

КВЖД: русская дорога на китайской земле

1896 год – веха в дальневосточной политике России. Годом ранее Япония, разгромив китайскую армию, добилась от Китая согласия передать ей Ляодунский полуостров. Россия добилась отказа Японии от этого приобретения и начала собственные переговоры с Китаем. Так возникли приведённые ниже договоры. Борьба России за влияние на Дальнем Востоке вступила в новый этап, завершившийся Русско-японской войной.

В чём, судя по тексту документов, состоит интерес России при строительстве железной дороги на китайской земле? Чего, судя по тексту документов, опасалось китайское правительство при заключении этих соглашений?

Примерьте перечисленные в договорах условия к нашей стране. Если бы на месте Китая оказалась Россия, Вы бы считали такие договоры выгодными для России или ущемляющими её интересы, и почему?

Союзный договор между Россией и Китаем

Москва, 22 мая/3 июня 1896 г.

Е.в. император всероссийский и е.в. император китайский, желая укрепить счастливо восстановленный на Дальнем Востоке мир и охранить азиатский материк от нового чужеземного вторжения, решили заключить между собой оборонительный союз и назначили для этой цели своими уполномоченными: е.в. император всероссийский – князя Алексея Лобанова-Ростовского, министра иностранных дел, статс-секретаря, сенатора и действительного тайного советника, и г-на Сергея Витте, министра финансов, статс-секретаря и тайного советника, и е.в. император китайский – графа Ли Хун-Чжана, государственного секретаря, чрезвычайного и полномочного посла при е.в. императоре всероссийском, каковые, по размене своих полномочий, найденных в должной форме, условились о нижеследующих статьях:

Статья 1. Всякое нападение Японии, как на русскую территорию в Восточной Азии, так и на территорию Китая или Кореи, будет рассматриваться как повод к немедленному применению настоящего договора.

В этом случае обе высокие договаривающиеся стороны обязуются поддерживать друг друга всеми сухопутными и морскими силами, какими они будут располагать в этот момент, и, елико возможно, помогать друг другу в снабжении вооруженных сил.

Статья 2. Как только обе высокие договаривающиеся стороны предпримут совместные действия, никакой мирный договор с противной стороной не может быть заключен одной из них, без согласия другой.

Статья 3. Во время военных действий все порты Китая будут, в случае необходимости, открыты для русских военных судов, которые найдут со стороны китайских властей всяческое содействие, в котором они могут нуждаться.

Статья 4. Чтобы облегчить русским сухопутным войскам доступ в угрожаемые пункты и обеспечить их съестными припасами, китайское правительство соглашается на сооружение железнодорожной линии через китайские Амурскую и Гириную провинции, в направлении на Владивосток. Соединение этой железной дороги с русской железной дорогой не может служить предлогом к какому-либо захвату китайской территории или покушению на верховные права е.в. императора китайского. Постройка и эксплуатация этой железной дороги будут предоставлены Русско-Китайскому банку, и статьи контракта, который будет заключен для этой цели, будут надлежащим образом обсуждены китайским посланником в С.-Петербурге и Русско-Китайским банком.

Статья 5. Условлено, что во время войны, предусматриваемой статьей 1, Россия будет свободно пользоваться железной дорогой, упомянутой в статье 4, для перевозки и снабжения своих войск. В мирное время Россия будет иметь то же право на транзит своих войск и припасов с теми остановками, которые вызываются лишь требованиями службы транспорта.

Статья 6. Настоящий договор войдет в силу с того дня, когда контракт, обусловленный ст. 4, будет утвержден е.в. императором китайским. С этого момента он будет иметь силу и действие в течение пятнадцати лет. За шесть месяцев до истечения этого срока обе высокие договаривающиеся стороны войдут в соглашение о продлении этого договора.

[Подписали]: *Лобанов, Витте, Ли Хун-Чжан*

Контракт на постройку и эксплуатацию Китайско-Восточной железной дороги*Берлин, 27 августа/8 сентября 1896 г.*

Между нижеподписавшимися, его превосходительством Сюй-Цзин-Ченом, полномочным министром е.в. императора китайского в С.-Петербурге, действующим на основании императорского указа от 22 года, 2 мес. 20-го дня царствования Гуан-Сюй (16/28 августа 1896 года), с одной стороны, и Русско-Китайским банком, с другой стороны, было установлено нижеследующее:

Китайское правительство внесет сумму в 5000000 (пять миллионов) купин-таэлей в Русско-Китайский банк и будет участвовать, пропорционально этому вкладу, в прибылях и убытках Банка, на условиях, предусмотренных особым договором.

Китайское правительство, решив построить железнодорожную линию, устанавливающую прямое сообщение между городом Читой и русской Южно-Уссурийской железной дорогой, вверяет постройку и эксплуатацию этой линии Русско-Китайскому банку на следующих условиях:

1. Русско-Китайский банк учреждает для постройки и эксплуатации означенной железнодорожной линии компанию под названием: "Общество Китайской восточной железной дороги".

Печать, которой это Общество будет пользоваться, будет дана ему китайским правительством. Устав Общества будет согласован с русскими уставами железнодорожных обществ. Акции Общества могут быть приобретаемы только китайскими или русскими подданными. Председатель этого Общества будет назначаться китайским правительством, но получать содержание от Общества. Он может иметь местопребывание в Пекине.

Председателю вменяется в особую обязанность наблюдать за строгим исполнением обязательств Банка и Общества железной дороги по отношению к китайскому правительству; независимо сего, на него возлагаются сношения Банка и Общества железной дороги с китайским правительством и центральными и местными властями. <...>

2. Направление линии будет установлено представителями председателя Общества, назначенного китайским правительством, по взаимному соглашению с инженерами Общества и местными властями. При трассировке этой линии, кладбища, могилы, равно как города и деревни, должны быть, по возможности, обходимы и оставляемы в стороне.

3. Общество обязано начать работы в течение 12-месячного срока, считая со дня санкционирования настоящего контракта императорским указом, и вести их таким образом, чтобы вся линия была окончена в течение 6-ти лет с того дня, когда направление линии будет окончательно установлено и необходимые земли будут отведены Обществу. Ширина колеи должна быть та же, как и на русских железных дорогах¹. <...>

4. Китайское правительство дает приказания местным властям о содействии Обществу всеми мерами в получении по существующим ценам потребных для постройки железной дороги материалов, равно как рабочих, средств для водной и сухопутной перевозки, необходимого продовольствия для людей и лошадей и пр. <...>

5. Китайское правительство принимает меры к обеспечению безопасности железной дороги и состоящих на ее службе лиц от всякого нападения.

Общество будет иметь право нанимать, по своему выбору, иностранцев или туземцев, как оно признает необходимым в интересах управления, и т.п. <...>

6. Земли, действительно необходимые для постройки, эксплуатации и охраны линии, равно как и земли в окрестностях линии, потребные для добычи песка, камня, извести и пр., будут переданы Обществу бесплатно, если эти земли составляют собственность государства; если же они принадлежат частным лицам, то они будут отведены Обществу за единовременное вознаграждение или ежегодную наемную плату владельцам по существующим ценам.

Земли, принадлежащие Обществу, будут свободны от всяких поземельных налогов.

Обществу предоставляется право безусловного и исключительного управления своими землями.

Общество будет иметь право воздвигать на этих землях всевозможные постройки, а также соорудить и эксплуатировать телеграф для нужд линии.

Точно так же доходы Общества, все его поступления и тарифы для перевозки пассажиров и товаров, телеграфы и т.д. освобождаются от всяких пошлин и налогов. <...>

¹ Ширина русской железнодорожной колеи с самого начала (из стратегических соображений) превышала европейскую.

7. Все предметы и материалы, необходимые для сооружения, эксплуатации и ремонта линии, освобождаются от оплаты всякими таможенными пошлинами и сборами, а равно и всякими внутренними пошлинами и налогами.

8. Общество ответственно за то, чтобы войска и русские военные материалы, отправляемые транзитом по этой линии, направлялись прямо с одной русской станции на другую без остановки в пути, под каким бы то ни было предлогом, дольше, чем это вызывается крайней необходимостью.

9. Пассажиры, не состоящие в китайском подданстве, в случае желанья проехать за пределы территории дороги, должны быть снабжены китайскими паспортами. Общество ответственно за то, чтобы пассажиры, не китайские подданные, не оставляли территории железной дороги, если у них нет китайских паспортов.

10. Багаж пассажиров, равно товары, перевозимые транзитом, с одной русской станции до другой, не будут подлежать таможенным пошлинам; равным образом они будут освобождены от всяких внутренних налогов и сборов. Общество обязуется отправлять эти товары, за исключением пассажирского багажа, в специальных вагонах, которые, по прибытии на китайскую границу, опечатываются китайской таможей и могут оставить китайскую территорию лишь после того, как таможня установит целостность печатей; если будет доказано, что эти вагоны открывались без разрешения в пути, то товары конфискуются.

Товары, ввозимые из России в Китай по означенной железной дороге, а также вывозимые из Китая в Россию тем же путем, будут уплачивать соответственно ввозную или вывозную пошлину в размере на одну треть меньше пошлины, взимаемой в китайских морских таможнях.

Если товары отправляются внутрь страны, то они подлежат кроме того оплате транзитной пошлиной, равной половине взысканной с них ввозной пошлины, что освобождает их от всякого дополнительного обложения. <...>

11. Тарифы на перевозку пассажиров, товаров, а также на нагрузку и выгрузку товаров устанавливаются Обществом. Но оно обязано перевозить бесплатно китайскую официальную почтовую корреспонденцию и за половину платы – китайские сухопутные и морские войска, а также китайские военные материалы.

12. Китайское правительство передает Обществу полное и исключительное право эксплуатации линии за его собственный счет и риск с тем, что китайское правительство ни в коем случае не является ответственным за какой-либо дефицит Общества на время постройки и затем еще в течение 80 лет с того времени, когда линия будет окончена и по ней будет открыто движение. По прошествии этого срока линия со всем относящимся к ней перейдет бесплатно к китайскому правительству.

По прошествии 36 лет со времени окончания сооружения всей линии и открытия по ней движения китайское правительство имеет право выкупить эту линию, возместив полностью все затраченные капиталы и все сделанные для означенной линии долги с наросшими процентами.

<...> Ни в коем случае китайское правительство не может вступить во владение этой линией ранее, чем соответствующая сумма будет внесена в Русский государственный банк.

По окончании сооружения дороги и по открытии по ней движения Общество внесет китайскому правительству сумму в размере 5000000 (пяти миллионов) купин-таэлей.

Царствования Гуан-Сюя 22 год, 2 день 8 месяца [подписал] Сюй.

Берлин, 27 августа (8 сентября) 1896 года. Русско-Китайский банк.

[Подписали:] Ротштейн, Ухтомский²

Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М., 1952. С. 292–294, 297–302.

<http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/FOREIGN/kvgd.htm>

<http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/FOREIGN/china896.htm>

(Проект: Электронная библиотека Истфака МГУ)

<http://www.hrono.ru/dokum/18980908.html>

<http://www.hrono.ru/dokum/1896rukite.html>

(Проект: Хронос)

² Э. Э. Ухтомский и А. Ю. Ротштейн – соответственно, директор и член правления Русско-Китайского банка.