

Copyright © 2021 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2021. 16(4): 1964-1971  
 DOI: 10.13187/bg.2021.4.1964

Journal homepage:  
<https://bg.cherkasgu.press>



## Discussion of the Issue of Obtaining an Ice-Free Port in the Far East by the Leadership of the Russian Empire at the end of the 19th century

Valeriy V. Suvorov <sup>a, b, \*</sup>, Lyudmila V. Klimovich <sup>c</sup>

<sup>a</sup> Saratov State Medical University, Russian Federation

<sup>b</sup> National Medical Research Center for Therapy and Preventive Medicine, Russian Federation

<sup>c</sup> Ulyanovsk State Pedagogical University, Russian Federation

### Abstract

Far Eastern policy of the Russian Empire in the second half of the 19th century outlined for the Russian authorities the tasks of providing everything necessary for the Pacific squadron, among which the most important was the receipt of an ice-free port. Searches were undertaken back in the 1880s, but they had no practical result and this issue remained unresolved until the mid-1890s, when it was re-identified in connection with the Sino-Japanese War. The Russian leadership coincided in their views that the use of Japanese ports for the repair and parking of the Russian fleet after the Sino-Japanese war became inconvenient, since Japan could stop it at any time. Maintaining the combat readiness of the Pacific Fleet in the presence of a port and a repair dock only in Vladivostok was a difficult task. In this context, the study of the development of the views of statesmen and the naval command regarding obtaining an ice-free port in the context of their understanding of the military-strategic and cultural-historical tasks of Russia acquires particular importance. At the same time, if the event history is well known enough, then the evaluative side, views and judgments of persons directly related to the solution of the issue of a non-freezing port need further research. Despite the study of the terrain and active discussion of the issue of an ice-free port, neither the naval command, nor representatives of various ministries were able to come up with a solution to this issue. The refusal to take decisive action on this issue was due to fears of a negative reaction from the European powers or Japan, with which it did not seem advisable to enter into an open conflict. It is significant that none of the departments of the state apparatus of the Russian Empire was able to take responsibility and resolve the issue of occupying the ice-free port. The delay in resolving this issue in the context of the provocations of Germany in 1897 and her occupation of the Chinese port of Kia-Chao caught the Russian government by surprise, which resulted in the unplanned occupation of Port Arthur, which, on the scale of the Far Eastern policy, became a turning point that changed the main political vector of “peaceful penetration” to the East, promoted by S.Yu. Witte.

**Keywords:** Far East, Pacific squadron, ice-free port, Russian empire, cultural and historical tasks of Russia.

### 1. Введение

Развитие дальневосточного направления внешней политики во второй половине XIX в. поставило перед российским правительством задачу обеспечения всем необходимым Тихоокеанской эскадры, так как единственный морской порт Владивосток не подходил для данных целей в зимнее время из-за замерзания его акватории. Поиски альтернативного варианта были начаты еще в 1880-е гг., однако практического результата не имели и данный вопрос оставался не решенным до середины 1890-х гг., когда был вновь обозначен в связи с японо-китайской войной. Желание

\* Corresponding author

E-mail addresses: [valeriy\\_s@inbox.ru](mailto:valeriy_s@inbox.ru) (V.V. Suvorov)

получить полностью не замерзающий океанский порт, конкуренция с европейскими державами, а также необходимость решить другие стратегические задачи в итоге привели к занятию Россией Порт-Артура, что стало поворотным событием дальневосточной политики России на рубеже XIX–XX вв. Для Российской власти занятие Порт-Артура оказалось незапланированным событием, обусловленным стечением обстоятельств, начало которым было положено активизацией действий Германии в Китае и занятием одного из его портов.

В данном контексте представляет интерес развитие взглядов государственных деятелей и морского командования относительно приобретения незамерзающего порта в контексте их понимания военно-стратегических и культурно-исторических задач России и соотношения сил на Дальнем Востоке в целом. При этом, если событийная история достаточно хорошо известна, то оценочная сторона, взгляды и суждения лиц, непосредственно связанных с решением вопроса о незамерзающем порте для России на Тихоокеанском побережье, нуждаются в дальнейшем исследовании.

## 2. Материалы и методы

В качестве источников выступает информация из официальной переписки представителей различных ведомств по дальневосточным проблемам (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465; Всеподд, 1932; Депеня, 1938), а также материалы журналов особых совещаний (Журнал 20 января, 1932; Журнал 30 марта, 1932; Журнал 9 августа, 1932), в которых представлена реакция руководства различных министерств и командующих флотом на события, происходившие на Дальнем Востоке, и дальнейшие внешнеполитические планы Российской империи. В рамках подобных обсуждений содержится достаточно обширная информация, связанная с определением необходимости и возможными трудностями при получении Россией незамерзающего порта на побережье Тихого океана.

При исследовании взглядов представителей различных ведомств на проблему незамерзающего порта большое значение имеет применение антропологического подхода. Он позволяет показать понимание государственными деятелями, военными и моряками исторических задач России и способов их достижения в контексте влияния их субъективных представлений на предлагаемые идеи. Большое значение при исследовании понимания задач Российской империи в Азии принадлежит приемам герменевтики, которые дают возможность понимать смысл текста источников личного происхождения, интерпретировать в их общей совокупности. Важную роль для определения содержательной стороны различных взглядов, концепций играет сравнительный метод, сопоставление с подобными текстами. Применение сравнительного метода позволило сопоставить взгляды представителей различных ведомств на проблему незамерзающего порта, определить общие суждения о возможности и препятствиях ее решения, а также выделить индивидуальные предложения по выбору порта.

## 3. Обсуждение

История международных отношений на Дальнем Востоке, внешнеполитических шагов, предпринимаемых Россией в конце XIX века, привлекала внимание многих исследователей. Событийная сторона, затрагивающая отдельные вопросы, связанные с поиском Россией незамерзающего порта, получила освещение на страницах различных публикаций. Еще в 1918 г. было издано исследование Исторической комиссии, работавшей при Морском генеральном штабе по описанию деятельности русских морских сил накануне Русско-японской войны. В данной публикации был введен в научный оборот комплекс документов, который позволил осветить в том числе и вопросы поиска незамерзающего порта (Русско-японская война, 1918).

В монографии Чой Доккю показана ситуация, которая сложилась в отношении аренды корейского порта Мозампо и находившегося рядом с ним острова Каргодо (Доккю, 1996). Вопрос приобретения незамерзающего порта на Дальнем Востоке более обстоятельно был изучен в статье С.А. Гладких (Гладких, 1998). В исследовании А.В. Чистого, несмотря на подробное освещение вопроса поиска места для обустройства базы для Дальневосточной эскадры российского флота в 1880-е гг., не уделяется внимание данному вопросу применительно к середине 1890-х гг. (Чистый, 2002).

Вопросы поиска незамерзающего порта нашли отражение в обстоятельной монографии И.В. Лукоянова, посвященной дальневосточной политике России в конце XIX – начале XX вв. Автор, наряду с неопубликованными архивными материалами, опирается также на данные издания Исторической комиссии по описанию действий флота накануне Русско-японской войны (Лукоянов, 2008).

В методологическом плане близкими к обозначенной проблематике являются исследования В.В. Суворова, затрагивающие взгляды министра финансов С.Ю. Витте, министров иностранных дел М.Н. Муравьева и В.Н. Ламздорфа, а также ряда других общественно-политических деятелей (Suvorov, 2017; Suvorov, 2018; Суворов, 2017; Суворов, Сулимин, 2019).

Несмотря на достаточно обстоятельное исследование событийной истории занятия Порт-Артура, детально изложенной еще в труде Исторической комиссии по истории русского Тихоокеанского флота на

рубеже XIX–XX веков, недостаточно изученными остаются вопросы, связанные с представлениями российских государственных деятелей и военных и их оценкой данных вопросов.

#### 4. Результаты

При рассмотрении истории обсуждения возможности занятия незамерзающего порта, различных доводов, высказывавшихся участниками дискуссий, обращает на себя внимание оценка возможного противодействия со стороны других держав. Еще в середине 1880-х гг. была обозначена проблема поиска незамерзающего порта, в котором нуждалась Тихоокеанская эскадра, и уже тогда же была возможность получить такой порт в Корее. Корейский король с конца 1884 г. несколько раз выступал с предложением установить над Кореей покровительство России, за что обещал предоставить незамерзающий порт (Пак, 2004: 145-147). Несмотря на удобную ситуацию, Россия не решилась на установление протектората из-за опасения протестов других держав (Лукоянов, 2008: 230). Российское руководство продолжало считать, что «естественным» союзником России была Япония, в портах которой зимовала Тихоокеанская эскадра, хотя к этому времени уже были обнаружены удобные для стоянки флота незамерзающие бухты и рейды, такие как остров и пролив Гончарова, Гензан, Фузан.

В данном отношении показательным мнением управляющего Морским министерством адмирала И.А. Шестакова, который в 1886 г. настаивал, что необходимо остаться во Владивостоке и отказаться от поисков новой базы и соответственно направить все финансовые затраты на завершение оборудования и обороны Владивостокского порта (Русско-японская война, 1918: 20-21). Министр иностранных дел Н.К. Гирс отмечал, что получение прибрежных пунктов в Корее приведет к осложнению дружественных отношений с Китаем и Японией, а также может дать основания европейским державам для занятия намеченных ими пунктов (Русско-японская война, 1918: 21). По итогам особого совещания 1886 г. было принято решение остановиться окончательно на Владивостоке и никаких других пунктов устройства военных и торговых портов не искать ни в российских пределах, ни вне их.

Несмотря на оборудование Владивостокского порта и поддержание навигации порта в зимнее время с помощью ледоколов, капитальные ремонтные работы для российских боевых судов продолжали производиться в японских портах, где российские суда пользовались полным гостеприимством (Русско-японская война, 1918: 22). Основные силы эскадры находились в летнее время преимущественно во Владивостоке, а зимой – в японских портах, посещая также китайские и корейские (Русско-японская война, 1918: 43). Отсутствие во Владивостоке сухого дока для больших кораблей и слабые средства его адмиралтейства ставили эскадру в зависимость от иностранных портов, преимущественно японских. Замерзание Владивостока заставляло суда базироваться в зимнее время в них.

Положение изменилось после того, как началась японо-китайская война. В записке Министерства иностранных дел 26 июля 1894 г. отмечалось, что для отражения интересов России необходимо было потребовать, чтобы воюющие стороны держались на определенном расстоянии от границ России, не занимая самую северную из корейских провинций Хан-Кион-до. Интересы России были обусловлены тем, что в этой области находились наиболее приближенные к России незамерзающие порты – бухта Гошкевича и порт Лазарева (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 90б.). В третьей записке была отмечена важность для России восточного побережья Кореи, давно признаваемая морским ведомством. Там были расположены незамерзающие порты Лазарева и Шестакова, о занятии которых уже ранее поднимался вопрос. Однако из-за того, что эти порты находились в самом центре Японского моря, они не обеспечивали свободного выхода из него в Тихий океан. Кроме этого, порт Лазарева был слишком обширным, поэтому для его укрепления могло потребоваться занятие достаточно обширной территории (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 140б.).

В записке отмечалось, что абсолютная гарантия свободного плавания через пролив Броутон могла быть обеспечена только приобретением Россией небольшого острова на юге Корейского полуострова, например острова Карюдо. Допускалось, что данный остров мог быть превращен в русское поселение, как это было сделано в южно-китайских водах Гонконга. Однако предъявить подобные требования было бы возможно только при явном нарушении интересов России на Дальнем Востоке в ходе мирных переговоров Китая и Японии (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 15).

В ходе особого совещания 9 августа 1894 г. министр иностранных дел Н.К. Гирс рассматривал Японию как естественного союзника России, а также отмечал, что японские порты были необходимы для российских эскадр даже в мирное время. Однако при этом отмечалось, что недопустимым было завладение Японией Корейского полуострова и ограничение выхода русской эскадры из Японского моря. Тогда же управляющий Морским министерством Н.М. Чихачев отмечал, что в случае вмешательства Англии России необходимо было бы занять остров Гончарова с удобной якорной стоянкой. Однако занятие корейского острова без особых причин не только оказалось бы бесполезным для России, но повлекло бы большие расходы для его укрепления (Журнал 9 августа, 1932: 66).

Вопрос о зимней стоянке эскадры Тихого океана был решен в Петербурге в середине октября 1894 г. Посланник в Токио считал, что приход русской эскадры в Японию «будет только способствовать опровержению всяких ложных слухов» (*Русско-японская война, 1918: 44*). Однако пребывание русской эскадры на Нагасакском рейде было нарушено просьбой японского правительства, чтобы в Нагасаки по возможности не бывало одновременно более двух военных судов одной нации, мотивируя эту просьбу теснотой рейда (*Русско-японская война, 1918: 45*).

На особом совещании (1 февраля) 20 января 1895 г. военный министр П.С. Ванновский сообщил о записке министра иностранных дел, предлагавшего занять один из островов с южной стороны Корейского полуострова у входа в пролив Броутон, что позволило бы гарантировать возможность плавания по нему, если бы интересы России оказались бы нарушены при переговорах Китая и Японии. Ванновским было сообщено об острове Каргодо, где можно было бы создать поселение наподобие военной станции Англии в Гон-Конге (*Журнал 20 января, 1932: 68-69; РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 42-54*). Тем не менее, признавая целесообразность данной меры, военный министр допускал ее исполнение только в крайнем случае, который еще не наступил.

Временно управляющий Министерством иностранных дел Н.П. Шишкин выступил против занятия каких-либо островов, так как России важно было показать отсутствие агрессивных намерений и не потерять дружеских отношений с Европейскими державами и Японией (*Журнал 20 января, 1932: 69*). Шишкин отметил, что основные интересы России находились в Корее и соответственно были бы задеты в большей степени при ее занятии японцами, чем при занятии ими портов Артура и Вей-Хай-Вея (*Журнал 20 января, 1932: 70*).

Занятие острова Каргодо, по мнению управляющего Морским министерством Н.М. Чихачева, было бы более удобным для России, чем занятие части корейской территории, имевшей большую стратегическую значимость для Японии. При этом Чихачев в качестве более целесообразного варианта рассматривал занятие Россией части Маньчжурии, так как после этого оккупация Японией портов Артура и Вей-хай-вея не имела бы для России значения (*Журнал 20 января, 1932: 70*).

Начальник Главного штаба Н.Н. Обручев считал, что занятие удаленных от территории России корейских островов создало бы затруднения при их защите, а потому не обеспечивало в полной мере российских интересов (*Журнал 20 января, 1932: 73*).

Хотя Россия и не стремилась к занятию территории Кореи, морское командование, как следует из письма Н.М. Чихачева Н.П. Шишкину 27 января 1895 г., продолжало рассчитывать на незамерзающий порт на ее побережье (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 18*). Однако подобное желание занять часть территории Кореи с выходом в море не нашло практического отражения в дальневосточной политике России.

В телеграмме от 5 февраля 1895 г. адмирал П.П. Тыртов сообщал, что не был уверен в дружественности японских портов (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 28*). В письме командиру порта во Владивостоке 21 февраля 1895 г. Н.М. Чихачев излагал инструкцию адмиралу Тыртову, в которой отмечалось, что усиление российской эскадры на Тихом океане должно было поддерживать авторитет России во время обсуждения условий между воюющими державами. Характерна неопределенность развития событий: «Предсказать трудно, куда поведет нас отстаивание наших интересов на Востоке» (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 63*). Чихачев писал о необходимости наметить порт на Корейских островах или в Китае как базиса в случае возникновения необходимости скрытно от других держав сосредоточить эскадру (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 63об.*). Кроме этого, надлежало следить за действиями англичан и японцев.

Министр иностранных дел А.Б. Лобанов-Ростовский 25 марта 1895 г. отмечал, что в случае активной политики на Дальнем Востоке, направленной на удовлетворение интересов России через наступательные действия, проявляется двоякость ее цели. России нужен был незамерзающий порт и часть Маньчжурии для завершения Сибирской железной дороги (*Всепопд, 1932: 75*). При этом Лобанов-Ростовский понимал, что Китай добровольно бы не уступил ни какой-либо из портов, ни часть маньчжурской территории, а соответственно не мог выступать как «полезный» союзник. Япония же, по мнению Лобанова-Ростовского, будет некоторое время нуждаться в опоре России против Англии (*Всепопд, 1932: 76*), которую министр иностранных дел рассматривал и как самого опасного противника России в Азии. Министр отмечал, что из-за замерзания вод Владивостокского порта порты Японии сохраняли первостепенную важность для Тихоокеанского флота России как в мирное, так и в военное время, поэтому борьба с Англией без них была бы невозможной. В связи с этим Лобанов-Ростовский делал вывод о том, что России не следовало бы демонстрировать враждебные действия в отношении Японии, хотя вместе с другими державами нужно было предпринять меры, чтобы Япония не смогла усилиться слишком сильно в результате поражения Китая (*Всепопд, 1932: 77*).

Особое совещание 30 марта 1895 года подтвердило неоднозначность позиции российской политической элиты. По мнению великого князя Алексея Александровича, следовало сохранить хорошие отношения с Японией, рассматривая ее как естественного врага Англии, поэтому Россия должна была бы выступить на стороне Японии, вступив с ней в соглашение для соблюдения российских интересов. В основе интересов находилось приобретение незамерзающего порта.



В качестве варианта рассматривался порт Лазарева и полоса Маньчжурии по Амуру, занять которые без соглашения с Японией было бы затруднительно. В более выгодных условиях находилась бухта Шестакова (*Журнал 30 марта, 1932: 80*).

П.С. Ванновский полагал, что нельзя было допускать Японию в Маньчжурию, а потому для России целесообразнее было уступить южную часть Кореи, заняв при этом какой-нибудь порт на Корейском побережье. Великий князь Алексей Александрович опасался, что Япония, противодействуя России, превратится в ее постоянного сильного врага, действующего совместно с Англией (*Журнал 30 марта, 1932: 81*).

В апреле 1895 г. российская эскадра на Тихом океане оставила Кобе и Иокогаму и переместилась в китайский порт Чифу. После заключения мира между Японией и Китаем эскадра отправилась во Владивосток. В качестве наиболее удобного порта летом 1985 г. Е.И. Алексеевым был отмечен Киао-Чао (*Русско-японская война, 1918: 66-75*), а также места для желательных баз в корейских портах Мазанпо и Кожедо (Каргодо). При этом все они имели свои недостатки: Кожедо располагался слишком близко к Японии, а Мазанпо требовалось укрепить и обеспечить его связь с Сибирской железной дорогой (*Русско-японская война, 1918: 81-84*). Морским министром Н.М. Чихачевым в качестве альтернативного варианта был предложен корейский порт Шестаков (*Русско-японская война, 1918: 121*).

В телеграмме вице-адмирала Тыртова от 20-го августа 1895 г. был поднят вопрос об опорном пункте для эскадры зимой в случае возникновения натянутых отношений с Японией. Данный вопрос обсуждался им совместно с адмиралами Макаровым и Алексеевым. Владивосток был пригоден для этой цели только до замерзания бухты. Корейские порты, по мнению Тыртова, были неудобны, так как телеграф находился в японских руках. Из северных китайских портов Чифу было трудно защищать из-за его открытости, к тому же зимой он был беспокоен и неудобен для мелких судов. Порт Киао-чао вполне соответствовал требованиям, имел телеграф и провизию, однако был закрыт для европейцев, в связи с чем необходимо было получить право на пользование им, а также бухтами Нимрод и Намкуан (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 252*).

Тыртов отмечал, что предпринять что-либо серьезное можно было только с значительно увеличенными морскими силами и сухопутными войсками: «Было бы желательно иметь все необходимое для захвата Цусимы или части Готских островов и для удержания их как опорный пункт для судов, действующих против Японии» (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 2520б.*). Также Тыртов сообщал, что необходимо было иметь хотя бы на адмиралтейских судах переводчиков японского и китайского языков.

В телеграмме Тыртову от Чихачева от 25 сентября 1895 г. сообщалось, что отношения с Японией были удовлетворительными на тот момент и в выборе нового порта для стоянки судов не было необходимости. Однако требовалось установить постоянное наблюдение за действиями морских держав в портах Китая и Кореи, таких как Лазарев, Фузан, Чемульпо, Чифу, Вей-хай-вей, Тяньцзинь, Чусан, Нингпо, Амоу. При этом посещение и стоянка судов в портах Японии были поставлены на усмотрение Тыртова по соглашению с посланником (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 274*). Кроме этого сообщалось, что полезно было бы командировать судно для изучения порта Киао-Чао, так как, по мнению Министерства иностранных дел, открыть его для России не составило бы затруднений (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 2740б.*). В телеграмме также отмечалась необходимость в подробностях обозреть остров Коргода для составления о нем заключения как военном порте в политическом, стратегическом, тактическом, климатическом отношениях (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 2740б, 282*). В случае военных действий с Японией цель определялась в уничтожении японского военного флота, разгроме морских арсеналов и уничтожении торговых судов (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 282*). Содержание телеграммы было одобрено императором (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 274*).

В письме министра иностранных дел А.Б. Лобанова-Ростовского Н.М. Чихачеву от 16 ноября 1895 г. сообщалось, что китайское правительство после «некоторого упорства» согласилось на зимовку Тихоокеанской эскадры в бухте Киао-Чао на южном берегу Шаньдунского полуострова (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 310*), а также разрешило запастись провиантом и установить телеграф.

В письме 21 ноября 1895 г. А.Б. Лобанов-Ростовский сообщал Н.М. Чихачеву, что китайское правительство разрешило перезимовать Тихоокеанской эскадре в порту Киао-Чао, хотя он и не относился к открытым портам, но чтобы не было претензий со стороны других держав, оно просило при первой возможности найти себе другую стоянку (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 332-3320б.*). В ответном письме в декабре 1895 г. Лобанову-Ростовскому сообщалось, что использование портов Киао-Чао как временной стоянки для Тихоокеанской эскадры на изложенных условиях не представлялось выгодным, так как этим самым обнаружилось бы стремление России занять порт, в котором она не может прочно утвердиться вследствие условий китайского правительства. При этом отмечалось, что было бы желательно, если бы этот порт был открыт для всех наций, а России предоставлено право устройства там поселения по типу французских, английских и американских в Шанхае, Ханькоу и других (*РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1465. Л. 331*).

В зиму 1895–1896 г. русской эскадре пришлось остановиться в Нагасаки, а в Киао-Чао новым командующим Тихоокеанской эскадрой Е.И. Алексеевым был направлен небольшой отряд контр-адмирала Г.П. Чухнина, остававшийся там в течение недели, с 12 (24) по 18 (30) апреля 1896 г. (РГАВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1689. Л. 2-20б.). Непродолжительное посещение должно было закрепить за Россией право пользоваться данным портом. Однако Китай намеревался сохранить закрытость порта для иностранных судов, обещая при этом при открытии Киао-Чао признать первенство за Россией в его использовании (Депеша, 1938: 35-36).

Е.И. Алексеев к началу 1896 г. в качестве более приемлемого варианта стал рассматривать Кожедо, однако его использование было затруднительным без укрепления влияния России в Корее (Русско-японская война, 1918: 142). Взгляды Алексеева в целом не противоречили политике министра финансов, однако не способствовали развитию дружественных отношений с Японией. Ф.В. Дубасов, сменивший Алексеева, осенью 1896 г. посетил Корейское побережье, сделав свой выбор на Мазанпо. Дубасов считал, что война с Японией была неизбежной, но в ней он видел способ разрешения противоречий (Русско-японская война, 1918: 197). Данную точку зрения, разделяемую морским командованием, не поддерживали ни в Министерстве иностранных дел, ни в Министерстве финансов (Доккю, 1996: 89-91).

Возобновление интереса морского ведомства к приобретению территории на побережье Корейского залива как для порта, так и для необходимой флоту инфраструктуры было обусловлено принятием корейским королем командира Тихоокеанской эскадры адмирала Ф.В. Дубасова 18 ноября 1897 г. Дубасов просил продать России территорию в Фузанае для создания угольной станции (Лукоянов, 2008: 265). Однако после протестов Англии и Японии против получения Россией слишком большой, по их мнению, территории в Мокпо и Циннампо, которые были открыты во второй половине 1897 г. для иностранцев, С.Ю. Витте уменьшил размеры приобретаемых участков настолько, что на них оказалось бы невозможно построить порты, хотя до этого он выступал за их максимальные размеры (Русско-японская война, 1918: 290-291).

Вступление российских кораблей на рейд Порт-Артура 4 (16) декабря 1897 г. было во многом обусловлено многолетними поисками незамерзающего порта. При этом аренда территории Китайской империи шла вразрез с планами С.Ю. Витте, сделав невозможным осуществление изначального замысла по «тихому проникновению» и установлению экономического влияния России в Китае, в то же время среди сторонников более решительных действий на Востоке данный шаг получил ожидаемую поддержку (Suvorov, 2017: 1037-1038).

## 5. Заключение

Таким образом, при выборе Россией незамерзающего порта предпочтение изначально отдавалось бухтам Корейского побережья, которые казались наиболее удобными, однако возможное противодействие Японии не позволило реализоваться подобным замыслам. Китайские порты расценивались как менее удобные. Порт-Артур изначально как удобная гавань, которую следовало бы занять, не рассматривался.

Взгляды представителей российского руководства совпадали в том, что использование японских портов для ремонта и стоянки русского флота после японо-китайской войны становилось неудобным, так как Япония могла прекратить нахождение русского флота в своих портах в любое время. Поддерживать боеготовность Тихоокеанского флота при наличии порта и ремонтного дока только во Владивостоке было трудновыполнимой задачей. В российском руководстве, несмотря на многолетнее обсуждение вопроса о необходимости незамерзающего порта для русской эскадры, так и не сформировалось единой позиции ко второй половине 1897 г., где нужно занять необходимую гавань.

Отказ от решительных действий в данном вопросе был обусловлен опасениями негативной реакции Европейских держав или Японии, с которыми вступать в открытый конфликт не представлялось целесообразным. Показательно, что ни одно из ведомств государственного аппарата Российской империи так и не смогло взять на себя ответственность и решить вопрос о занятии незамерзающего порта на Тихоокеанском побережье.

## Литература

- РГАВМФ – Российский государственный архив Военно-Морского Флота.  
 Всеподд, 1932 – Всеподд. записка министра ин. дел (6 апреля) 25 марта 1895 г. // *Красный архив*. 1932. № 3 (52). С. 74-74.  
 Депеша, 1938 – Депеша поверенного в делах в Пекине Павлова министру иностранных дел Муравьеву, (20 октября) 1 ноября 1897 г., № 31 // *Красный архив*. 1938. № 2 (87). С. 34-36.  
 Гладких, 1998 – Гладких С.А. Проблема приобретения Россией незамерзающего военного порта на Дальнем Востоке // *Гангут*. 1998. Вып. 16. С. 3-16.  
 Доккю, 1996 – Доккю Ч. Россия в Корее 1893–1905 гг. (Политика Министерства финансов и Морского министерства). СПб.: Зеро, 1996. 159 с.  
 Журнал 20 января, 1932 – Журнал Особого совещания (1 февраля) 20 января 1895 г. // *Красный архив*. 1932. № 3 (52). С. 67-74.

[Журнал 30 марта, 1932](#) – Журнал Особого совещания (11 апреля) 30 марта 1895 г. // *Красный архив*. 1932. № 3 (52). С. 78-83.

[Журнал 9 августа, 1932](#) – Журнал Особого совещания (21) 9 августа 1894 г. // *Красный архив*. 1932. № 3 (52). С. 62-67.

[Лукоянов, 2008](#) – *Лукоянов И.В.* «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.

[Пак, 2004](#) – *Пак Б.Д.* Россия и Корея. Издание второе, дополненное. М.: Институт востоковедения РАН, 2004. 520 с.

[Русско-японская война, 1918](#) – Русско-японская война 1904–1905 гг. Часть I. Русские морские силы на Дальнем Востоке с 1894 г. по 1901 г. Работа Исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при Морском Генеральном штабе. Пг., 1918. XIV, 505 с.

[Суворов, 2017](#) – *Суворов В.В.* Культурно-исторические задачи России на Востоке во взглядах С.Н. Сыромятникова // *Самарский научный вестник*. 2017. Т. 6. № 3 (20). С. 259-262.

[Суворов, Сулимин](#) – *Суворов В.В., Сулимин А.Н.* Взгляды С.Ю. Витте на культурно-историческое значение железнодорожного сообщения на востоке Российской империи // *Самарский научный вестник*. 2019. Т. 8. № 4 (29). С. 185-188.

[Чистый, 2002](#) – *Чистый А.В.* Морская политика Российской империи на Дальнем Востоке во второй половине XIX в. Дисс. ... канд. ист. наук. СПб., 2002. 200 с.

[Suvorov, 2018](#) – *Suvorov V.V.* The opinion of M.N. Muravyov and V.N. Lamzdorf on the cultural and historical tasks of Russia in the Far East // *Bylye Gody*. 2018. 48 (2): 786-793.

[Suvorov, 2017](#) – *Suvorov V.V.* Views of S.Yu. Witte on the cultural and historical tasks of Russia in the East // *Bylye Gody*. 2017. 45 (3): 1036-1043.

## References

[Chistyj, 2002](#) – *Chistyj, A.V.* (2002). Morskaja politika Rossijskoj imperii na Dal'nem Vostoke vo vtoroj polovine XIX v. [The naval policy of the Russian Empire in the Far East in the second half of the 19th century]. Dissertacija ... kand. ist. nauk. SPb., 200 p. [in Russian]

[Depesha, 1938](#) – Depesha poverennogo v delah v Pekine Pavlova ministru inostrannyh del Murav'evu, (20 oktjabrja) 1 nojabrja 1897 g., № 31 [Dispatch of the Chargé d'Affaires in Beijing Pavlov to the Minister of Foreign Affairs Muravyov, (October 20) November 1, 1897, No. 31]. *Krasnyj arhiv*. 1938. 2(87): 34-36. [in Russian]

[Dokkju, 1996](#) – *Dokkju, Ch.* (1996). Rossija 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)]. SPb: Zero, 159 p. [in Russian]

[Gladkih, 1998](#) – *Gladkih, S.A.* (1998). Problema priobretenija Rossiej nezamerzajushhego voennogo porta na Dal'nem Vostoke [The problem of Russia's acquisition of an ice-free military port in the Far East]. *Gangut*. 16: 3-16. [in Russian]

[Lukojanov, 2008](#) – *Lukojanov, I.V.* (2008). «Ne otstat' ot derzhav...» Rossija na Dal'nem Vostoke v konce XIX – nachale XX v. ["Keeping up with the powers ..." Russia in the Far East in the late 19th – early 20th centuries]. SPb.: Nestor-Istorija, 2008. 668 p. [in Russian]

[Pak, 2004](#) – *Pak, B.D.* (2004). Rossija i Koreja. Izdanie vtoroe, dopolnennoe [Russia and Korea. Second edition, supplemented]. M.: Institut vostokovedenija RAN, 2004. 520 p. [in Russian]

[RGAVMF](#) – Rossijskij gosudarstvennyj arhiv Voенно-Morskogo Flota [Russian State Archives of the Navy].

[Russko-japonskaja vojna, 1918](#) – Russko-japonskaja vojna 1904–1905 gg. Chast' I. Russkie morskije sily na Dal'nem Vostoke s 1894 g. po 1901 g. Rabota istoricheskoj komissii po opisaniju dejstvij flota v vojnu 1904–1905 gg. pri Morskom General'nom shtabe [The Russo-Japanese War of 1904-1905. Part I. Russian naval forces in the Far East from 1894 to 1901. The work of the historical commission to describe the actions of the fleet in the war of 1904–1905. at the Naval General Staff]. Pg., 1918. XIV, 505 p. [in Russian]

[Suvorov, 2017](#) – *Suvorov, V.V.* (2017). Kul'turno-istoricheskie zadachi Rossii na Vostoke vo vzgljadah S.N. Syromyatnikova [Cultural and historical tasks of Russia in the East in the views of S.N. Syromyatnikov]. *Samarskij nauchnyj vestnik*. 6. 3(20): 259-262. [in Russian]

[Suvorov, 2017](#) – *Suvorov, V.V.* (2017). Views of S.Yu. Witte on the cultural and historical tasks of Russia in the East. *Bylye Gody*. 45(3): 1036-1043.

[Suvorov, 2018](#) – *Suvorov, V.V.* (2018). The opinion of M.N. Muravyov and V.N. Lamzdorf on the cultural and historical tasks of Russia in the Far East. *Bylye Gody*. 48(2): 786-793.

[Suvorov, Sulimin](#) – *Suvorov, V.V., Sulimin, A.N.* *Vzglyady, S.Ju.* (2019). Vitte na kul'turno-istoricheskoe znachenie zheleznodorozhnogo soobshhenija na vostoke Rossijskoj imperii [The views of S.Yu. Witte on the cultural and historical significance of railway communication in the east of the Russian Empire]. *Samarskij nauchnyj vestnik*. Т. 8. 4(29): 185-188. [in Russian]

[Vsepodd, 1932](#) – Vsepodd. zapiska ministra in. del (6 aprelja) 25 marta 1895 g. [The most submissive note of the Minister of In. cases (April 6) March 25, 1895]. *Krasnyj arhiv*. 1932. № 3 (52). pp. 74-74. [in Russian]

**Zhurnal 20 janvarja, 1932** – Zhurnal Osobogo soveshhanija (1 fevralja) 20 janvarja 1895 g. [Journal of the Special Meeting (February 1) January 20, 1895]. *Krasnyj arhiv*. 1932. № 3 (52), pp. 67-74. [in Russian]  
**Zhurnal 30 marta, 1932** – Zhurnal Osobogo soveshhanija (11 aprelja) 30 marta 1895 g. [Journal of the Special Meeting (April 11) March 30, 1895]. *Krasnyj arhiv*. 1932. № 3 (52), pp. 78-83. [in Russian]  
**Zhurnal 9 avgusta, 1932** – Zhurnal Osobogo soveshhanija (21) 9 avgusta 1894 g. [Journal of the Special Meeting (21) August 9, 1894]. *Krasnyj arhiv*. 1932. № 3 (52), pp. 62-67. [in Russian]

### **Обсуждение вопроса о занятии незамерзающего порта на Дальнем Востоке руководством Российской империи в конце XIX века**

Валерий Владимирович Суворов <sup>a, b, \*</sup>, Людмила Валерьевна Климович <sup>c</sup>

<sup>a</sup> Саратовский государственный медицинский университет. Российская Федерация,

<sup>b</sup> Национальный медицинский исследовательский центр терапии и профилактической медицины Минздрава России, Российская Федерация

<sup>c</sup> Ульяновский государственный педагогический университет им. И.Н. Ульянова, Российская Федерация

**Аннотация.** Дальневосточная политика Российской империи во второй половине XIX в. обозначила перед российской властью задачи обеспечения всем необходимым Тихоокеанской эскадры, среди которой важнейшей оказалось получение незамерзающего порта. Поиски предпринимались еще в 1880-е гг., однако практического результата не имели и данный вопрос оставался не решенным до середины 1890-х гг., когда был вновь обозначен в связи с японо-китайской войной. Взгляды Российского руководства совпадали в том, что использование японских портов для ремонта и стоянки русского флота после японо-китайской войны становилось неудобным, а поддерживать боеготовность Тихоокеанского флота при наличии порта и ремонтного дока только во Владивостоке было трудновыполнимой задачей.

В данном контексте особое значение приобретает изучение развития представлений государственных деятелей и морского командования относительно приобретения незамерзающего порта в контексте их понимания военно-стратегических и культурно-исторических задач России. Оценочная сторона, взгляды и суждения лиц, непосредственно связанных с решением вопроса о незамерзающем порте, нуждается в дальнейшем исследовании. Несмотря на изучение местности и активное обсуждение вопроса о незамерзающем порте, ни морское командование, ни представители различных министерств не смогли подойти к практическому решению данного вопроса. Отказ от решительных действий в данном случае был обусловлен опасениями негативной реакции Европейских держав или Японии, с которыми вступать в открытый конфликт не представлялось целесообразным. Показательно, что ни одно из ведомств государственного аппарата Российской империи так и не смогло взять на себя ответственность и решить вопрос о занятии незамерзающего порта. Затягивание решения данного вопроса в контексте провокаций Германии в 1897 г. и занятия ею китайского порта Киа-Чао застало правительство России врасплох, следствием чего стало незапланированное занятие Порт-Артура, которое в масштабах дальневосточной политики стало поворотным событием, изменившим основной политический вектор «мирного проникновения» на Восток, продвигаемый С.Ю. Витте.

**Ключевые слова:** Дальний Восток, Тихоокеанская эскадра, незамерзающий порт, Российская империя, культурно-исторические задачи России.

---

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [valeriy\\_s@inbox.ru](mailto:valeriy_s@inbox.ru) (В.В. Суворов)