

встречающейся в других эссе мысль Ли Чжи о том, что в творчестве для человека, ничем не скованным, нет преград и каждый в нём способен достичь своих собственных высот. Также возможно, что на такой ответ Ли Чжи побудил провокативный по сути вопрос со стороны его собственного ученика Хуай-линя.

Итак, Ли Чжи в собственном изложении предстаёт независимым, ироничным, самокритичным, избирательным, великодушным, равнодушным и одарённым в литературном плане человеком. Общий стиль его высказываний о себе практически лишён пафоса, зачастую приправлен юмором и весьма контрастирует с распространённым представлением о нём как о циничном и аморальном нигилисте-индивидуалисте – на мой взгляд, его скорее его можно назвать представителем «ироничной оппозиции» доминировавшему в то время чжусианству. Высказывания Ли Чжи о себе свидетельствуют о наличии у него собственных моральных ценностей и поведенческих ориентиров, а также проливают свет на происхождение его имён и мотивы важных для биографии поступков.

Литература:

1. Чжан Цзянь-е 张建业 (ред.). Ли Чжи цюань цзи чжу 李贽全集注 (Полное комментированное собрание сочинений Ли Чжи). В 26 т. Т. I: «Книга для сожжения» 焚书, ч. 1. Пекин: Шэхуэй кэсюэ вэньсянь чубаньшэ, 2010.
2. Чжан Цзянь-е 张建业 (ред.). Ли Чжи цюань цзи чжу 李贽全集注 (Полное комментированное собрание сочинений Ли Чжи). В 26 т. Т. II: «Книга для сожжения» 焚书, ч. 2. Пекин: Шэхуэй кэсюэ вэньсянь чубаньшэ, 2010.
3. Чжан Янь-ин 张燕婴 (ред.). Лунь юй 论语 (Избранные беседы). Пекин: Чжунхуа шуцзюй, 2006.
4. Billeter, Jean-François. Li Zhi, philosophe maudit (1527–1602) contribution à une sociologie du mandarinat chinois de la fin des Ming. Geneve: Droz, 1979.
5. Rivi Handler-Spitz, Pauline Lee, Haun Saussy (ed.). A Book to Burn & A Book to Keep (Hidden): Selected Writings of Li Zhi. N.Y.: Columbia University Press, 2016.

УДК 94 (100-87) + 94(470)"19/20"

Салогуб Яна Леонидовна, старший лейтенант юстиции, канд. ист. наук
Кафедра государственно-правовых дисциплин
Санкт-Петербургская академия Следственного комитета
Российской Федерации
salogub66@mail.ru

ОСОБЕННОСТИ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «КИТАЙСКАЯ ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА» (КВЖД) (1896 – 1917 гг.)

Аннотация. В статье рассматриваются структурно-организационные и функциональные особенности российско-китайского предприятия Общество «Китайская восточная железная дорога». Структура Общества КВЖД и объем полномочий администрации позволяет сделать вывод о двойственной политико-экономической природе данного предприятия.

Ключевые слова и фразы: Китайская восточная железная дорога, полоса отчуждения Китайской восточной железной дороги, Русско-Китайский банк, концессия.

Yana L. Salogub, senior Lieutenant of justice, PhD in History, associate Professor,
Department of State and legal disciplines,

PECULIARITY of the RUSSIAN-CHINESE ENTERPRISE «CHINESE EASTERN RAILWAY» (CER) (1896 – 1917)

Annotation. The article deals with the structural, organizational and functional features of the Russian-Chinese enterprise «China Eastern railway». The structure of the company and the scope of authority of the administration allows us to draw a conclusion about the dual political and economic nature of the enterprise.

Key words and phrases: Chinese Eastern railway, Russian-Chinese Bank, concession, right-of-way of Chinese East railway.

Акционерное общество «Китайская восточная железная дорога» сыграла выдающуюся роль в развитии железнодорожного строительства в России и освоении северо-восточной Маньчжурии. Она внесла весомый вклад в эволюцию организации российского бизнеса за пределами империи и создания совместных предприятий с участием подданных других государств, в процесс государственного регулирования капитала и государственно-частного партнерства, содействовала включению в производство территорий пионерного освоения. Помимо этого, КВЖД способствовала усилению российского присутствия в Юго-Восточной Азии через администрирование территорий полосы отчуждения дороги и активному участию России в международном разделении труда.

В последней четверти XIX века железнодорожное строительство превратилось в действенный рычаг проникновения капитала в экономику стран Юго-Восточной Азии. Серия «неравноправных договоров» европейских держав с Китаем, после поражения последнего в опиумных войнах 1840-1860 гг., предоставила европейцам значительные имущественные права и право экстерриториальности. Первую железнодорожную концессию в мае 1895 г. получила Франция, через год – Россия. К 1898 г. китайское правительство заключило 19 предварительных контрактов, большинство из которых реализовано не было [1, с. 59-60].

Для России приобретение железнодорожной концессии в Китае связано со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали, частью которой стал участок дороги, проложенный по территории Маньчжурии. Причины, по которым часть Транссиба была проложена по территории сопредельного государства (Китая), связаны с изменением геополитического равновесия на Дальнем Востоке, ставшим следствием японо-китайской войны 1894-1895 гг. Внешнеполитические факторы обусловили особые условия контракта на строительство Китайской восточной железной дороги (КВЖД), выделившие данное соглашение из ряда подобных договоров периода «битвы концессий» конца XIX века [2].

Юридическим основанием строительства в КВЖД стал русско-китайский Московский договор от 22 мая 1896 года [3], 4-я и 5-я статьи которого содержали нормы о железнодорожной концессии. Китайская сторона, не желая распространения «режима наибольшего благоприятствования» в Маньчжурии на другие государства, настояла на передаче строительства и эксплуатации дороги не правительству России, а частному Русско-Китайскому банку, создавшему для реализации проекта частное акционерное общество – «Общество Китайско-Восточной железной дороги». Его акционерами могли быть только российские и китайские подданные [4, с. 114-115]. Российское правительство обеспечило за собой общий контроль всех сфер деятельности Общества через гарантии казенного покрытия в случае дефицита собственных средств [2, с. 100].

27 августа (8 сентября) 1896 г. в Берлине представитель правительства богдыхана подписал с Правлением Русско-Китайского банка Контракт на 80 лет, предоставивший банку права на постройку и эксплуатацию железной дороги через Манчжурию [5]. Устав Общества КВЖД не должен был противоречить типовым уставам российских железных дорог [6]. Со

стороны России Обществу КВЖД выделили заем в 10 млн. рублей. Китайское правительство отвело под строительство бесплатный земельный фонд с расстоянием 30 км по обе стороны от колеи. Этот земельный фонд и составил полосу отчуждения КВЖД, которая превратилась в своеобразный вытянутый русский сэттлмент – территорию, правовой режим которой определялся частным договором концессии и российским законодательством.

Одной из главных особенностей предприятия КВЖД, стратегическая роль государства в котором тщательно умалчивалась, заключалось в том, что официально строительство объявлялось делом исключительно коммерческим (частным) и находилось под контролем не Министерства иностранных дел, а Министерства финансов. Другая особенность закреплялась нормами §6 Контракта: административная и судебная власть в полосе отчуждения принадлежала и осуществлялась не российскими или китайскими властями, а самим предприятием – Обществом КВЖД. Таким образом, непосредственное управление дорогой и территорией, по которой она пройдет, предоставлялось компании.

Как составная часть Транссиба, КВЖД находилась в ведении Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД) [7, с.79-80], осуществлявшего и общее управление строительством, и программу комплексного освоения территории, по которой проходила дорога. После закрытия КСЖД 15 декабря 1905 г. его преемником стало «Особое совещание, образованное для рассмотрения вопросов, касающихся деятельности Общества КВЖД» во главе с председателем Совета министров. Совещание провело первые заседания в октябре 1906 года [8].

Поскольку российскому правительству принадлежало право общего надзора постройки и эксплуатации дороги, некоторые направления административной деятельности Общества КВЖД осуществлялись с одобрения министра финансов. Его ведению подлежали: кадровые вопросы в отношении руководящего состава дороги; объем должностных полномочий избранных на должность товарища председателя Правления и членов Ревизионного комитета. Он определял порядок внутреннего устройства по всем частям управления, как во время строительных работ, так и после сдачи дороги в эксплуатацию.

Руководящими органами компании, в соответствии с §18–24 Устава, являлись: Общее собрание акционеров, Правление, Ревизионный комитет, председатель Правления (подданный Китая), вице-председатель (подданный России), управляющий дорогой (подданный России), Совет при управляющем (начальники отделов и служб дороги). Связующим звеном между представителями российской и китайской власти был председатель Правления, назначавшийся правительством Китая. Контракт в качестве особой обязанности закреплял за ним контроль исполнения обязательств со стороны Русско-Китайского банка и Общества по отношению к правительству богдыхана. Устав предусматривал созыв в Санкт-Петербурге или Пекине очередных (ежегодных) и чрезвычайных (по мере необходимости) Общих собраний акционеров. Дату и место проведения Общего собрания Правление публиковало в русских (Правительственный вестник, Санкт-Петербургские ведомости) и китайских газетах.

Выборы первого состава Правления состоялись на Общем собрании акционеров в декабре в Санкт-Петербурге. На первом заседании Правления 27 декабря 1896 г. было избрано руководство Обществом КВЖД – вице-председатель и члены Правления. В январе 1897 года император Китая назначил бывшего посланника Китая в Петербурге Сюй Цзэн-чэна первым председателем Правления Общества КВЖД [9, 10].

К полномочиям Общего собрания § 21 Устава относил широкий круг вопросов: от технических (утверждение действий Правления по строительству и эксплуатации дороги) до финансовых (употребление или увеличение запасного капитала, выплата дивидендов, пенсионные отчисления, денежное содержание членам правления) и кадровых (избрание членов Правления и Ревизионного комитета). Помимо этого, к ведению Общего собрания относилось решение вопросов, превышавших полномочия Правления и, вообще, любых

проблем, нуждавшихся, по мнению Правления, в обсуждении на Общем собрании акционеров.

В руководящие органы компании – Правление и Ревизионный комитет, на начальный период деятельности Общее собрание решило избрать ограниченный состав. В Правление вошло восемь человек, вместо, предусмотренных уставом, десяти [11]. Боксерское восстание (1900 г.), выявившее недостатки в организации охраны безопасности в полосе отчуждения КВЖД, показало необходимость создания механизма координации интересов военного ведомства и дороги. Из Военного министерства поступило предложение ввести их представителя в состав Правления. 3 октября 1900 г. в §19 Устава были внесены изменения об увеличении состава Правления на 1 человека [12]. Новым членом Правления 13 октября 1900 г. стал генерал-лейтенант В.У. Соллогуб, перешедший на службу в Общество КВЖД с должности управляющего делами Военно-ученого комитета Главного штаба [13].

Общие собрания акционеров созывались регулярно до 1916 г., когда вследствие революционных событий, как в России, так и в Китае, сношения Правления с администрацией дороги были прерваны.

Общее управление делами компании возлагалось на Правление (§ 18 Устава). Его главными задачами стали надзор соблюдения российской стороной условий концессии и посреднические функции между Русско-Китайским банком, представителями дороги и китайской администрацией всех уровней. После гибели Сюй Цзэн-чэна в 1900 г. во время боксерского восстания и до 1917 г. эта должность была вакантной. Председательство в Правлении (орган выборный) лица по назначению от правительства – случай не типичный для руководящих органов российских акционерных компаний. Например, Уставом Московско-Рязанской железной дороги (1863 г.) предусматривалось назначение от правительства особых чиновников для наблюдения за деятельностью Общества, но чиновники не входили в руководящие структуры дороги [14].

Заместителя председателя (вице-председателя) Правление избирало из своей среды. На первом заседании Правления на эту должность был избран С.И. Кербец, которого в 1903 г. сменил А.Н. Вентцель.

Для оптимизации документооборота, Правление учредило 4 исполнительные комиссии:

- 1) Техническую, в компетенцию которой входило производство необходимых изысканий и определение направления дороги;
- 2) Хозяйственную – приобретение необходимых материалов для строительства дороги;
- 3) Финансовую – контроль финансовой документации всех дел Общества;
- 4) Административную – установление определенного порядка в делах Общества и его поддержание, координация деятельности между Петербургским и пекинскими отделениями Правления [9].

Комиссии ежемесячно представляли отчет Правлению и Ревизионному комитету. Особо важные вопросы заслушивались на объединенном заседании. Предмет ведения комиссий постоянно расширялся, что вызывало необходимость уточнения полномочий. Этот процесс начался уже с первых заседаний и не прекращался на протяжении всего дореволюционного периода.

На должность главного инженера строительства Правление пригласило инженера А.И.Юговича, его помощником и заместителем стал С.В. Игнациус. Учитывая, что инженерам по должности предстояло постоянно общаться с китайскими чиновниками, С.Ю.Витте 17 января 1897 г. получил от императора разрешение назначить А.И. Юговича чиновником особых поручений министра финансов V класса, С.В. Игнациуса – VI класса [15].

Согласно ст. 1 Контракта на постройку и эксплуатацию КВЖД, Русско-Китайскому банку с целью облегчения ведения дел непосредственно в Китае, было дано право, направить туда своего агента. Для этого в Пекине одновременно открыли отделение банка и Пекинский отдел Правления Общества, ставший местопребыванием председателя Правления [16, с. 97].

На должность заведующего отделом был назначен член Правления Д.Д. Покотилов. Он одновременно состоял членом Правления банка и числился на службе по Министерству финансов [9]. Хотя Пекинский отдел Правления официально был структурным подразделением частного предприятия, его руководителю было предоставлено право непосредственного сношения с китайским правительством по любым вопросам. К помощи посланника и Российской императорской миссии в Пекине представители дороги прибегали только в крайних случаях.

Организационные основы управления дорогой формировались в соответствии с Уставом КВЖД и российским законодательством. Какой будет административная система полосы отчуждения после ввода дороги в эксплуатацию – Устав не определял. Только § 26 содержал указание: «Непосредственное заведование и управление эксплуатацией дороги и работами, производимыми по дороге во время эксплуатации, вверяется Правлением Общества Управляющему дорогой» [6, с. 756]. 1 июля 1903 г. на этот пост Правление, по согласованию с министром финансов, назначило полковника Д.Л. Хорвата, руководившего КВЖД до ноября 1920 г. [17].

В начальный период существования дороги (1896 – 1905 гг.) технические и административные полномочия были сосредоточены в Строительном управлении КВЖД. 1 (14) июля 1903 г. Строительное управление КВЖД передало дорогу Эксплуатационному управлению, что стало официальной датой открытия движения по КВЖД и отмечено Приказом № 1 Управляющего дорогой.

Аппарат управления дорогой был создан по «Общим основаниям организации управления территорией КВЖД». Акт был введен в действие 1 июля 1903 г. приказом № 2 Управляющего дорогой [18]. Административная система КВЖД на начало эксплуатации дороги объединяла 11 подразделений: 1) Канцелярия Управления, 2) Юридический отдел, 3) Счетный отдел, 4) Коммерческая часть с контролем сборов, 5) Врачебно-санитарный отдел, 6) Материальная служба, 7) Служба пути и зданий, 8) Служба эксплуатации с телеграфом, 9) Служба подвижного состава и тяги, 10) Отдел Гражданского Управления и 11) Военный отдел.

Для всех эксплуатационных служб было разработано специализированное административное разделение линии дороги и утвержден личный состав старших агентов дороги по всем отделам и службам.

Механизм охраны порядка на железнодорожной линии и в полосе отчуждения Контрактом 1896 г. прописан не был, но ст. 6 Контракта и § 8 Устава закрепляли за Обществом КВЖД право непосредственно заведовать территорией полосы отчуждения, а следовательно, учреждать там органы охраны правопорядка, подобно тому, как это сделано в селтльментах, отведенных для жительства европейцев, открытых портов Китая. На китайские власти контрактом возлагалась только внешняя охрана дороги от хунхузов (бандитов). В 1897 г. началось формирование специальной Охранной стражи, которая комплектовалась на вольнонаемных началах. После Боксерского восстания из части русских оккупационных войск, участвовавших в боевых действиях в полосе отчуждения, и Охранной стражи КВЖД формируется Особый Заамурский округ Отдельного корпуса пограничной стражи, шефом которого был министр финансов [19]. История российских пограничных войск не имела подобного аналога. Впервые пограничники несли службу вдали от официальной пограничной линии и охраняли интересы частной концессии на территории другого государства.

Уже с середины 1899 г. конфликты между русским населением и строительной администрацией с одной стороны и местными жителями по вопросам, затрагивающим интересы дороги и всех, причастных к постройке лиц, разрешались в особом порядке, через деятельность российско-китайских смешанных судов. Согласно договорам А.И. Юговича с местными китайскими властями, для каждой из трех Маньчжурских провинций (Мукденской, Гириной и Цицикарской (Хейлунцзянской)) были учреждены смешанные

присутствия по взаимным китайско-европейским делам – «Цзяо-шэ-цзюй» [20]. В их работе принимали участие представители от китайских властей и дороги. Их деятельность была столь успешной, что под различными названиями они осуществляли свои полномочия весь дореволюционный период.

Подобных публичных полномочий для своих предприятий не удалось добиться ни одному другому участнику «битвы концессий». Практически во всех контрактах китайское правительство отстранялось от контроля над компанией, получившей концессию, и территорией, где компания-концессионер была фактически безраздельным властелином. Иностранцы подданные на территории Китая пользовались правом экстерриториальности и подлежали консульской юрисдикции. Однако формально представители китайской администрации и полиции продолжали осуществлять свои полномочия. Действия китайских законов формально ограничению не подлежали. Русско-китайский контракт предоставил концессионеру исключительные привилегии, не включенные ни в один из известных концессионных договоров того времени.

Анализ публичных полномочий Общества КВЖД требует междисциплинарного подхода. Это задача не только исторической науки, но и политологии, экономики, юриспруденции. Подобный подход позволит адекватнее понять специфику функционирования данного политико-экономического агента Российской империи в Китае, который в значительной степени сформировал облик России в Юго-Восточном регионе начала XX века. Актуальность данной проблеме добавляет определенное сходство предприятия КВЖД с одной из первых транснациональных компаний в истории – Английской Ост-Индской компанией [21] и современными транснациональными корпорациями, которые сочетают экономические формы деятельности с политическими, а иногда – военными.

Необычность предприятия КВЖД – в ее двойственной природе. С одной стороны, дорога была промышленно-производственным комплексом, организованным в форме акционерного общества. Его главная задача – получение прибыли через осуществления определенной деятельности, а именно – перевозки грузов и пассажиров. С другой стороны, Общество «КВЖД» обладала рядом публичных полномочий, которые ставят ее особняком среди экономических организаций того периода и позволяют говорить о ней, в определенном смысле, как о структуре политической.

Литература:

1. Болдырев Б.Г. Займы как орудие закабаления Китая империалистическими державами. М.: Госфиниздат, 1962. 222 с. С. 59-60
2. Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб.: Дмитрий Буланин, 2008. 668 с.
3. Московский русско-китайский договор о заключении оборонительного союза 22 мая 1896 г. // Гримм Э.Д. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842–1925). М.: Изд-во института востоковедения, 1927. С. 105-106
4. Романов Б.А. Россия в Манчжурии (1892 – 1906 гг.). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л.: Ленинград. восточ. инст-т им. А. С. Енукидзе, госуд. Акад. тип. 1928. 605 с.
5. Контракт на постройку и эксплуатацию КВЖД. 27 августа – 8 сентября 1896 г. // Гримм Э.Д. Указ. соч. С. 110-112.
6. Высочайшее повеление, объявленное министром финансов, «Высочайше утвержденный Устав Общества Китайской Восточной железной дороги» 4 декабря 1896 г. // ПСЗРИ – III. Т. XVI. 1896. Отделение 1. № 13486. СПб., 1899. С. 749-757.

7. Комитет Сибирской железной дороги 10.12.1892 – 15.12.1905 // Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801–1917 гг. Т. 1. Высшие государственные учреждения. СПб.: Наука, 1998. С. 79-80.
8. Журнал Особого Совещания, образованного для рассмотрения вопросов, касающихся деятельности Общества Китайской Восточной ж.д.» под председательством П.А. Столыпина // Российский государственный военно-исторический архив. Ф. 400. Оп. 1. Д. 3518. Л. 196-231.
9. Протокол заседания правления Общества Китайской восточной железной дороги от 27/14 января 1896 г. № 1 // Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД 1896 – 1923 гг. В 2 т. Т. 1. Харбин: Типография Правл. о-ва Кит. Вост. ж. д., 1923. С. 24-26.
10. Протокол первого Общего собрания акционеров Общества КВЖД // Российский государственный исторический архив. Ф. 323. Оп. 1. Д. 388. Л. 15-16 (Далее – РГИА).
11. РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 425. Л. 228.
12. Всеподданнейший доклад министра финансов С.Ю. Витте от 3 октября 1900 года // РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 426. Л. 76.
13. Протокол № 9 заседания Правления Общества КВЖД от 13 октября 1900 года // РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 426. Л. 78.
14. § 12 Высочайше утвержденного 8 января 1863 года Устава Общества Московско-Рязанской железной дороги // ПСЗРИ-П. Т. XXXVIII. 1863. Отделение 1. № 39141. СПб., 1866. С. 43.
15. Всеподданнейшая докладная записка министра финансов С.Ю. Витте № 221 от 17 января 1897 года // РГИА. Ф. 560. Оп. 38. Д. 177. Л. 6.
16. Ковальчук М.А. Управление Китайской Восточной железной дорогой (1903 – 1917 гг.): историко-правовой аспект // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2014. № 1(41). С. 97.
17. Аблова Н.Е. Дмитрий Леонидович Хорват: из истории российской эмиграции в Китае // Имперское возрождение. 2007. № 4 (12). С. 87-96.
18. Приказ по Китайской Восточной железной дороге № 2 июля 1-го дня 1903 года «Об организации управления дорогой» // Нилус Е.Х. Указ. соч. С. 265-269.
19. Вишняков О.В. Создание Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи. Конец XIX – начало XX века // Военно-исторический журнал. 2007. № 1. С.55-57.
20. РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.506. Л. 2-9.
21. Сапунцов А.Л. Функции государства в деятельности Английской Ост-Индской компании в ходе и на опыте колонизации Бенгалии // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Исторические и политические науки. 2018. № 3. С. 48-58.

УДК 327

УДК 327

Семенов Александр Владимирович, к.и.н., профессор
Кафедра восточных языков
Дипломатическая Академия МИД РФ
legatus@bk.ru

МИР И РАЗВИТИЕ КАК ОСНОВНАЯ ТЕМА ЭПОХИ РЕФОРМ И ОТКРЫТОСТИ ВО ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКЕ КИТАЯ

Аннотация. Основная тема эпохи характеризует состояние человеческого общества на определенном этапе своего развития. Она является и целью, к которой стремится