SPECIAL CLUSTER ON ICCEES IX WORLD CONGRESS

**Статус Владивостока в свете представлений о
периферии: взгляд из Японии**

Вакио Фудзимото

(Осакский университет экономики и права)

Введение

В своей статье мне хотелось бы обратиться к проблеме особенностей «приграничного» или «периферийного» на примере города Владивостока, который был основан на восточной окраине Российской империи. Этот пример открывает перспективу изучения значения отношений периферийного города, в частности в России, с окружающими его регионами Азии, и в первую очередь с такой страной как Япония, расположенной по соседству.

Кроме того, появляется хорошая возможность проанализировать вопрос о том, каким виделся и как оценивался Владивосток, являвшийся частью огромной европейской державы, из Японии, располагавшейся на восточной периферии Евразийского континента. Соответственно, можно также оценить и те отношения, которые существовали между ними, а затем выяснить, каким видится будущее развитие Дальневосточных регионов России и Японии в свете этого исторического опыта.

1. Владивосток и Нагасаки

Владивосток, который располагался почти на самом востоке Российской империи, вошел в ее состав в середине XIX столетия на заключительном этапе ее строительства. Для России вопрос о вхождении в состав империи земель, располагавшихся к востоку от реки

Уссури, решил при подписании Пекинского договора с Цинским Китаем.

Одновременно началось строительство крепости по берегам бухты Золотой Рог, располагавшейся на оконечности полуострова Муравьева-Амурского. Город был назван по примеру г. Владикавказ, основанного в 1784 г. как опорный пункт на Военно-грузинской дороге,¹ поэтому название города свидетельствовало о том, что отсюда простираются восточные владения Российской империи. Одновременно с этим такое название предполагало, что на город возлагаются надежды, что он станет мостом в Северо-Восточную Азию.

С другой стороны, после Мэйдзи Исин, свершившейся в Японии в 1868 г., на о.Кюсю, особенно в районе Нагасаки, появились японцы, которые стремились отправиться во Владивосток. После подписания в 1855 г. «Японско-российского договора о дружбе» город Нагасаки с 1859 г. был открыт для внешней торговли. У подножия горы Инасаема начал строиться русский селттельмент для военных моряков. Ремонт русских военных судов, базировавшихся во Владивостоке, производился в доках Нагасаки, а русские морские офицеры жили в Инаса, где снимали жилье в домах простых японцев. Русское Морское министерство обратилось к японскому правительству с просьбой предоставить в аренду для целей морского флота землю за пределами Инаса, и в результате переговоров Японского Морского министерства с Министерством иностранных дел было принято положительное решение.² Также в Нагасаки в 1871 г. открылось русское консульство.

Следовательно, можно говорить о том, что, в свою очередь, и среди людей, живших в окрестностях Нагасаки в Инаса и желавших «поднять флаг», появлялись такие, которые желали перебраться во Владивосток, развитие которого еще только начиналось.

В 1875 г. Министерство иностранных дел Японии отправило в еще находившийся в процессе первоначального строительства г. Владивосток своего чиновника 7 ранга Сэваки Хисато (настоящее имя – Тэдука Рицудо) (1822-78) для изучения ситуации на месте. Сэваки был выходцем из Тёсю (губерния Ямагути), изучал труды голландских и английских учёных, и в 1870 г. поступил на работу в МИД. 16 апреля он покинул Нагасаки на борту русского судна «Японец» и 21-го прибыл во

Владивосток. Еще через два месяца он вернулся в Японию. Он делал свои наблюдения на юге Приморского края и севере Корейского полуострова и оставил нам свои записи.³

В «Заметках о Владивостоке» Сэваки Хисато пишет со слов кого-то из русских, что здесь земля, развитие которой еще только началось, поэтому нет ничего, что можно было бы экспортировать в Японию, наоборот, здесь есть потребность в самых различных товарах из Японии, в особенности, муке, соли и угле.

Японско-русский договор о дружбе оставил неразрешенным вопрос о границе на острове Сахалин, поэтому в это время русские и японцы жили вперемешку. По этой причине без конца возникали конфликтные ситуации. 18 января 1874 г. японское правительство для разрешения сахалинского вопроса назначило чрезвычайным полномочным представителем Эномото Такеаки и направило его в Санкт-Петербург. В результате продолжавшихся больше года переговоров 7 мая 1875 г. был подписан договор об обмене Сахалина на Курильские острова. Как раз в это время Сэваки Хисато находился во Владивостоке.

Во время этих переговоров японская сторона потребовала учредить во Владивостоке японское консульство. Однако российская сторона не приняла этого требования. В 1872 г. из расположенного в устье реки Амур г. Николаевска во Владивосток была переведена основная база Сибирской военной флотилии, после чего город стал военным портом. По этой причине были отклонены требования Англии и Америки об учреждении их консульств в этом городе. Однако с 1876 г. во Владивостоке начал работать японский *коммерческий агент*, целью пребывания которого было «содействовать улучшению условий торговой деятельности японцев».

Японские купцы полагали, что Владивосток, соединенный с городами не сухопутными, а морскими путями, будет быстро развиваться, что предоставит Японии новые возможности торговой деятельности.

В подготовленной МИДом в 1876 г. докладной записке, датированной 28 февраля и озаглавленной «По поводу открытия нашего консульства на русской территории во Владивостоке», присутствует схожее мнение.

«Построенный на русской территории г. Владивосток находится

близко на севере от нашей страны. Он развивается быстрыми темпами. Когда в прошлом году направленный туда чиновник нашего министерства 7 ранга Сэваки Хисато занимался изучением ситуации на месте, туда приезжали один за другим купцы из Америки и Англии, и постоянно прибывали на новое место жительства люди из России и Маньчжурии. Поэтому здесь быстро развивается торговая деятельность, а все жители желают поступления товаров, производящихся в нашей стране. По этой причине там уже проживает несколько десятков купцов из нашей страны, и кроме них есть немало желающих открыть свое дело в этом городе или заниматься внешнеторговой деятельностью. ... Эта территория находится по соседству с нашей страной и разделена только морем, поэтому процветание взаимной торговли естественно и необходимо. Открывшими там свое дело гражданами нашей страны постоянно высказывались просьбы принять решение о направлении в этот район чиновника, ответственного за внешнеторговую деятельность. Поэтому вопрос о посылке торгового представителя решался через ведущего в столице переговоры Энмото Такеаки и встречи и запросы через русского посланника». ⁴

4 мая того же года в Санкт-Петербурге состоялась встреча японского посланника Энмото Такеаки с Николаем Гирсом, являвшимся заместителем Министра иностранных дел и главой Азиатского департамента МИДа, которому Энмото задал вопрос о позиции по поводу японского официального представителя во Владивостоке и его ранге. В донесении Энмото передаются слова Гирса о том, что это его абсолютно личное мнение, но «для нашей страны нежелательно появление во Владивостоке консулов Америки и Англии и недавно было отказано Америке в такой просьбе. Ваша страна – это другое дело, но это не означает, что представителя следует называть консулом». «Мы ожидаем, что ваша страна направит представителя в звании агента, он будет в состоянии оказывать содействие в решении проблем, а мы дадим указание, что он будет обладать правами, такими же как у консула. Звание будет только формальным. То есть надо сделать его коммерческим агентом». И это разъяснение можно рассматривать как официальную позицию правительства России.⁵

Японское Министерство иностранных дел решило отправить во

Владивосток чиновника, ответственного за внешнеторговую деятельность. Его обязанности формулировались следующим образом:

1. Чиновник, ответственный за внешнеторговую деятельность (боэки сихайнин), должен курировать все вопросы, возникающие между японскими гражданами и местными (российскими) должностными лицами. Однако его статус не будет иметь всех официальных прерогатив.

2. Имя и фамилия коммерческого агента должны заранее сообщаться русскому правительству.

В июне 1876 г. японское правительство перевело Сэваки Хисато из МИДа на должность коммерческого агента (боэки дзимукан), а он в свою очередь 8 ноября того же года организовал торговое представительство.⁶ О втором пребывании Сэваки Хисато во Владивостоке остался подробный дневник. Этот дневник («Урадзю ники»), опубликованный в соответствии с последней волей Тэдзука Рицудзо в журнале «Тюо корон» (в номере, вышедшем в августе 1938 г.), начинается с записей от 29 апреля 1876 г., и это говорит о том, что он уже прибыл во Владивосток и начал свою деятельность еще до своего официального назначения.

В дневнике от 29 апреля записано: «Сегодня на месте встречался с господином Н. и интересовался, какие есть местные экспортные товары. ... Эта территория начала развиваться практически с нуля 8-9 лет назад, поэтому здесь нет никаких экспортных товаров... Ваша страна и этот порт разделены небольшой полоской воды, поэтому можно экспортировать любые японские товары. ... В особенности муку, рис, соль, уголь. Наибольшую значимость представляют товары повседневного потребления и домашняя мебель».⁷

Согласно данным японского Министерства иностранных дел, с весны 1876 г. количество прибывших японцев составляло 350-360 человек, из которых 80-90 человек постоянно проживало в городе. Из них мужчин было 60 с небольшим, торговцев – 20 человек, а остальные включали работников различных профессий, среди которых было много плотников. В отличие от русских, приезжавших в Нагасаки, во Владивосток в поисках новых возможностей ехали торговцы и ремесленники, не имевшие отношения к армии и флоту.⁸

Как для русских, так и для японцев это был периферийный район. Для тех японцев, которые осознавали это, эта земля таила в себе возможности добиться успеха.

Более того, в конце 1880-х годов Нагасаки стал использоваться владивостокской эскадрой в качестве незамерзающего порта, в Инаса образовалась русская деревня, морские офицеры начинали снимать частные дома, появлялись гостиницы и рестораны, ориентировавшиеся на русских клиентов. В литературе можно встретить иногда утверждения, что Владивосток являлся незамерзающим портом, однако зимой здесь море покрывалось льдом и свободное движение судов становилось невозможным, поэтому возникала необходимость проводить зиму в иностранных портах и в первую очередь в Нагасаки.

Например, в августе 1887 г. был подписан контракт на строительство специальной пристани для командующего Тихоокеанской эскадрой Владивостока на участке земли, арендованном у жителя Инаса по имени Сига Тикааки. Контракт был согласован с Министром иностранных дел Иноуэ Каору. Срок аренды определялся в 12 лет, а гарантом выступал русский консул из Нагасаки.⁹

С другой стороны, из имевшего глубокие связи с Россией города Нагасаки, который превратился к тому же в один из передовых регионов Японии, в направлении Владивостока начинал двигаться поток людей, искавших новые рынки и возможности работы в периферийном для России городе.

2. Строительство Сибирской железной дороги и Япония

Событием, которое резко изменило оценку значения Владивостока с позиций Японии, было принятое в марте 1891 г. решение о выделении средств русским правительством для строительства Уссурийской железной дороги, которая начиналась во Владивостоке, что означало начало строительства Сибирской железной дороги.¹⁰ Это предвещало, что Владивосток из изолированной новостройки на Дальнем Востоке превратится в город императорской России, связанный со столицей регулярным железнодорожным сообщением.

Тут как раз наступало время посещения Японии наследником

русского престола Николаем Александровичем. В связи с этим визитом вновь обострилась проблема противоречивости взглядов на Россию в Японии, существовавшая со времен эпохи Эдо. Противоречивость эта заключалась в том, что, говоря о России, одни видели возможности для «дружеских отношений с Россией путем развития торговли», тогда как другие – «необходимость обороны от военной угрозы со стороны России как великой европейской державл».

Если вернуться к истории, то со времени первой половины XVII столетия русские первопроходцы, двигаясь на восток через Сибирь, достигли берегов Тихого океана. В результате этого Россия стала единственной европейской страной, границы которой непосредственно соприкасаются с Японией. В это время Токугава бакуфу проводило политику изоляции страны, поэтому контактов по линии правительств не было. Однако по мере продвижения России в глубины Азии со второй половины XVIII века в Японии начиналась дискуссия об отношениях с этой державой.

Яркими примерами являлись такие произведения, как «Ака эдзо фусэцу ко (Размышления о рыжеволосых Эдзо)» (1783) Кудо Хэйсукэ, отстаивавшего мнение о возможности получения выгоды от торговли на севере и освоения территорий в северных районах, и «Кайкоку хэйдан (Военные беседы для морской страны)» (1786) Хаяси Сихэй, который видел опасность в движении России на юг и считал необходимым укрепить морской флот страны. Их сочинения появились почти одновременно.¹¹ Они положили начало дискуссии, которая в целом продолжается и по сей день.

В статье, помещенной в газете «Токио нитинити симбун» от 15 марта 1891 г., писалось о слухах, весьма распространенных среди населения, относительно визита русского наследника престола и его целей, что это не просто обычное путешествие, а поездка, в цели которой входит изучение японской армии и ситуации в стране, что в итоге представляет собой звено в цепи подготовки поглощения Восточной Азии. Напротив, позиция авторов «Токио нитинити симбун» заключалась в том, что наследник русского престола со временем станет императором и будет определять политику России в отношении европейских и азиатских стран, поэтому его следует принимать подобающим образом,¹² что

соответствовало позиции японского правительства того времени.

При этом распространенной также была точка зрения, что строительство Сибирской железной дороги будет стимулировать расширение влияния России на Дальнем Востоке и может стать угрозой для отношений между Россией и Японией на Корейском полуострове. Это были опасения по поводу использования Сибирской железной дороги в военных целях. Планировалось, что после посещения Японии наследник русского престола будет участвовать в церемонии закладки первого камня Сибирской железной дороги во Владивостоке. Поэтому естественно, что в Японии рассматривали визит русского наследника престола в Японию и строительство Сибирской железной дороги как элементы единой стратегии.

Под влиянием теории угрозы со стороны России произошел «Инцидент в Оцу», когда 11 мая в г.Оцу один из полицейских, охранявших процессию наследника во время поездки на о.Бива, после окончания экскурсии на озеро, когда процессия возвращалась в Киото, напал на наследника и нанес ему рану своим мечом. После этого из Токио срочно прибыл японский император, последовали множественные извинения по всей Японии. Это в определенном плане было новым проявлением теории угрозы, но, к счастью, рассудительное отношение обеих стран к этому инциденту не позволило ему нанести серьезного вреда двусторонним отношениям.

3. Сибирь как рынок Японии

Тот факт, что Владивосток стал начальным пунктом Сибирской железной дороги, обратил на себя большое внимание представителей торгово-промышленных кругов Японии. Работавший в должности торгового агента во Владивостоке с августа 1890 г. по сентябрь 1891 г. Каваками Тосицунэ, назначенный на новую должность в Сан-Франциско, написал во время путешествия на пароходе работу «Урадзиосутоку (Владивосток)». Это было первое описание Владивостока представителем Японии, в которое включалась также разнообразная статистика. Он написал в своей книге «Пророчество», вышедшей в свет в октябре 1891 г.:

«Создание Сибирской железной дороги, которая призвана резко изменить ситуацию на Российском Крайнем (Дальнем) Востоке, нарушили планы многих японских промышленников, поэтому в мае-июне нынешнего года не иссякает поток людей, направляющихся во Владивосток, чтобы своими глазами увидеть ситуацию на месте. В регионе Хокурику даже появились планы нанять судно, чтобы совершить поездку в этот город. Над этим следует задуматься.»¹³

Данная работа включает 25 разных разделов, первый из которых посвящен истории, 24-й – постоялым дворам, а 25-й – баням и пляжам. В ней есть также разделы, посвященные географии, климату, административному управлению, сухопутной армии, флоту, населению, промыслам и образованию. Объем книги составляет 70 страниц.

Каваками Тосицунэ в 18-м разделе, посвященном торговле во Владивостоке, писал:

«Владивосток является военным портом. Это не торговый порт, поэтому торговля здесь имеет особый характер. Процветание Владивостокского порта не является результатом развития торговли и промышленности, а базируется на военной политике русского правительства, поэтому здесь не видно активной деятельности торговцев, как в других торговых портах, однако объем внешней торговли имеет постоянную тенденцию роста по мере увеличения населения и освоения внутренних районов. Среди импортируемых товаров важное значение имеют рис, мука, соль, товары повседневного назначения. По сравнению с объемом импорта, который в последнее время достиг размеров 6 млн. рублей, экспорт очень мал и не превышает 150-160 тыс. рублей. Это показывает низкий уровень производственных возможностей в городе и окружающих районах. Основные объекты экспорта – это морская трава, трепанги, соленая рыба, древесина...»¹⁴

Каваками с позиций своей должности торгового агента видел возможность развития отношений Владивостока с Японией прежде всего в сфере внешней торговли.

Напротив, о перспективах строительства Сибирской железной дороги и экономического развития Японии с точки зрения геополитики рассуждал Инагаки Мандзиро, который также был выходцем из Хирадо

в районе Нагасаки и только что вернулся из Англии, где проходил обучение в Кембриджском университете.

В своих работах «Тохосаку (Восточная политика)» (1891) и «Сибэриа тэцудорон (Сибирская железная дорога)» (1891) он отстаивал позицию, что в связи со строительством Сибирской железной дороги Япония имеет возможность стать центром развития Азии и Тихоокеанского региона. В работе «Сибэриа тэцудорон» он утверждал следующее:

Существуют люди, которые испытывают опасения, что политика продвижения на юг России, одним из выражений которой было строительство Сибирской железной дороги, ставит на карту судьбу Японии, однако я склоняюсь к мнению, что если строительство железной дороги увенчается успехом, то Японии скорее следует воспользоваться результатами этого. Соответственно в качестве первого шага надо наладить сообщение с Ниигатой и Хакодате, соединить внутреннюю железнодорожную сеть с Ниигатой и расширить японскую торговлю с восточной частью Сибири, затем на ее территории найти рынки для сбыта японских товаров и добиться процветания внешней торговли Японии. Во-вторых, важное значение имеет вопрос о почтовом сообщении с Европой Китая, Гонконга и Сингапура, которое сейчас занимает 22-34 дня до Англии, независимо от того, какой маршрут используется западный или восточный. Если строительство Сибирской железной дороги увенчается успехом, корреспонденция из столицы России будет доставляться во Владивосток за 7-8 дней. Поэтому, если оборудовать соответствующим образом бухты Японии, то «явно наша страна приобретет новый почтовый путь для доставки корреспонденции из Восточной Азии в Европу».¹⁵

С другой стороны, у него не вызывает сомнений то, что значение этой железной дороги для России не ограничивалось только тем, что Сибирская железная дорога открывает двери в «нетронутые богатые кладовые» Сибири, и дает возможность получить политические и военно-стратегические выгоды в районах Маньчжурии и Монголии. Инагаки высказывал предположение, что Сибирь может стать второй Америкой или Австралией. Но даже если этого не случится, Япония, создав плацдарм на этом наиважнейшем рынке, без всякого сомнения, сможет расширить по крайней мере свою торговлю.¹⁶

Кроме того, Япония сможет не только стать соединяющим звеном между Сибирской железной дорогой на западе и Канадской железной дорогой на Американском континенте на востоке, но и также превратиться в звено в цепи, соединенной с Никарагуа и Панамой в Центральной и Южной Америке, Австралией, Китаем и Америкой. Таким образом, он высказал точку зрения, что в результате строительства Сибирской железной дороги в геополитическом отношении Япония может стать центром Тихоокеанского региона.

4. Владивосток и Дайрен

Позднее была проложена КВЖД от станции Маньчжурия до Владивостока, начал работать участок Сибирской железной дороги, построенный вокруг южной части о.Байкал, в результате чего значение Владивостока как транспортного порта на порядок возросло. Владивосток перенес русско-японскую войну 1904-1905 гг., революцию 1917 г., гражданскую войну и иностранную военную интервенцию, создание Советского Союза и много других неоднозначных событий. Выгодность его геополитического положения не удалось использовать полностью, однако попытки в этом направлении неизменно продолжались.

В чем кроется проблема Владивостока? Посмотрим документ «Урадзиосутоку сёко (торговый порт Владивосток)», составленный исследовательским отделом ЮМЖД в 1921 г. В нем содержится сравнительный анализ с портом Дайрен, который по Портсмутскому договору перешел в руки Японии. В обоих случаях важными товарами были продукты из Маньчжурии. В особенности разбирается пример соевых бобов, которые привозились во Владивосток для прямой отправки за границу, поэтому перегружались прямо из товарных вагонов в трюмы грузовых пароходов, в то время как в Дайрене они доставлялись для продажи в его окрестностях. Закупавшие бобы местные предприятия, делали из них масло и вывозили его за границу. По этой причине в Дайрене развивалась местная промышленность, ориентированная на переработку бобов, строились склады для хранения продукции, вкладывались капиталы, велась оживленная торговля. В то

время как во Владивостоке ничего этого не было.

Помимо вышеуказанных причин можно также назвать:

1. Нестабильность правительственной политики,
2. Вытеснение иностранцев,
3. Коррупцию государственного аппарата и поборы с тех, кто занимался торговлей.¹⁷

При этом японские фирмы, в которых было занято, как считается, пять тысяч человек, с выводом японских войск в октябре 1922 г. почти все вернулись из Владивостока в Японию.

Однако значительное количество японцев продолжало оставаться в городе и при советской власти. После восстановления дипломатических отношений между двумя странами в 1925 г. часть японских фирм продолжила свою работу. Японская газета «Владиво ниппо», которая начала издаваться в декабре 1917 г., продолжала выходить по крайней мере до 11 ноября 1930 г.,¹⁸ что свидетельствует о том, что еще оставались японцы, для которых предназначалась эта газета. На ее страницах постоянно помещалась информация о котировках соевых бобов на Лондонском рынке, которая также предназначалась для японских предприятий во Владивостоке.

Японское общество во Владивостоке продолжало существовать даже после Маньчжурского инцидента в 1931 г., и его история завершилась только после подписания в 1936 г. Антикоминтерновского пакта.

Послесловие

В настоящее время в окрестностях Владивостока ведется строительство нефтепровода, который должен служить экспортным окном страны, но здесь также наблюдаются сходные проблемы.

Во Владивостоке должна развиваться местная промышленность, ориентированная на переработку нефти, вести оживленная торговля, вкладываться капиталы... И нельзя игнорировать вероятности появления конкуренции со стороны предприятий сходного профиля, работающих в соседних странах.

Развитие свободной торговли и промышленности в Дальневосточном регионе России будет решать судьбу ее приграничного города.

Примечания

1. А.А.Хисамутдинов. Владивосток: этюды к истории старого города. Владивосток, 1992. С.22-23.
2. JACAR(Japan Center for Asian Historical Records) Ref. B12083331300
3. Като Кюдзо. Урадзио моногатари (1) (Заметки о Владивостоке) -- Сэваки Хисато и его путешествие во Владивостоке. «Кикан Юрасиа» №4(1). 1972. С.55-109.
4. JACAR Ref. A0100011700
5. Нихон гайко бунсё (Документы внешней политики Японии). т.9(1876г.). Токио. С.361-363.
6. МИД Японии. Нитиро Косёси (История дипломатических переговоров с Россией). Токио, 1939. С.155-156.
7. «Тюо корон». август 1938 г. С.197.
8. Нитиро Косёси. С.154-156.
9. JACAR Ref. C03030269000
10. «Кампо (правительственный вестник)». 22 апреля 1891 г.
11. См. Фудзимото Вакио. Непосредственный опыт понимания России и СССР в Японии. «Дальний Восток России и Япония: Сборник научных статей» (Под ред. З. Моргун), Владивосток, 2004, С. 9-11.
12. «Токио нитинити симбун», 15 марта 1891 г.
13. Каваками Тосицунэ. Урадзиосутоку (Владивосток). Токио, 1892. С.i-ii.
14. Там же, С.44-46.
15. Инагаки Мандзиро. Сибэриа тэцудорон (Сибирская железная дорога)». 2 изд., Токио, 1891, С.3-5.
16. Там же, С.8.
17. «Урадзиосутоку сёко (торговый порт Владивосток)» Дайрен, 1921. С.326-329, 376-385.
18. Последние номера японской газеты «Владиво Ниппо» хранятся в Публичной библиотеке в Санкт-Петербурге.