий порт, одним из важнейших стал вопрос о введении здесь режима *порто-франко* — беспошлинной таможенной зоны, — что должно было стимулировать развитие торговли.

Российская империя уже имела к этому времени подобный опыт, и достаточно успешный, в некоторых из своих морских портов. Так, с 1819 по 1859 г. порто-франко действовало в Одессе; с 1878 по 1885 г. — в Батуми; с 1862 г. свободная таможенная зона была введена в Приморье, что обеспечивало развитие внешней торговли Владивостока и Николаевска-на-Амуре во второй половине XIX в. [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 122. Л. 10—11].

Однако вопрос о введении беспошлинного режима в Дальнем в 1898 г. принял дискуссионный характер. Известный специалист по международному праву своего времени Ф.Ф. Мартенс высказывался против данной меры. Юрист указывал на то, что в Квантунской области будет весьма затруднительно установить контроль над действием беспошлинного режима и вообще необходимости в нём нет, так как в это время (1898 г.) здесь не было никакой торговли, а также на возможные препятствия со стороны китайских властей и других иностранных держав, имеющих свои торговые интересы в Китае [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 122. Л. 13—13 об.].

Однако таможенная политика, предлагаемая Ф.Ф. Мартенсом, не нашла поддержки среди правительственных кругов России, прежде всего со стороны С.Ю. Витте. В свою очередь, министр финансов предлагал три возможных пути экономического открытия Дальнего.

Первый способ — приравнять Дальний в таможенном отношении к другим русским дальневосточным портам. Однако такая мера, как писал министр, «вызовет препирательства с державами, имеющими свои интересы в Китае, и особенно с Англией», что было нежелательно [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 122. Л. 27 об.].

Второй вариант — открыть российский порт на условиях международных договоров, как было сделано в других морских портах Китая. И эта мера могла вызвать негативные последствия, так как «право наиболее благоприятствующей нации» позволяло другим иностранцам претендовать на свои концессии и другие права на территории Дальнего [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 122. Л. 27 об.].

«Таким образом, — заключал Витте, — остаётся лишь третий способ, который на самом деле представляется наиболее удобным». Речь как раз шла о введении режима порто-франко, что позволило бы предотвратить осложнение отношений с державами, защитить Маньчжурию от экономического завоевания европейцами и американцами, а также не противоречило бы подписанным с Китаем соглашениям. Наконец, этот режим автоматически снимал вопрос об установлении таможенных пошлин, что всегда было предметом длительных дискуссий в мировой практике [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 122. Л. 28—28 об.].

По мнению Витте, Дальний мог служить местом ввоза и вывоза товаров: «1) для уступленной нам области; 2) для Маньчжурии и 3) для наших азиатских владений» [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 122. Л. 28 об.]. Для каждого направления министр финансов предлагал особый способ реализации таможенных правил.

«Уступленная нам область» подразумевала Квантунский полуостров, где планировалось на первое время ввести порто-франко, но с сохранением права за Россией отменить его в любое время. Это была мера перестраховки на случай, если режим себя не оправдает [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 122. Л. 28 об. — 29]. Право определить таможенные ставки для товаров, предназначенных для Маньчжурии, оставалось за китайским правительством. Витте только предлагал взимать в Дальнем с этих товаров пошлину, установленную в морских портах империи Цин. Наконец, товары, которые следовали с русской территории через Маньчжурию в тихоокеанский порт (Владивосток или Дальний), освобождались от уплаты таможенных пошлин. Напротив, товары, ввозившиеся в Дальний и следовавшие через Маньчжурию к русским пределам, освобождались от уплаты пошлины в самом порту и на китайской территории, но на границе с Россией с них взимался общепринятый российский таможенный сбор [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 122. Л. 29].

Таким образом, С.Ю. Витте определил основные таможенные правила, которые в последующее время реализовывались в Дальнем. 3 апреля 1899 г. порто-франко было утверждено в новоприобретённом на Дальнем Востоке порте России.

Развитие внешней торговли Дальнего в начале XX в. Все вышеперечисленные меры должны были способствовать тому, чтобы Даляньвань в ближайшие после заключения аренды годы превратился в процветающий торговый порт Российской империи на Дальнем Востоке. Но какие результаты показали первые годы торговли Дальнего? Они весьма неоднозначны.

Изучавший в начале XX в. торговлю «открытых» портов Китая востоковед Д.М. Позднеев, описывая экономическую характеристику порта Дальнего в 1901 г., говорил, что «современное состояние коммерческих оборотов порта не даёт пока никаких фактических оснований для таких или иных положительных выводов» [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 44]. Мнение Позднеева во многом опиралось на факт незначительности роли российского судоходства в торговле морского порта (табл. 1).

Таблица 1

**Количество торговых судов под разными флагами,
посетивших порт Дальний в 1901 г.**

Флаг	Количество судов
Японский	292
Российский	42
Германский	15
Английский	13
Норвежский	9
Китайский	7
Датский	1
Всего	379

Источник: [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 44].

Из 379 торговых судов, посетивших Дальний в 1901 г., 292 были японскими. Русский флаг составлял менее 11% от общего количества [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 44]. Среди портов, откуда прибывали суда в Дальний в том же году, первое место принадлежало Чифу — одному из крупнейших портов северо-восточного Китая, — 256 судов. После следовал Порт-Артур, но со значительным отрывом: 50 торговых судов. Далее располагались прочие азиатские порты — Моджи, Нагасаки, Чемульпо, Шанхай и др. [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 44—44 об.].

Если взглянуть на распределение ввоза товаров в Дальний, то здесь мы так же увидим существенное преобладание японских пароходов над русскими (табл. 2).

Таблица 2

**Сравнение ввоза количества разных товаров в Дальний
под русским и японским флагом в 1901 г.²**

Русский флаг	Японский флаг
1 089 мест груза	97 721 мест груза
1 200 тонн	45 845 тонн
0 штук	53 479 штук
35 181 бочек	190 бочек
138 голов	547 голов
15 001 ящик	238 ящик
0 кульков	7 200 кульков

Источник: [РГИА Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 45].

² Согласно источнику в таблице приведено количественное измерение ввозимых товаров.

Помимо Японии, другие нации также принимали достаточно активное участие в торговле Дальнего. Так, на долю английского флага приходилось разных грузов в размере 2682 мест, 8340 т, 22 720 бочек, 45 000 кульков. Предметами английского ввоза являлись гипс, лес, мука, сода, манильный трос, каменный уголь, цемент и некоторые другие товары. Под германским флагом в 1901 г. было привезено 7380 т каменного угля, 2400 бочек цемента и 3550 чугуна и машин, и в общей сложности 10 930 т и 2400 бочек груза. Совсем мало товаров пришло под датским флагом — только 800 т кокса и чугуна. Столь же незначительное количество груза — под китайским флагом: 305 мест риса, 8 голов скота и 202 места разного груза. Под норвежским флагом: 35 000 ящиков керосина, 15 260 мест леса, 16 бочек рыбы, 3055 т угля, 800 т разного груза [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 45].

Как мы видим, номенклатура товаров была весьма разнообразной и включала в себя как продукты питания и предметы местного потребления (мука, мясо, пиво, рис, рыба, скот, керосин, уголь), так и строительные материалы (кирпич, черепица, лес, цемент, чугун, машины) [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 44 об.].

Большая часть ввезённых в Дальний товаров приходилась на Чифу: в 1901 г. 95 871 мест груза из общего количества в 117 259 мест. Таким образом, Китай, несмотря на низкий уровень присутствия китайских судов в Дальнем, стал главным торговым партнёром российского порта на Квантунском полуострове. Большая роль в этом отношении принадлежала и Японии. В 1901 г. каменный уголь, ввезённый в Даляньвань, был полностью японским. Кроме того, преимущественно оттуда же приходил такой важный строительный материал, как лес, и ценился он намного выше, чем, к примеру, американский [РГИА Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 45 об.].

На начало XX в. главной трудностью развития торговли Дальнего являлся вопрос экспорта товаров. Проблема была связана с неоконченным строительством КВЖД и ЮМЖД, что не позволяло запустить процесс внешней торговли в полную силу. Отсюда и скудность статистических данных. Упомянутый Д.М. Позднеев в 1901 г. приводил показатели по ввозу товаров в Дальний для внешней и внутренней торговли. Ввоз осуществлялся из Порт-Артура по железной дороге.

Приведённые данные, к сожалению, не позволяют адекватно оценить развитие экспорта товаров из Дальнего на внешние азиатские рынки. В то же время наблюдается очевидная тенденция к вывозу продуктов питания (бобовых), в меньшей степени — промышленных изделий (металлических товаров, мебели). Неопределённость Дальнего в качестве экспортирующего порта являлась той причиной, по которой в 1901 г. Д.М. Позднеев не мог сделать «таких или иных положительных выводов» относительно его будущего.

Прожекты и первые результаты. Выводы. Итак, порт Даляньвань должен был стать торговым портом Российской империи на Дальнем Востоке.

С ним Россия связывала большие надежды на развитие своей торговли в Тихоокеанском регионе, что основывалось на целом ряде аргументов, говорящих в пользу торгового развития Дальнего.

Первое, на что в этом случае указывалось, — это выгодное географическое положение порта. Даляньвань располагался в северной части Жёлтого моря, которое было одним из наиболее оживлённых торговых мест восточноазиатской акватории. Огромным преимуществом данного порта в сравнении с российским Владивостоком было круглогодичное судоходство — гавань Дальнего не замерзала зимой. Более того, при обсуждении будущего развития торговли, указывалось на значительные преимущества Дальнего в сравнении с характеристиками других крупных портов региона Восточной Азии — Чемульпо, Чифу, Тяньцзиня и даже Шанхая [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 34—35].

Таблица 3

Ввоз различных товаров в Дальний

Наименование товара	Количество вагонов	Количество пудов
Бакалейные товары	3	2 250
Бобы	3	2 250
Бобовые жмыхи	29	21 750
Железные и медные изделия	4	3 000
Машины	2	1 500
Мебель и домашние вещи	4	3 000
Мука	1	750
Пиво, мануфактура и другие предметы	4	3 000
Серебро (в слитках)	1	750
Всего	51	38 250

Источник: [РГИА Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 46 об.].

Вторым важным фактором успеха арендованного порта считалась организация здесь условий для развития торговли. Большое значение приобретало введение режима порто-франко, что должно было дать толчок к резкому росту внешней торговли, привлечению иностранных товаров и повышению конкурентоспособности Дальнего. В документах отмечали также лучшую обеспеченность имущественной и личной безопасности в Квантунской области в сравнении с Китаем [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 35 об.].

С точки зрения обеспеченности ресурсами для будущей торговли, Дальний находился в непосредственной близости от Маньчжурии, обладающей богатыми запасами угля, и от Монголии, которая могла бы обеспечить порт товаром и сама стать рынком сбыта для привозимых сюда товаров [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 36—36 об.].

В конце XIX в. большое внимание правительство России уделило вопросу планировки города и порта Дальнего. Необходимо было создать торговый и логистический центр для восточноазиатского региона, что требовало привлечения сюда для постоянного проживания большого числа жителей. Преимущественно рассчитывали на китайцев. В 1901—1902 гг. рассматривался вопрос о допуске в Дальний евреев, которые могли бы способствовать более активному развитию торговли [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 88—89]. Поднимался вопрос о разрешении для японцев приобретать здесь недвижимое имущество и открывать свои магазины [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 112]. Обе меры в итоге были утверждены.

Важнейший фактор развития Дальнего — это его взаимосвязь с Транссибирской магистралью. Источники не устают напоминать, что Дальний и Трансисиб неразрывно связаны, и судьба одного мегапроекта зависит от успеха другого [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 34]. Порт, таким образом, должен был стать своего рода выходом Великой Сибирской железной дороги в Тихий океан.

Предпосылок для дальнейшего роста у нового русского порта было более чем достаточно. В целом, если объективно оценить ранние этапы развития внешней торговли Дальнего, можно сказать, что большинство из предполагаемых преимуществ себя оправдали.

Благодаря введённому режиму порто-франко уже в 1901 г. в Дальний заходили разнообразные торговые суда как под азиатским, так и под европейскими флагами. Ввозная торговля успешно развивалась, имея при этом свои особенности. Так, ведущим торговым партнёром Дальнего стала Япония. На её судах ввозилось большинство товаров, в том числе непосредственно из Страны восходящего солнца (уголь, лес). Такая тенденция вполне отражает общий рост японского влияния в Восточной Азии в начале XX в.

Между тем бросается в глаза незначительное количество российских судов. Слабый уровень развития отечественного судоходства — проблема, на которую мало обращали внимания при обсуждении дальневосточных проектов в конце XIX в., но которая вышла на первый план в начале XX в. [4].

Серьёзной проблемой Дальнего стало развитие вывозной торговли. Главная торгово-логистическая задача порта — его связь с Транссибирской магистралью — в самом начале XX в. ещё не была решена. По этой причине о достижении ожидаемых результатов в этом направлении говорить не приходится.

Совершенно не предвиденной проблемой стала конкуренция со стороны других портов Квантунского полуострова — Бицзыво и Дадуньгоу [РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 838. Л. 61 об. — 65]. Интересно, что даже Порт-Артур, которому отводилась в российских проектах совсем другая роль, на рубеже XIX—XX вв. показывал лучшие результаты в развитии международной торговли, чем Дальний [8]. В начале XX в. недалеко от Квантунского полуострова у Дальнего стал расти новый и, пожалуй, главный его конкурент — порт Инкоу (Нючжуан) [3, с. 504—508].

Таким образом, у Дальнего могло быть большое будущее в качестве коммерческого порта. Но для его полноценной реализации от правительства России требовалось большее внимание к трудным аспектам первых лет торговли, а не только констатация кажущихся идеальными условий. В результате поражения от Японии в 1905 г. Российская империя была вынуждена отказаться от прав на Квантунскую область. И так Дальний остался одним из самых амбициозных, но не реализованных мегапроектов России на Дальнем Востоке.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Айрапетов О.Р. На пути к краху. Русско-японская война 1904—1905 гг. Военно-политическая история. М.: Алгоритм, 2015. 494 с.
2. Айрапетов О.Р. Порт-Артур. К вопросу об организации базы флота и крепости // Вестник Московского университета. Сер. 21. Управление (государство и общество). 2013. № 4. С. 3—22.
3. Дацышен В.Г. История российско-китайских отношений в конце XIX — начале XX вв. М.: Директ-Медиа, 2014. 592 с.
4. Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1896. 193 с.
5. Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX вв. СПб.: Нестор-История, 2008. 664 с.
6. Лукоянов И.В. Порт-Артур в политике России (конец XIX в.) // Вопросы истории. 2008. № 4. С. 46—66.
7. Международные отношения на Дальнем Востоке. Кн. 1: С конца XVI в. до 1917 г. / ред. коллегия: акад. Е.М. Жуков (отв. ред.) [и др.]. М.: Мысль, 1973. 323 с.
8. Позднеев Д.М. Торговля порта Чифу. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1902. 32 с.
9. Ремнёв А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX — начала XX веков. Омск: Омск. гос. ун-т, 2004. 548 с.
10. Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892—1906). Ленинград: Изд-во Ленингр. вост. ин-та им. А.С. Енукидзе, 1928. 606 с.
11. Салогуб Я.Л., Казанцев В.П. Международный договор аренды территории как форма колониальной экспансии в Китае на рубеже XIX—XX вв. // Общество и государство в Китае. 2015. Т. 45. № 2. С. 653—661.
12. Скальковский К.А. Русская торговля в Тихом океане: экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии. СПб.: Тип. А.С. Суворина, 1883. 515 с.
13. Схиммельпеннинк ван дер Ойе Д. Навстречу восходящему солнцу: как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. М.: НЛО, 2009. 421 с.
14. Устюгова О.А. Русско-китайская чайная торговля на Дальнем Востоке во второй половине XIX в. // Шестая дальневосточная конференция молодых историков, 3—5 апреля 2000 г.: сб. матер. / отв. ред. Л.Е. Фетисова. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2001. С. 213—220.
15. РГА ВМФ (Рос. гос. архив военно-морского флота).
16. РГИА (Рос. гос. исторический архив).

REFERENCES

1. Airapetov O.R. *Na puti k krakhu. Russko-yaponskaya vojna 1904—1905 gg. Voennopoliticheskaya istoriya* [On the Way to Collapse. The Russian-Japanese War of 1904—1905. Military and Political History]. Moscow, Algoritm Publ., 2015, 494 p. (In Russ.)
2. Airapetov O.R. Port-Artur. K voprosu ob organizatsii bazy flota i kreposti [Port Arthur. On the Question of the Organization of the Fleet Base and the Fortress]. *Vestnik Moskovskogo universiteta*, 2013, no. 4, pp. 3—22. (In Russ.)
3. Datsyshen V.G. *Istoriya rossiysko-kitayskikh otnosheniy v kontse XIX — nachale XX vv.* [The History of Russian-Chinese Relations from the Late 19th Century until the Early 20th Century]. Moscow, Direkt-Media Publ., 2014, 592 p. (In Russ.)
4. Zabugin N.P. *O sudokhodstve na russkom Dal'nem Vostoke* [On Shipping in the Russian Far East]. Saint Petersburg, Tip. V. Kirshbauma Publ., 1896, 193 p. (In Russ.)
5. Lukoyanov I.V. "Ne otstat' ot derzhav..." *Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX — nachale XX vv.* ["Keep up with the Powers..." Russia in the Far East from the Late 19th Century until the Early 20th Century]. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2008, 664 p. (In Russ.)
6. Lukoyanov I.V. Port-Artur v politike Rossii (konets XIX v.) [Port Arthur in Russian Politics (the Late 19th Century)]. *Voprosy istorii*, 2008, no. 4, pp. 46—66. (In Russ.)
7. *Mezhdunarodnye otnosheniya na Dal'nem Vostoke. Kn. 1: S kontsa XVI do 1917 g.* [International Relations in the Far East. Book 1: From the End of the 16th Century to 1917]. Executive ed. E.M. Zhukov. Moscow, Mys' Publ., 1973. 323 p. (In Russ.)
8. Pozdneev D.M. *Torgovlya porta Chifu* [The Trade of the Port of Chefoo]. Saint Petersburg, Tip. V. Kirshbauma Publ., 1902, 32 p. (In Russ.)
9. Remnev A.V. *Rossiya Dal'nego Vostoka. Imperskaya geografiya vlasti XIX — nachala XX vekov* [Russia of the Far East. Imperial Geography Power from the 19th Century until the Early 20th Century]. Omsk. gos. un-t Publ., 2004, 548 p. (In Russ.)
10. Romanov B.A. *Rossiya v Man'chzhurii (1892—1906)* [Russia in Manchuria (1892—1906)]. Leningrad, Izd-vo Leningr. vost. in-ta im. A.S. Enukidze Publ., 1928, 606 p. (In Russ.)
11. Salogub Ya.L., Kazantsev V.P. *Mezhdunarodnyy dogovor arendy territorii kak forma kolonial'noy ekspansii v Kitae na rubezhe XIX—XX vv.* [International Lease of the Territory as a Form of Colonial Expansion in China from the End of the 19th Century until the Beginning of the 20th Century]. *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae*, 2015, vol. 45, no. 2, pp. 653—661. (In Russ.)
12. Skal'kovskiy K.A. *Russkaya torgovlya v Tikhom okeane: Ekonomicheskoe issledovanie russkoy torgovli i morekhodstva v Primorskoj oblasti, Vostochnoy Sibiri, Koree, Kitae, Yaponii i Kalifornii* [Russian Trade in the Pacific Ocean: An Economic Study of Russian Trade and Navigation in the Primorye Region, Eastern Siberia, Korea, China, Japan and California]. Saint Petersburg, Tip. A.S. Suvorina Publ., 1883, 515 p. (In Russ.)
13. Skhimmel'pennink van der Oye D. *Navstrechu voskhodyashchemu solntsu: kak imperskoe mifotvorchestvo privelo Rossiyu k voyne s Yaponiey* [Towards the Rising Sun: How Imperial Myth-Making Led Russia to the War with Japan]. Moscow, NLO Publ., 2009, 421 p. (In Russ.)
14. Ustyugova O.A. *Russko-kitayskaya chaynaya torgovlya na Dal'nem Vostoke vo vtoroy polovine XIX veka* [Russian-Chinese Tea Trade in the Far East in the Second Half of the 19th Century]. *Shestaya dal'nevostochnaya konferentsiya molodykh istorikov, 3—5 aprelya 2000 g.: sb. mater.* [The Sixth Far Eastern Conference of Young Historians. April 3—5, 2000. Proceedings]. Executive ed. L.E. Fetisova. Vladivostok, Izd-vo Dal'nevost. un-ta Publ., 2001, pp. 213—220. (In Russ.)

Дата поступления в редакцию 07.06.2020