

---

## ЧЕЙ АМУР? РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.

Ю. Сакон

Центр славянских исследований, Университет Хоккайдо  
*Кита, 9, Ниши, 7, Саппоро, Хоккайдо, Япония, 0600809*

Статья посвящена некоторым особенностям российско-китайских отношений в конце XIX – начале XX в. Автор рассматривает развитие судоходства на реках Амур и Сунгари в связи с экономическим развитием Манчжурии и Приамурья. В статье указаны на некоторые противоречия между российскими и китайскими властями в вопросах судоходства в Приамурье.

**Ключевые слова:** российско-китайские отношения, конец XIX – начало XX в., Амур, Сунгари, судоходство, Приамурье.

Важными вехами в истории Северо-Восточной Азии стали Айгунский договор и Тяньцзинские трактаты 1858 г., а также Пекинский договор 1860 г. По этим документам Россия получила часть китайских территорий (Приморский край) и значительно усилила свое влияние в Северо-Восточной Азии.

Однако изменение границ создало также многочисленные проблемы. Первый приамурский генерал-губернатор во всеподданнейшем отчете за 1884 и 1885 гг. писал, что в Амурской области русское население составляет 74%, а в Приморской области без северных округов и Владивостокском военном губернаторстве – 55%. Остальную часть населения этих областей в основном составляли китайцы, корейцы и инородцы (1). Все приамурские генерал-губернаторы должны были контролировать азиатских иммигрантов на российском Дальнем Востоке, в первую очередь китайцев.

Многие исследователи, начиная с дореволюционного периода, обращались к этой проблеме. Среди современных работ отметим монографию А.И. Петрова «История китайцев в России. 1856–1917 гг.» (2). Это исследование имеет энциклопедический характер, автор внес значительный вклад в изучение русско-китайских отношений второй половины XIX – начала XX в. Отметим также работы современных историков В.Г. Дацышена о русско-китайской пограничной зоне (3), Н.И. Макухи, которая исследовала управление территориями российского Дальнего Востока, где проживали китайцы (4), и И.Р. Савельева, который сравнил отношение властей к китайцам, корейцам и японцам на российском Дальнем Востоке в дореволюционный период (5). В изучение проблем русско-китайских дипломатических отношений на рубеже XIX–XX вв. большой вклад внес современный российский

историк Е.А. Белов. Он изучал русско-китайские дипломатические отношения с 1911 по 1915 г. (6), но обращал мало внимания на проблемы управления Приамурьем. Теруюки Хара, современный японский историк, занимался историей Приамурья после русско-японской войны до Октябрьской революции (7). Он изучал международную ситуацию в Восточной Азии.

Попробуем посмотреть на русско-китайские отношения с региональной точки зрения. Для этого нужно обратить внимание на русско-китайские переговоры о судоходстве на реках Амур и Сунгари.

С экономической и стратегической точки зрения Амур для Российской Империи был очень важен. В 1893 г. полковник Генерального штаба Вебель отмечал, что Амур имеет для России «особо важное стратегическое и политическое значение» для связей с Владивостоком, «в котором зиждется все наше политическое значение в Тихом океане» (8). В то же время не меньшую роль Амур играл для Китая.

**Выход Российской Империи на р. Сунгари до русско-японской войны.** Первая часть Айгунского договора 1858 г. определила правила судоходства: «По рекам Амуру, Сунгари и Уссури могут плавать только суда Дайцинского и Российского государств; всех же прочих иностранных государств судам по сим рекам плавать не должно» (9). Это правило было подтверждено ст. XVIII Петербургского договора 1881 г.

До конца XIX в. только русские суда плавали по реке Амур, а по реке Сунгари – только китайские джонки. На Сунгари не было российских пароходов по двум причинам. Первая причина – возражения китайской стороны, вторая – колебания российского генерал-губернатора.

В 1892 г. генерал-губернатор Андрей Корф написал об этой проблеме во всеподданнейшем докладе: «По ближайшем ознакомлении с делом оказалось, что допущение на Сунгари не обещает особых выгод нашей торговле. Между тем, получив право плаванья и торговли на этой реке, мы должны бы были, в силу тех же трактатов, предоставить такое же право китайцам по отношению к низшему течению Амура, что повело бы к учреждению китайского пароходства на Амуре, неминуемо отозвалось бы на нашем пароходстве и, во всяком случае, было бы нам весьма невыгодно в случае войны с Китаем» (10).

Корф считал, что не следует спешить с решением этого вопроса, потому что китайское правительство разрешит российским пароходам плавать по реке Сунгари для подвоза китайских рабочих на золотые прииски, находящиеся в верховьях Амура.

Его предположение оказалось отчасти правильным. Сначала китайское правительство не уступило России в данном вопросе, но в результате японско-китайской войны 1894–1895 гг. и русско-китайского союзного договора 1896 г. международная ситуация в Северо-Восточной Азии стала иной. Генерал-губернатор Сергей Духовской, преемник Андрея Корфа, написал в 1896 г.: «Ныне, однако, политические обстоятельства настолько изменились, что сделалось возможным более выгодное для нас разрешение сунгарийского вопро-

са. Через посредство нашего посланника в Пекине удалось получить согласие китайского правительства на плавание русского парохода по р. Сунгари» (11).

Китайское правительство одновременно потребовало от русского правительства пропускать китайские суда на среднее течение Амура. Однако Духовской настоял на том, чтобы Россия отказала в этом Китаю. Например, в его телеграмме русскому поверенному в Пекине в 1896 г. выражалось опасение, что «допустив один пароход, мы вскоре увидим много китайцев по всему Амуру» (12). В конце концов Россия не удовлетворила китайских требований.

Таким образом, судоходство на реке Амур находилось под контролем исключительно российских властей. В 1872 г. было учреждено Товарищество Амурского пароходства.

У Андрея Корфа был план развития транспортных путей по реке Амур, связанный с торговлей китайским чаем. В то время китайский чай ввозили через город Кяхту. Корф считал это невыгодным, потому что китайские торговцы оказывались в преимущественном положении. Он пытался содействовать развитию транспортных путей торговли чаем по воде из китайского города Ханькоу в российский город Николаевск-на-Амуре, чтобы развивать судоходство по Амуру. Одновременно Корф предлагал снизить пошлины на чай, ввозимый через русско-китайскую границу в Сибири (13).

Однако в конце XIX в. перевозить чай по реке Амур было трудно. По статистике, которую вели китайские морские таможи, в 1892 г. из Китая в Россию через Одессу было перевезено 117 254 т чая, через Кяхту – 89 707 т чая, а по Амуру – всего 2381 т чая. На это были разные причины, прежде всего – слабо развитое судоходство.

В 1894 г. при поддержке российских властей было учреждено Амурское общество пароходства и промышленности для развития судоходства на реке Амур. В табл. 1 показано количество судов на Амуре в 1895 г.

Таблица 1

## Суда на Амуре в 1895 г.

Компании	Буксирные пароходы	Товаро-пассажирские пароходы	Баржи	Грузовместимость (пуд)
Товарищество Амурского пароходства	11	13	28	400,000
Амурское общество пароходства и торговли	5	11	16	190,000
Разные частные владельцы		16	7	68,000
<b>Итого</b>		<b>56</b>	<b>51</b>	<b>658,000</b>

*Источник:* Коновалов Н. Амурский водяной путь // Русское судоходство. – 1897. – № 184. – С. 53.

Кроме того, в 1898 г. по реке Сунгари стали плавать пароходы, принадлежавшие Китайско-Восточной железной дороге.

Развитию речного судоходства препятствовала еще одна проблема. Китайское правительство хотело учредить свои таможи в бассейне реки Сунгари, но российское правительство не согласилось на это, потому что, во-первых, китайские таможи были бы тормозом для развития торговли в Маньчжурии, а во-вторых, китайскими морскими таможнями управлял в то время англичанин Роберт Харт, и Россия опасалась расширения его влияния в Маньчжурии. Сергей Витте писал товарищу российского министра иностранных дел Николаю Шишкину: «Весьма важно, чтобы таможи в Маньчжурии были выделены в особую административную группу, независимую от сэра Роберта Харта, и чтобы иностранные служащие в них были исключительно русские подданные» (14).

В том же письме Витте подчеркнул, что учреждение русских консульств в Маньчжурии нежелательно для России, так как это могло привести к учреждению консульств других иностранных держав в Маньчжурии (15).

В результате китайские морские таможи были учреждены только в портах по линии Китайско-Восточной железной дороги. Российское правительство желало, чтобы русские служащие китайских морских таможен работали не только для китайских, но и для русских учреждений, особенно для Китайско-Восточной железной дороги (16).

**Выход Китая на реку Амур после русско-японской войны 1904–1905 гг.** В 1907 (1908) г. российский премьер-министр Петр Столыпин в одном из писем министру финансов Владимиру Коковцову писал: «После русско-японской войны положение окраины существенно изменилось: с одной стороны, мы пришли в непосредственное соприкосновение с энергичным и предприимчивым новым соседом – японцами, с другой, пробудившийся Китай и его организация управления и войска заставляют нас неотложно, теперь же, выяснить значение далекой окраины и ее колонизации» (17).

Действительно, после русско-японской войны Китай проводил активную политику по проблемам судоходства на реках Амур и Сунгари. Сюй Ши Чан (Xi Shichang, 徐世昌), наместник трех северо-восточных областей Китая, учредил на реке Сунгари Департамент судоходства. В 1909 г. китайское правительство объявило об учреждении морских таможен в Харбине, Сяньсине и Лахасусу и разрешило плавание по реке Сунгари всех иностранных судов, ссылаясь в том числе и на 4-ю статью Портсмутского мирного договора (18).

Россия сразу опротестовала эти указы китайского правительства. Российско-китайские переговоры привели к составлению временного договора 1910 г. Отметим три важных пункта этого документа. Во-первых, Россия согласилась с учреждением китайских морских таможен в Маньчжурии; во-вторых, ввоз материалов для строительных работ на Китайско-Восточной железной дороге по-прежнему оставался беспоплатным; в-треть-

их, по реке Сунгари разрешалось плавать только китайским и российским судам.

Последний приамурский генерал-губернатор, Николай Гондатти, считал, что договор с Китаем соответствует положению Приамурья, так как разрешает плавать по реке Сунгари только российским и китайским судам. Он утверждал, что России «удалось добиться на Сунгари более льготного положения» (19).

Гондатти руководил Амурской экспедицией, которая изучала экономическую ситуацию в Приамурье с 1910 по 1912 г. Кроме того, с 1911 г. он занимал пост генерал-губернатора и пробовал тормозить потоки иммигрантов и товаров из Китая на российский Дальний Восток (20).

После русско-японской войны большое количество беспошлинного хлеба было ввезено из Маньчжурии в Приамурье (табл. 2). Гондатти рассчитывал, что китайские морские таможи будут тормозом для транспорта маньчжурского хлеба. Кроме того, он считал, что в связи с отменой режима порто-франко на российском Дальнем Востоке нужно отменить 50-верстную полосу беспошлинной торговли на границе России и Китая, которая была установлена в 1862 г., и наложить пошлину на маньчжурский хлеб. В конце концов ему это удалось благодаря позиции Пекина.

*Таблица 2*

**Путь и количество хлеба на российский Дальний Восток, тыс. пудов**

<b>Местоположение</b>	<b>1907</b>	<b>1908</b>	<b>1909</b>
Из Сибири	1716	1963	2808
С моря	1327	1620	307
По Сунгари	3093	5104	6424
Через ст. Пограничную КВЖД в Приморскую область для местного употребления	1274	2146	1904
Через ст. Маньчжурия в Забайкалье	737	900	456
<b>Итого</b>	<b>8144*</b>	<b>11733</b>	<b>14599*</b>

*Примечание:* \* – приведенные суммы не являются точными, возможна ошибка оригинала.

*Источник:* Митинский А.Н. Мат-лы о положении и нуждах торговли и промышленности на Дальнем Востоке // Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. – СПб., 1911. – Вып. 8. – С. 93.

В 1910 г. китайское правительство потребовало пересмотра Петербургского договора 1881 г., а именно: открыть реки Аргунь, Амур, Уссури и Сунгари для плавания судов любых государств, открыть китайские консульства в российских городах и т.д.

В начале Россия не согласилась ни на одно из китайских требований. Российский министр иностранных дел Сергей Сазонов настаивал на приме-

нении военной силы в случае невозможности договориться с Китаем. Но после Синьхайской революции 1911 г. ситуация в Китае сильно изменилась. В результате беспопытная полоса была отменена 1 января 1913 г. (21).

Кроме того, в 1911 и 1914 гг. Гондатти предлагал запретить Китаю судоходство по реке Амур. Однако российское правительство не согласилось на его предложение. Когда Гондатти предложил свой план в 1914 г. товарищу министра путей сообщения Петру Думитрашко, тот поддержал его. По мнению Думитрашко, перевозки грузов и пассажиров обходились китайцам на 50% дешевле, чем русским (22). Это осложняло конкуренцию.

Министр торговли и промышленности Сергей Тимашев предложил запретить судоходство китайских судов по реке Амур под предлогом санитарной проверки (23). Однако Сазонов не согласился с мнением Гондатти и Думитрашко (24), ссылаясь на договор между Россией и Китаем, который разрешал российским и китайским судам плавать по рекам Амур и Сунгари. Глава правительства и министр финансов до 1914 г. Владимир Коковцов считал, что китайские суда на реке Амур не представляют для России какой-либо опасности (25).

В конце концов, Россия не предложила Китаю пересмотреть правила судоходства на реках Амур и Сунгари. Есть две причины, почему Россия согласилась на то, чтобы китайские суда плавали по реке Амур. Во-первых, Россия опасалась конфликта с Китаем во время Первой мировой войны. Во-вторых, российское правительство боялось появления на реке Амур судов иностранных держав, особенно Великобритании. Поскольку Китай соблюдал Петербургский договор 1881 г., Россия согласилась на китайское судоходство на реке Амур. Однако для приамурского генерал-губернатора было очень важно уменьшить китайское влияние на территории российского Дальнего Востока, и поэтому Гондатти хотел запретить китайское судоходство на реке Амур.

В августе и сентябре 1916 г. Совет министров обсуждал предложение японского правительства о судоходстве японских коммерческих судов по реке Сунгари. В то время России было нелегко отклонить это предложение из-за войны (26). Однако Япония так и не получила ответа на свое предложение, поскольку Российская Империя перестала существовать.

До японско-китайской войны 1894–1895 гг. российские суда не плавали на реке Сунгари не только из-за возражений Китая, но и из-за осторожности России. После русско-японской войны 1904–1905 гг. китайские суда стали плавать по реке Амур. Когда Россия проводила переговоры с Китаем о судоходстве на реках Амур и Сунгари, обнаружились разногласия во мнениях между российским правительством и приамурским генерал-губернатором.

Не вызывает сомнений, что экономическое развитие Маньчжурии и Приамурья было связано с развитием судоходства на реках Амур и Сунгари. Мы можем заключить, что, несмотря на разные позиции Пекина и Петербурга, политическая ситуация и экономические интересы приводили к развитию российского судоходства на реке Сунгари и китайского судоходства на реке Амур.

## ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) Всеподданнейший отчет приамурского генерал-губернатора за 1884 и 1885 гг. – С. 10.
- (2) *Петров А.И.* История китайцев в России. 1856–1917 гг. – СПб., 2003.
- (3) *Дацьшен В.Г.* Очерки истории российско-китайской границы во второй половине XIX – начале XX в. – Кызыл, 2000; *Он же.* Китайцы в Сибири в XVII–XX вв.: проблемы миграции и адаптации. – Красноярск, 2008.
- (4) *Макуха Н.А.* Деятельность администрации Приамурского края по развитию российско-китайских отношений (1884–1917 гг.): Автореф. дисс. ... к.и.н. – Хабаровск, 2009.
- (5) *Савельев И.Р.* Имин то Кокка: Кйокутоу росиа ни океру цюгокузин, цесензин, ни-хонзин имин (Иммигранты и государства: китайцы, корейцы и японцы на российском Дальнем Востоке). – Токио, 2005 (на яп. яз.).
- (6) *Белов Е.А.* Россия и Китай в начале XX в. Русско-китайские противоречия в 1911–1915. – М., 1997.
- (7) *Хара Т.* Ничиро сенсоу го но росиа кйокутоу. Чийки сеисаку то кокусаи канке (Российский Дальний Восток после русско-японской войны. Региональная политика и международное окружение) // *Российская история.* – 2003. – № 72. – С. 6–22; *Он же.* Кйоси но рекиси то биси но рекиси. Амуру генчи соугоу цеса соушо (1911–1913 нен) во тегакари то сите (Труды Амурской экспедиции (1911–1913 гг.)) // *Российская история.* – 2005. – № 76. – С. 50–66 (на яп. яз.).
- (8) РГИА. – Ф. 560. – Оп. 29. – Д. 219. – Л. 183 об.
- (9) Русско-китайские договорно-правовые акты (1689–1916) / Под ред. В.С. Мясникова. – М., 2004. – С. 62.
- (10) Всеподданнейший отчет приамурского генерал-губернатора за 1886–1891 гг. – С. 72–73.
- (11) Всеподданнейший отчет приамурского генерал-губернатора за 1893, 1894 и 1895 гг. – С. 59.
- (12) РГИА. – Ф. 560. – Оп. 29. – Д. 123. – Л. 247.
- (13) Там же. – Ф. 20. – Оп. 5. – Д. 554. – Л. 167–172 об. Всеподданнейший отчет приамурского генерал-губернатора за 1884 и 1885 гг. – С. 39–40; Всеподданнейший отчет приамурского генерал-губернатора с 1886 г. по 1891 г. – С. 50.
- (14) РГИА. – Ф. 560. – Оп. 29. – Д. 123. – Л. 253 об. – 254. Вите выразил то же мнение министру иностранных дел Михаилу Муравьеву в 1900 г. (См.: там же. – Оп. 28. – Д. 126. – Л. 59 об.)
- (15) Там же. – Оп. 29. – Д. 123. – Л. 258 об.; *Wolff D.* To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914. – Stanford, 1999. – P. 117–120. Русские консульства были учреждены в Маньчжурии после русско-японской войны (РГИА. – Ф. 1276. – Оп. 2. – Д. 484).
- (16) РГИА. – Ф. 560. – Оп. 28. – Д. 611. – Л. 58–59 об.; Ф. 1416. – Оп. 1. – Д. 89. – Л. 97–97 об.
- (17) Там же. – Ф. 1276. – Оп. 3. – Д. 61. – Л. 3 об.
- (18) «Россия и Япония взаимно обязуются не ставить никаких препятствий общим мерам, которые применяются равно ко всем народам и которые Китай мог бы принять в видах развития торговли и промышленности в Маньчжурии» (Русско-китайские договорно-правовые акты... – С. 523).
- (19) Там же. – С. 636.
- (20) *Дубинина Н.* Приамурский генерал-губернатор Н.Л. Гондатти. – Хабаровск, 1997. – С. 105–120.

- (21) Белов Е.А. Россия и Китай... – С. 71–91.  
(22) РГИА. – Ф. 1276. – Оп. 10. – Д. 865. – Л. 5 об. – 6 об.  
(23) Там же. – Л. 7–8 об.  
(24) Там же. – Л. 4–5; Д. 922. – Л. 9–10.  
(25) Там же. – Д. 922. – Л. 9 об.  
(26) Там же. – Ф. 1276. – Оп. 12. – Д. 1534. – Л. 46-47, 77–80.

**WHOM DOES THE AMUR BELONG TO?  
RUSSIAN-CHINESE RELATIONS  
IN THE LATE 19<sup>TH</sup> – EARLY 20<sup>TH</sup> CENTURIES**

**Yu. Sakon**

Slavic Research Center, Hokkaido University. Research Fellow  
*Kita, 9, Nishi, 7, Sapporo, Hokkaido, Japan, 0600809*

The article is devoted to some peculiarities in the Russian-Chinese relations in the late 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries. The author considers the development of navigation on the Amur and the Sungari rivers due to the economic development of Manchuria and the Amur Region. The author points out some contradictions between the Russian and Chinese authorities in the issues of navigation in the Amur region.

**Key words:** Russian-Chinese relations, the late 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries, the Amur, the Sungari, navigation, the Amur region.