

УДК 913.1/913.8; 93/94
doi 10.17072/2219-3111-2025-2-77-86
EDN: PGNQSP
ASJC 1202
ГРНТИ 03.09.31



Ссылка для цитирования: *Игнатенко А. С.* «Великий океан – наше озеро»? Российские министры в поисках незамерзающего порта в конце XIX – начале XX века // Вестник Пермского университета. История. 2025. № 2(69). С. 77–86. DOI: 10.17072/2219-3111-2025-2-77-86. EDN: PGNQSP

«ВЕЛИКИЙ ОКЕАН – НАШЕ ОЗЕРО»? РОССИЙСКИЕ МИНИСТРЫ В ПОИСКАХ НЕЗАМЕРЗАЮЩЕГО ПОРТА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА¹

A. С. Игнатенко

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», 101000, Россия, Москва,
ул. Мясницкая, 20
aignatenko@hse.ru
ResearcherID: ABE-4439-2021
SPIN-код: 9351-3084

Статья представляет результаты исследования дальневосточной политики Российской империи конца XIX – начала XX в. на примере поиска незамерзающего порта на Тихом океане. В работе рассмотрены позиции министерств, задействованных в принятии решений такого рода, выявлены соотношения и взаимозависимость между развернувшейся дискуссией и существовавшей иерархией министерств, практиками коммуникаций между учреждениями и меняющейся международной конъюнктурой. Автор приходит к выводу о том, что министерская борьба 1895–1898 гг. по вопросу о создании незамерзающего порта развернулась среди четырех административных центров: Министерства иностранных дел, Министерства финансов, морского и Военного министерств. Значимую роль в формировании дальневосточной политики сыграли такие личности, как министр финансов С. Ю. Витте, управляющий Военным ведомством А. Н. Куропаткин, министр иностранных дел М. Н. Муравьев и управляющий Морским министерством П. П. Тыртов. Заявления о необходимости развития, усиления Тихоокеанского флота и выстраивания отношений с Кореей не были услышаны теми, кто отстаивал приоритет усиленного железнодорожного строительства и аренды части Ляодунского полуострова. Несмотря на осознание важности незамерзающего порта для обеспечения военно-стратегических и экономических интересов России, министерская борьба затормозила принятие эффективных мер. В результате, вместо комплексного подхода, включавшего в себя развитие флота, укрепление связей с Кореей и строительство порта, приоритет был отдан аренде Ляодунского полуострова и строительству железной дороги, что в перспективе привело к усилению зависимости от Китая и обострению отношений с Японией.

Ключевые слова: Тихоокеанский флот, С. Ю. Витте, А. Н. Куропаткин, П. П. Тыртов, М.Н. Муравьев, Русско-японская война, министерства, незамерзающий порт.

Введение

В канун Русско-японской войны Валерий Брюсов в письме к другу и коллеге Павлу Перцову так описывал собственное видение настоящего и грядущего на восточных границах страны: «Россия должна владычествовать на Дальнем Востоке, Великий океан – наше озеро, и ради этого “долга” ничто всей Японии, будь их десяток! Будущее принадлежит нам...» (Валерий Брюсов в автобиографических записях..., 1929, с. 196–197). Имперские образы были в рассуждениях поэта доминирующими: в сознании современников давно закрепилась связка – «империя» и «морская владычица». Европейская Россия за два столетия до этого словно бы вышла из морской пучины, повинуясь велению Великого Петра, ее столица была самым европейским городом, а волны полноводной реки у ее гранитных берегов воспринимались как стихия морская по своей сути. То, что Брюсов стремился разглядеть в перспективе, было, казалось бы, логиче-

ским продолжением прошлого: сопротивление Японии надлежало сломить, обустроив новое триумфальное – или «космическое», как выражался в переписке сам поэт, – будущее России.

В этом смысле образ озера, в которое превращался Тихий океан, был ничем иным, как поэтической отсылкой к geopolитическому и культурному доминированию империи на Дальнем Востоке. Но если продолжить логику Брюсова, то как именно подобная трансформация должна была произойти? Мог ли Тихий океан с точки зрения системы контроля превратиться в своего рода петровское Плещеево озеро и какой город в логике Брюсова следовало назначить новым Переславлем-Залесским?

На первый взгляд, дилеммы здесь не было: к концу XIX в. на тихоокеанском побережье России уже несколько десятилетий существовал свой форпост – Владивосток, в котором с начала 1870-х гг. размещалась и морская база. Однако при ближайшем рассмотрении оказывалось, что брюсовская образность и реальность, в которой существовала территория, не совпадали и реализовать установку на «масштабирование» некогда успешной имперской стратегии было непросто. Речь при этом шла и о сугубо прагматических причинах: в зимнее время прибрежные воды у порта Владивосток замерзали, значит, постоянное присутствие российских военных кораблей на Тихом океане, а равно и стартовые возможности для включения России в конкурентную борьбу с другими державами в регионе не были обеспечены.

В статье дальневосточная политика Российской империи конца XIX – начала XX в. рассматривается на примере поиска незамерзающего порта на Тихом океане. При этом в центр интерпретационного поля выводится дискуссия, развернувшаяся в конкретных министерствах, отвечающих за принятие решений в регионе. В рамках анализа значимым вопросом для нас будет оценка влияния устоявшихся пространственных категорий, которую продемонстрировали в это время те, кто определял российскую политику на Дальнем Востоке, стремясь обеспечить достижение будущего, описанного в приведенной выше цитате Брюсова.

Заграничный порт Российской империи?

Выбор места для нового порта на Тихом океане с самого начала носил стихийный характер и в большей степени опирался на министерские установки, нежели на результаты исследования побережья [Копелев, 2019, с. 59]. Российская империя, развивающаяся преимущественно как сухопутная держава, постепенно сформировала для себя особое восприятие морских пространств. Стремление России ограничить территорию «морем/океаном» подталкивали ее к расширению сухопутной границы, но при этом обозначали необходимость выработки морской политики. Используя традиционно сухопутные инструменты колонизации (расширение территории за счет движения армии, а также строительство железной дороги и установка на развитие сухопутной торговли), российское правительство сформировало установку, в рамках которой флот и инфраструктура порта трактовались как средства защиты суши. Альтернативная позиция, характерная, например, для Британской империи, согласно которой флот – это опора политики расширения территорий и источник экономического развития, в России не укрепилась [Кондратенко, 2006, с. 5; Нарочницкий, 1956, с. 519].

В середине 1890-х гг., однако, имперское правительство встало перед необходимостью выбора стратегии в отношении размещения российского флота на дальневосточных границах страны. Последнее было связано с тревогой правительства по поводу возможного усиления в тихоокеанском регионе Англии. В это время международные события часто трактовались через призму подобной опасности. Так, во всеподданнейшей записке от 25 марта / 6 апреля 1895 г. министра иностранных дел А. Б. Лобанова-Ростовского отмечалось: «На Китай нельзя смотреть как на деятельного и полезного союзника. Главный наш противник в Азии – Англия» (РГИА. Ф. 1622. Оп. 1. Д. 113. Л. 1). Интересно, что на полях записи можно обнаружить подпись императора: «Именно» (Там же).

Начало системному поиску незамерзающего порта послужили Особые совещания по вопросам, связанным с японо-китайской войной (1894–1895): Япония, напав на Китай и добившись победы, вступила на путь экспансии на Азиатском материке, приближая свои терри-

ториальные приобретения непосредственно к сухопутным границам Российской империи, что тревожило правительство Александра III [Грибовский, 2019, с. 77]. Общие съезды министров позволяли при личных встречах обсуждать важные вопросы текущей политики, требующие коллегиального решения. Встречи зачастую проходили при участии императора, что укрепляло правомерность принятых Особыми совещаниями решений.

В 1894 г. впервые была высказана идея о необходимости поиска стоянки для флота на территории Китая и Корейского полуострова. Так, на Особом совещании от 9/21 августа 1894 г. Управляющий морским министерством М. Н. Чихачёв выразил предположение о необходимости захвата о. Гончарова (в настоящий момент – о. Маяндо, Северная Корея) для стоянки российского флота: «...в случае вмешательства Англии для нас не представилось затруднительным занять лежащий у Корейского материка и принадлежащий Корее остров Гончарова, обладающий прекрасною якорной стоянкой» (Журнал Особого совещания..., 1932, с. 66). В Журнале совещаний, однако, были отражены и сомнения, которые выразил Чихачёв в связи с этим предложением. По его мнению, без «особых побудительных причин» приступать к захвату все-таки «не следовало, так как всякое расширение... владений насчет корейской территории едва ли дало нам большую пользу, между тем потребовало значительных денежных жертв на укрепление занятых позиций» (Там же, с. 65). Сомнения Чихачёва становятся понятными, если обратить внимание на дипломатический контекст: в середине 1890-х гг. не в последнюю очередь благодаря действиям посланника в Сеуле К. И. Вебера российско-корейские отношения были тесными и дружественными. Вебер смог стать доверенным лицом корейского императора вана Коджона, завоевав его доверие в момент серьезного внутриполитического кризиса².

Отметим, что в литературе сложилось достаточно устойчивое мнение, что для России Корея представляла интерес в отношении приобретения в южной части полуострова незамерзающего порта. Вызывало опасения, что это государство со слабозащищенными рубежами может стать плацдармом агрессии против Российской империи [Лукоянов, 2008, с. 297]. Зафиксировав эти позиции, однако, стоит задуматься относительно причин, которые помешали реализации идеи использования территории Кореи для организации стоянки российского флота. В этом отношении нельзя не согласиться с К. Тадаши, который высказывает мнение о важности изучения «самой сути российской дальневосточной политики в отношении... аннексии Кореи, последствий и geopolитического значения Корейского полуострова» [Tadashi, 2006, p. 215].

Министры и министерства

С приходом к власти Николая II Дальний Восток стал одним из самых заметных политических направлений. Здесь стоит согласится с А. В. Ремнёвым, утверждавшим, что «Дальневосточный регион в XIX – начале XX в. ... демонстрировал нерасчлененность сфер внешней и внутренней политики, сочетание традиционных и инновационных политических и социокультурных мероприятий» [Ремнёв, 2004, с. 14]. Решение внутриполитических задач было непосредственно связано с международной конъюнктурой настолько тесно, что порой сами министры не видели разницы между Владивостоком и Порт-Артуром. Во второй половине 1890-х гг. дискуссия по вопросу о создании незамерзающего порта развернулась между четырьмя административными центрами империи: Министерством иностранных дел, Министерством финансов, Морским и Военным министерствами.

Проблема незамерзающего порта на Дальнем Востоке стояла особенно остро для Морского ведомства. До середины XIX в. главной гаванью являлся порт Охотск, служивший отправным пунктом для экспедиций в северные части Тихого океана. В связи с усилением интереса Англии к Дальнему Востоку и с тем, что Охотск замерзает в зимний период, было принято решение перенести главный порт в Петропавловск в 1850 г. Однако в годы Крымской войны Петропавловский порт сильно пострадал из-за атак англичан, и расположение главного порта на российском Дальнем Востоке вновь было изменено.

Активные исследования р. Амур и ее устья позволили обнаружить, что река впадает в Охотское море, что дало Российской империи выход к Тихому океану. Вместе с тем в Петер-

бурге постановили обустроить новой главной базой флота на Тихом океане Николаевский порт, в котором с 1856 г. дислоцировалась Сибирская флотилия. Это также не решило вопрос о зимней стоянке: Николаевск-на-Амуре в этом отношении не отличался от Охотска, к тому же здесь отсутствовали глубоководные проходы для большегрузных кораблей. Ситуация усугубилась в 1867 г., когда сильный пожар в Николаевске-на-Амуре уничтожил все мастерские адмиралтейства [Кондратенко, 2010].

С появлением паровых кораблей, требующих регулярного пополнения запасов угля, более дорогостоящих судоремонтных работ и высококвалифицированных специалистов, отсутствие незамерзающего порта стало еще более очевидным. По соглашению с Японией в зимнее время российские корабли стояли на рейде и проводили ремонтные работы в порте Нагасаки. Экономические затраты на обслуживание российских кораблей в Японии были существенно выше по сравнению с аналогичными работами, проводившимися на судоремонтном заводе в Кронштадте, однако перегонять тихоокеанский флот в Финский залив было не только дорого, но в некоторых случаях невозможно в связи с серьезными повреждениями кораблей. Еще одной проблемой являлась устоявшаяся практика отправки на Тихий океан старых балтийских и черноморских судов. Это в несколько раз увеличивало потребность в судоремонтных мастерских и доках на Востоке страны. При этом такое неидеальное, но относительно устойчивое положение вещей могло существовать лишь в рамках дружественных отношений с Японией.

Как уже упоминалось выше, в начале 1870-х гг. новым местом для организации порта стал Владивосток, небольшое поселение в заливе Петра Великого. Удобное геостратегическое положение открывало, по мнению властей, дорогу в Великий океан. С 1871 г. Владивосток стал главной стоянкой для Сибирской флотилии, где появились новые судоремонтные мастерские. Но вопрос о зимней стоянке по-прежнему оставался на повестке дня: бухта Золотой рог располагала выгодным геостратегическим положением, но замерзала с ноября по март.

Осознание слабости флота на Тихом океане и возможности ухудшения русско-японских отношений не давали в полной мере развернуться Морскому министерству. Плавания в ходе японо-китайской войны русских кораблей позволили провести исследования портов Кореи и Китая. Принадлежащий Китаю Ляодунский полуостров не удовлетворял потребности Морского министерства отнюдь в полной мере: он располагался слишком далеко от судоремонтных мастерских Владивостока, существовала и опасность захвата этой территории Японией или Англией. Иной, значительно более благоприятной была ситуация в Корее. Южная часть Корейского полуострова, казалось, могла стать ответом на существовавший в Морском ведомстве запрос: здесь можно было найти незамерзающую стоянку для флота и одновременно обеспечить защиту Южного Приморья от возможной атаки со стороны Англии или иных европейских стран.

С 1881 по 1905 год должность начальника флота и Морского ведомства занимал великий князь Алексей Александрович. Многие современники характеризовали его вполне позитивно. Так, С. Ю. Витте отмечал доброту и благородство великого князя, называл его «во всех отношениях достойным и прекрасным» человеком. Вместе с тем современники отмечали, что светская жизнь, путешествия и внимание женщин интересовали Алексея Александровича гораздо больше, чем государственные дела: великий князь был малокомпетентен и делегировал большую часть обязанностей управляющему морским министерством. Занимавший этот пост с 1888 по 1896 г. Н. М. Чихачёв был сторонником политики нейтралитета применительно к территориям Кореи и Китая.

Сменивший Чихачёва на посту управляющего Морским министерством П. П. Тыртов развернул более активную деятельность в вопросе поиска незамерзающего порта на Востоке страны. Тыртов доказывал необходимость изучения и освоения Тихого океана, лично исследовал побережье Дальнего Востока, посещая порты Кореи, Китая, Японии, принимал активное участие в развитии судоремонтной отрасли. И все же традиционная функция управляющего морским министерством как прагматика-хозяйственника, а также сложная система функционирования морского министерства не позволили П. П. Тыртову осуществить свои планы.

Другой член императорской семьи, великий князь Александр Михайлович, которому пророчили службу в Военном ведомстве, с раннего детства был увлечен морем и поступил на службу во флот. После японо-китайской войны великий князь написал и активно продвигал проект аналитической записки «Как возродить флот и сделать его действительно сильным» (ГАРФ. Ф. 645. Оп. 1. Д. 733. Л. 1–6) и докладную записку «Соображения о необходимости усилить состав российского флота в Тихом океане» (РГА ВМФ. Ф. 9. Оп. 1. Д. 8. Л. 1–50). Деятельность Александра Михайловича, старшего офицера броненосца «Сисой Великий», не устраивала начальника флота и Морского ведомства великого князя Алексея Александровича, видевшем в кузене конкурента, намеревавшегося занять его пост [Письма и доклады..., 2016, с. 24]. Между двумя великими князьями разгорелся конфликт, пришедшийся на вторую половину 1890-х гг., т.е. в момент принятия решения об организации незамерзающего порта на Дальнем Востоке. В целом разногласие в позициях, зачастую непрямая система управления, конкурентная борьба и конфликты в морском министерстве не способствовали последовательному продвижению решений, которые могли изменить ситуацию в отношении создания незамерзающего порта на Тихом океане.

Активную деятельность на Дальнем Востоке развернуло министерство финансов и его глава С. Ю. Витте, сторонник концепции мирного, экономического проникновения в Азию. Сергей Юльевич исходил из того, что железная дорога имеет огромную цивилизаторскую роль и должна изменить российскую экономическую географию и серьезно укрепить положение страны в статусе торговой державы мирового уровня [Шенк, 2016, с. 77]. Возможности для усиления роли России в Азии Витте видел в создании материальной базы для осуществления экспансии мирного проникновения на азиатские рынки. Созданные в 1895–1897 гг. Русско-китайский и Русско-корейский банки должны были стать опорной точкой для экономического продвижения на Восток.

Основная идея, захватившая всю деятельность министра финансов, была связана с созданием Великого Сибирского пути, аналога Великого шелкового пути, железнодорожной магистрали, которая могла соединить Европу, Америку и Азию через Россию. И хотя дальневосточные порты, по мысли Витте, должны были стать точкой, к которой вел Великий Сибирский путь, их развитие не было для министра приоритетом. Отметим при этом, что специфику и ограничения, с которыми сухопутной державе России приходилось сталкиваться на Дальнем Востоке, С. Ю. Витте осознавал вполне четко: «...Россия принадлежит к числу сухопутных, а не морских. Моря, омывающие берега России, большей частью закрыты; даже Японское море у берегов Восточной Сибири имеет очень невыгодно расположенный южный выход в океан, преграждаемый японским островом Цусимой. Значительную часть года побережья России скованы льдом. В Тихом океане, где нам приходится соперничать с Японией, мы располагаем одним портом – Владивостоком и притом замерзающим ежегодно на продолжительное время» (ГАРФ. Ф. 645. Оп. 1. Д. 19. Л. 123).

Еще одним актором дискуссии о незамерзающем порте на Тихом океане был военный министр А. Н. Куропаткин, руководивший ведомством в 1898–1904 гг. Генерал был сторонником усиления защиты границ России, не поддерживал идею экспансионистской политики империи в отношении других стран. Будучи профессиональным военным, он не исключал возможность присоединения новых территорий, однако полагал, что к ним следует прибегать лишь в случае защиты границ от потенциальных атак. Концепция защиты границ страны на востоке укреплялась у Куропаткина и по мере распространения в военной и чиновничьей среде того времени получила распространение идея о «желтой угрозе», которую министр вполне разделял. Страх перед огромной численностью населения Китая и агрессивной позицией Японии, ставшей еще более очевидной после японо-китайской войны 1894–1895 гг., рождали представление о «бесспокойной границе», которую следует защищать [Белозерова, 2015, с. 90].

Министерство иностранных дел Российской империи в период с середины 1890-х гг. до начала XX в. находилось не в лучшей ситуации: частая сменяемость министров не давала возможность выработать единую стратегию работы министерства. С приходом к власти

Николая II и уходом от дел главы ведомства Н. К. Гирса министры сменяли друг друга с удручающей скоростью: А. А. Лобанов-Ростовский (1895–1896), Н. Шишкин (1896–1897), граф М. Н. Муравьев (1897–1900) и, наконец, граф В. Н. Ламздорф (1900–1906). Отсутствие в министерских кабинетах единого взгляда на роль России на Дальнем Востоке и авторитет С. Ю. Витте, который до 1902 г. имел большое влияние на императора, ослабила позиции и авторитет министерства иностранных дел в принятии важных политических решений.

В целом в стенах четырех министерств вариативность трактовок в отношении значения дальневосточных территорий подкреплялась разным выбором стратегий: Морское министерство исходило из практических соображений и предпринимало попытки решения конкретных задач, не рассматривая возможность формирования крупного в экономическом отношении проекта, способного привлечь императора Николая II. Проект такого рода был у Министерства финансов (Великая сибирская железная дорога), но с идеей незамерзающего порта в практическом отношении он не был связан. Министерство иностранных дел и военное министерство поддерживали идею о Великой сибирской железной дороге, которая могла решить и их внутриведомственные задачи.

Межминистерские коммуникации

Как уже упоминалось, на первых этапах решения дальневосточного вопроса формой коммуникации между министрами и императором выступали Особые совещания. Однако попытка выработать единый курс не увенчалась успехом. За пределами совместных совещаний каждый из министров проводил собственную, не всегда согласованную с императором и другими министерствами политику.

На Особом совещании в Санкт-Петербурге 20 января /1 февраля 1895 г., на котором обсуждалась дальнейшая политика на Востоке страны, наметились основные направления дальневосточной политики конца XIX – начала XX в. – корейский и маньчжурский вопросы. Во время дискуссии по теме выбора порта, удобного для стоянки российского флота, министры выдвинули несколько территорий для возможной стоянки флота: во-первых, на территории Кореи (остров Каргадо, порт Лазарева (ныне порт Вонсан)), во-вторых, на территории Китая (Порт-Артур, Вей-хай-вей). Стоит отметить, что позиции по выбору незамерзающего порта регулярно менялись.

Интерес как к китайскому, так и к корейскому направлению политики проявлял один из активных министров С. Ю. Витте. Создание должности коммерческого агента Министерства финансов в Китае и в Корее могли позволить усилить роль России в Азии. Созданные в 1895–1897 гг. Русско-китайский и Русско-корейский банки должны были стать опорной точкой для продвижения экономической экспансии на Восток. Организованная же сеть коммерческих агентов позволяла министру в обход МИД проводить самостоятельную политику на отдаленных от Петербурга рубежах.

Ушами и глазами Министерства финансов в Китае стал Д. Д. Покотилов. Выпускник Восточного факультета Санкт-Петербургского университета, он изначально поступил на службу в Министерство иностранных дел, но уже вскоре перевелся в Министерство финансов, где занимался вопросами, касающимися Китая, Японии и Кореи. С 1897 г. Покотилов занимал важные посты агента Министерства финансов в Китае и входил в состав правления Русско-корейским банком и Общества КВЖД. Помимо служебных интересов, в Китае Дмитрий Дмитриевич имел и личные интересы. Занятие должности в руководящем комитете «Синдиката по разработке рудных богатств Китая» позволяла ориентироваться в деловой среде Китая и решать как государственные, так и личные задачи. В Российском государственном историческом архиве (РГИА) в фонде 560 Общей канцелярии Министерства финансов сохранилась активная переписка Д. Д. Покотилова и П. М. Романова, товарища (заместителя) министра финансов (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 104. Л. 444). В своих письмах Покотилов подробно характеризовал деятельность иностранных компаний в Азии, финансово-экономическое состояние рынков, вопросы деятельности Русско-китайского и Русско-корейского банков и т.п. Отметим, что переписка между Романовым

и Покотиловым носила как служебный, так и личный характер. Используя такой внутриведомственный способ сбора информации, Витте мог формировать собственное видение ситуации в регионе и был свободен от данных, поступавших из МИД и других министерств.

На должность коммерческого агента Министерства финансов в Корее Сергей Юльевич поставил К. А. Алексеева, своего протеже, служившего ранее в Министерстве финансов. Главной и основной обязанностью Алексеева, согласно Всеподданнейшему докладу от 9/21 мая 1897 г., было «следить за всеми текущими событиями экономической и торгово-промышленной жизни Кореи» [Чой Доккю, 1996, с. 42]. По замыслу министра финансов, коммерческий агент в Корее должен был оказывать схожее политическое влияние на вана Коджона как упоминавшийся выше посланник в Сеуле Вебер. Граф М. Н. Муравьев, направивший на замену Веберу поверенного в делах МИД Шпейера, не хотел терять позиции советника при корейском дворе. Противоречия между агентами Министерства иностранных дел и Министерства финансов за положение в Корее помешали реализации планов С. Ю. Витте по расширению железной дороги на Корейский полуостров.

Несогласованность политики Витте и Муравьева в Корее создала предпосылки для будущего конфликта между министрами. Осуществление плана по аренде Лядунского полуострова министром иностранных дел сменило не только вектор дальневосточной политики, но и усугубило проблему незамерзающего порта. Как упоминалось выше, Порт-Артур не соответствовал требованиям, хоть и являлся незамерзающим портом; глубина бухты и геостратегическое положение не позволяли полноценно дислоцироваться Тихоокеанской эскадре. Решение вопроса незамерзающего порта для Министерства финансов и Министерства иностранных дел не было первоочередной задачей, однако действия министров усугубили данную проблему.

Управляющий Военным ведомством А.Н. Куропаткин также проявил инициативу по поиску порта на Дальнем Востоке. Имея связи с местными, дальневосточными властями, придерживающихся идеи опасности «желтой нации», и проявляя активный интерес к территории Китая, военный министр был убежден в том, что для усиления России в Азии необходимо усилить защиту российской границы, расширив буферную зону между Китаем и Россией, увеличить военную мощь государства (в большей степени сухопутную армию). Одно из таких проявлений выразилось в поиске порта как конечного пункта Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). Приамурский губернатор генерал-лейтенант Н. И. Гродеков направил в Главный штаб телеграмму от 8/21 мая 1898 г. за № 775 с текстом «Сделать конечным пунктом дороги не Талыньвань (Даляньвань, в настоящее время г. Далянь), а бухту Би-цы-во в связи с опасностью занятия этого участка иностранными государствами» (РГИА. Ф. 1622. Оп. 1. Д. 150. Л. 2). Используя такой прекрасный случай для утверждения собственной позиции на Дальнем Востоке, Куропаткин направил письмо в МИД от 13/26 мая 1898 г. № 97 со следующим содержанием: «По уведомлению Приамурского губернатора бухта Би-цы-во на Лядунском полуострове настолько хороша, что обратила на себя внимание строителей Китайской железной дороги. Вместе с тем уведомил о сем генералов Гродекова и Волкова, и сделал распоряжение о немедленном занятии бухты Би-цы-во сотнею казаков» (РГИА. Ф. 1622. Оп. 1. Д. 147а. Л. 3). Однако это стремление не было поддержано Министром иностранных дел графом М. Н. Муравьевым, и информация об устремлении Куропаткина занять иную бухту была передана министру финансов. Ответ Витте не заставил себя ждать. Николай II во всеподданнейшем докладе от 29 мая / 10 июня 1898 г. С. Ю. Витте распорядился о строительстве порта и города в бухте Даляньвань (РГИА. Ф. 1622. Оп. 1. Д. 151. Л. 1). Неудачная попытка военного министра А. Н. Куропаткина опередить С. Ю. Витте отражала общее положение дел. Министр финансов старался не упускать малейших деталей при принятии решений и быть в курсе всех политических действий своих коллег министров.

Свою линию развивало и Морское министерство, рассматривавшее для реализации своей цели корейский порт Фузан (совр. Пусан), остров Каргадо, порт Лазарева (совр. Вонсан), Чемульпо и Мозампо. Стремление министерства приобрести большое количество территорий не

позволило оперативно решить вопрос с незамерзающим портом на Дальнем Востоке. Согласование аренды того или иного участка с Николаем II и другими ведомствами замедляли процесс принятия решений в морском министерстве. К примеру, предложенная П. П. Тыртовым Николаю II идея приобретения склада угля в порту Фузан из-за долгих размышлений и конфликта двух великих князей в ведомстве не была организована, так как порт Фузан уже заняли японцы (ГАРФ. Ф. 601. Оп. 1. Д. 434. Л. 16).

Приобретение участков в порту Лазарева, Чемульпо и на острове Каргадо также не было осуществлено. Японское же правительство оперативно решало вопросы с корейской местной администрацией. Российские моряки хоть и имели контакты с корейским правительством, однако сложности в согласовании действий между Санкт-Петербургом и командующим Тихоокеанской эскадрой не позволяли купить выгодные участки для аренды. Порт Мозамбо на юге Корейского полуострова оставался последней попыткой для Морского ведомства получить удобный для флота незамерзающий порт на Дальнем Востоке.

Когда 18 ноября 1897 г. адмирал Ф. В. Дубасов, командующий Тихоокеанской эскадрой, обратился к вану Коджону с предложением продать России полосу земли в порту Мозамбо под угольную станцию (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1710. Л. 369–370), в дело вмешался С. Ю. Витте. Министр финансов, изначально поддержав намерения Морского ведомства, впоследствии урезал бюджет от предполагаемой суммы на покупку земли с 18 тыс. долларов (\approx 33 тыс. руб.) до 25 тыс. руб. (РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 765. Л. 10). Невозможность Морского ведомства согласовать бюджет с Министерством финансов лишила шанса приобретения земельной концессии в Мозамбо.

В целом Морское ведомство в лице управляющего Морским министерством П. П. Тыртова в попытке отстоять право выбора порта на Дальнем Востоке оказалось в самом низу межминистерской иерархии. Бюрократическая медлительность, а также конфликт великих князей Алексея Александровича и Александра Михайловича не дали министерству решить практическую задачу. С. Ю. Витте, отстаивавший собственное видение экономического развития России и использовавший эффективно коммуникацию со своими подчиненными на Дальнем Востоке, мог более оперативно продвигать свои политические идеи и адаптироваться к политическим изменениям. По сути, в конце XIX – начале XX в. противоречия между имперскими ведомствами, различия в понимании приоритетного направления дальневосточной политики Российской империи и интенсивная внутриминистерская конкуренция не позволили решить вопрос о незамерзающей гавани для российского флота на Тихом океане, что ослабило позиции Российской империи на Дальнем Востоке.

Примечания

¹ Исследование осуществлено в рамках Программы фундаментальных исследований НИУ ВШЭ. Автор выражает благодарность научному руководителю Екатерине Михайловне Болтуновой за ценные советы, помочь при проведении исследования и написании статьи.

² После убийства японцами королевы Мин в 1895 г. Карл Петрович оказал помощь в укрытии вана Коджона и его сына в Русской миссии в Сеуле. Король руководил страной из миссии более года (11 февраля 1896 г. – 20 февраля 1897 г.).

Список источников

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 601. Оп. 1. Д. 434; Ф. 645. Оп. 1. Д. 19; Д. 733.

Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 9. Оп. 1. Д. 8; Ф. 417. Оп. 1. Д. 1710.

Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1622. Оп. 1. Д. 113; Д. 147а; Д. 150; Д. 151; Ф. 560. Оп. 28. Д. 765; Оп. 29. Д. 104.

Валерий Брюсов в автобиографических записях, письмах, воспоминаниях современников и отзывах критики / сост. Н. Ашукин. М.: Федерация, 1929. 396 с.

Журнал Особого совещания 9/21 августа 1894 г. // Красный архив. 1932. № 3 (52). С. 62–67.

Библиографический список

- Белозерова О. А.* Государственная и военная деятельность А.Н. Куropatкина накануне и в период Русско-японской войны: 1903–1905 гг.: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2015. 354 с. EDN: NRDRDN.
- Грибовский В. Ю.* Армия и флот при обороне военно-морских баз и побережья (вторая половина XIX – середина XX в.). СПб., 2019. 320 с.
- Кондратенко Р. В.* Морская политика России 80-х годов XIX в. СПб.: ЛеоКо, 2006. 343 с. ISBN: 5-902236-32-0. EDN: WLRDVP.
- Кондратенко Р. В.* Отечественный судоремонт на Дальнем Востоке: от Крымской войны к русско-японской. СПб.: ЛеоКо, 2010. 55 с. ISBN: 5-902236-45-2. EDN: WLREAP.
- Копелев Д. Н.* Размышления о «кругосветных» плаваниях в арктических морях: кабинетный взгляд и навигационные реалии (дискуссионные вопросы) // Информационные технологии и системы: управление, экономика, транспорт, право. 2019. № 1(33). С. 48–61. EDN: GMPYDN.
- Лукоянов И. В.* «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.
- Нарочинский А.Л.* Колониальная политика капиталистических держав на Дальнем Востоке. 1860–1895. М.: Изд-во Акад. наук СССР, 1956. 899 с.
- Письма и доклады великого князя Александра Михайловича императору Николаю II. 1889–1917. М.: Кучково поле, 2016. 656 с.
- Ремнев А. В.* Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск: Изд-во Омск. гос. ун-та, 2004. 552 с.
- Чой Д.* Россия в Корее: 1893–1905 гг.: (Политика Министерства финансов и Морского министерства). СПб.: Зеро, 1996. 159 с.
- Шенк Ф. Б.* Поезд в современность: мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / пер. с нем. М. Лавринович. М.: Новое литературное обозрение, 2016. 573 с.
- Tadashi K.* Russian Views of the Far East in The Period of the Russo-Japanese War // Rethinking the Russo-Japanese War, 1904-5. Vol. 2. The Nichinan Papers / eds. by John W.M. Chapman, Inaba Chiharu. Global Oriental, 2006. P. 197–217. DOI: 10.1163/ej.9781905246199.i-348.87.

Дата поступления рукописи в редакцию 26.07.2024

«THE GREAT OCEAN IS OUR LAKE»?: RUSSIAN MINISTERS IN SEARCH OF AN ICE-FREE PORT IN THE LATE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES

A. S. Ignatenko

National Research University Higher School of Economics, 20 Myasnitskaya Ulitsa, Moscow, 101000, Russia
aignatenko@hse.ru

ResearcherID: ABE-4439-2021

SPIN: 9351-3084

The article presents the results of a study of the Far Eastern policy of the Russian Empire during the late 19th – early 20th centuries, using the search for an ice-free port in the Pacific Ocean as a case study. The paper examines the positions of the ministries involved in such decision-making and reveals the relationship and interdependence between the discussions, the existing hierarchy of ministries, inter-institutional communication practices, and the changing international situation. The author concludes that the ministerial struggle from 1895–1898 over the acquisition of an ice-free port involved four administrative entities: the Ministry of Foreign Affairs, the Ministry of Finance, the Naval Ministry, and the Ministry of War. Key figures in shaping Far Eastern policy included Minister of Finance S. Yu. Witte, Head of the military department A. N. Kuropatkin, Minister of Foreign Affairs M. N. Muravyov, and Head of the Naval Ministry P. P. Tyrtov. Arguments advocating the need to develop the Pacific Fleet and strengthen relations with Korea were overruled by proponents of prioritizing railway construction and leasing the Liaodong Peninsula.

Key words: Pacific Fleet, S. Witte, A. Kuropatkin, P. Tyrtov, M. Muravyov, Russo-Japanese War, ministries, ice-free port.

Acknowledgments

¹ This work was prepared within the framework of the HSE University Basic Research Program.

References

- Belozerova, O. A. (2015). *Gosudarstvennaya i voennaya deyatel'nost' A.N. Kuropatkina nakanune i v period russko-yaponskoy voyny: 1903-1905 gg.* [State and military activities of A.N. Kuropatkin on the eve and during the Russo-Japanese War: 1903-1905] (Doctoral dissertation). St. Petersburg.
- Choi, D. (1996). *Rossiya v Koree: 1893-1905 gg.: (Politika Ministerstva finansov i Morskogo ministerstva)* [Russia in Korea: 1893-1905: (Policy of the Ministry of Finance and the Ministry of the Sea)]. Zero.
- Gribovskiy, V. Yu. (2019). *Armiya i flot pri oborone voenno-morskikh baz i poberezh'ya (vtoraya polovina XIX – seredina XX v.)* [Army and fleet in the defense of naval bases and coasts (the second half of the 19th - the middle of the 20th century)]. St. Petersburg.
- Kondratenko, R. V. (2006). *Morskaya politika Rossii 80-kh godov XIX v.* [Maritime policy of Russia in the 80s of the XIX century]. LeKo.
- Kondratenko, R. V. (2010). *Otechestvennyy sudoremont na Dal'nem Vostoke: ot Krymskoy voyny k Russko-yaponskoy* [Domestic ship repair in the Far East: From the Crimean War to the Russo-Japanese War]. LeKo.
- Kopelev, D. N. (2019). Reflections on "circumnavigation" in the Arctic seas: An armchair view and navigational realities (debatable issues). *Information Technologies and Systems: Management, Economics, Transport, Law*, 33(1), 48-61.
- Lukoyanov, I. V. (2008). «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 in the late XIX - early XX centuries]. Nestor-Istoriya.
- Narochnitskiy, A. L. (1956). *Kolonial'naya politika kapitalisticheskikh derzhav na Dal'nem Vostoke. 1860–1895* [The colonial policy of the capitalist powers in the Far East. 1860–1895]. Acad. Sciences of the USSR.
- Pis'ma i doklady velikogo knyaza Aleksandra Mikhaylovicha imperatoru Nikolayu II. 1889–1917 [Letters and reports of Grand Duke Alexander Mikhailovich to Emperor Nicholas II. 1889–1917]. (2016). Kuchkovo Pole.
- Remnev, A. V. (2004). *Rossiya Dal'nego Vostoka. Imperskaya geografiya vlasti XIX – nachala XX vekov* [Russia of the Far East: Imperial geography of power in the 19th - early 20th centuries]. Omsk State University.
- Shenk, F. B. (2016). *Poezd v sovremennosti: mobil'nost' i sotsial'noe prostranstvo Rossii v vek zheleznykh dorog* [Train to the present: Mobility and social space of Russia in the age of railways] (M. Lavrinovich, Trans.). Novoe literaturnoe obozrenie.
- Tadashi, K. (2006). Russian views of the Far East in the period of the Russo-Japanese War. In J. W. M. Chapman & C. Inaba (Eds.), *Rethinking the Russo-Japanese War, 1904-5: Volume 2: The Nichinan Papers* (pp. 197-217). Global Oriental.