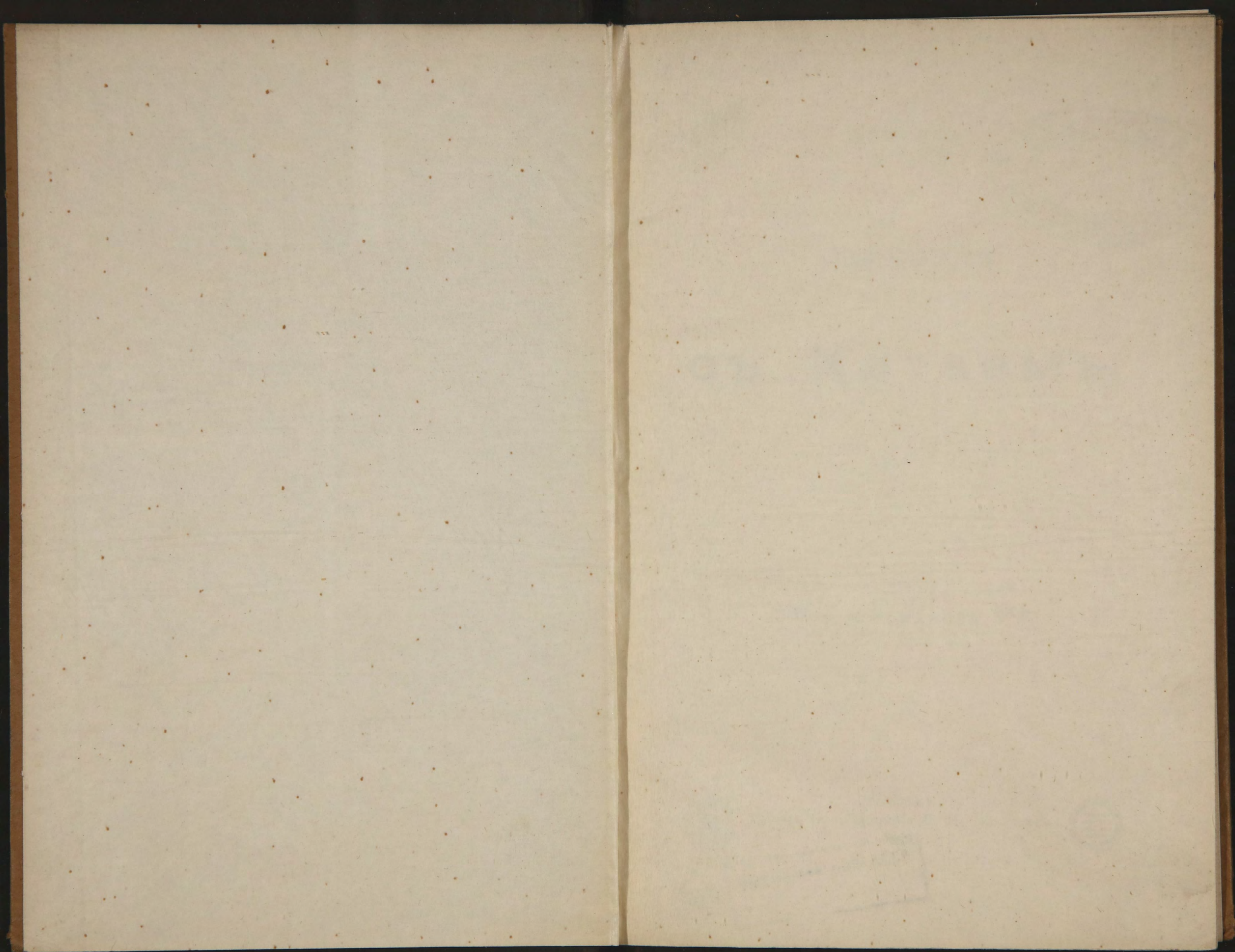


115 25.



1871

11525.

~~11525.~~

Дигамма.



ТОРГОВЛЯ  
съ Китаемъ.

ИЗДАНИЕ  
Ф. П. РОМАНОВА.



ТОМСКЪ  
Паровая Типо-Литографія П. И. Макушина.



1899.

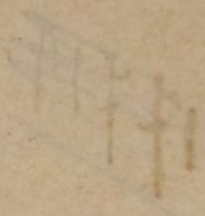
Библиотечка ПИФ СССР

30

✓



ДЛЯ ПЕЧАТИ



ТОМОСЪ

СЪ КНИЖКАМЪ

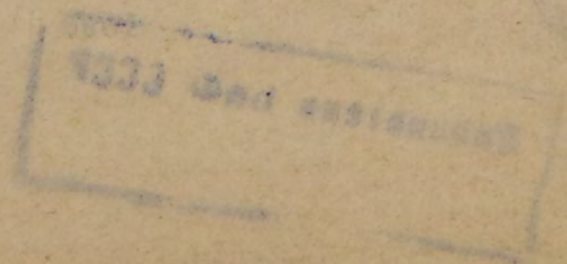
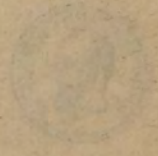
Дозволено цензурою. Москва, 6-го марта 1899 года.

62599

П. П. РОМАНОВА



ТОМОСЪ



## СОДЕРЖАНІЕ.

---

Предисловіе.—Литературные источники.—О торговлѣ Китая вообще. Внутренняя торговля Китая. Китаецъ—купецъ. Пираты и хунгузы.—Внѣшняя морская торговля Китая.—Трактатные порты.—Общія размѣры внѣшней торговли Китая.

Ввозная торговля въ китайскихъ портахъ; ея общіе итоги.—Важнѣйшіе предметы ввоза въ Китай моремъ: хлопчато-бумажныя издѣлія; опиумъ, желѣзо; рисъ, керосинъ и успѣхи русскаго керосина, рыба, шерстяныя издѣлія, каменный уголь, трепанги и морская капуста, жень-шень, лѣсъ.

Вывозъ изъ Китая; его общіе итоги.—Важнѣйшіе предметы вывоза: шелкъ, чай.—Положеніе чайной торговли.—Вывозъ чая Англіей и Россіей—Индійскій, кавказскій и туркестанскій чай.—Хлопчатая бумага, бобы и бобовыя выжимки, соломенныя издѣлія и циновки, шерсть, мѣха, фарфоръ, прочіе предметы вывоза.—Соотношеніе ввоза и вывоза для Россіи.

Число судовъ, заходящихъ въ Китайскіе порты и ихъ распредѣленіе по національностямъ.

Торговая дѣятельность отдѣльныхъ китайскихъ портовъ.—Шанхай. Иностранные банки.—Тяньцзинь.—Чайная торговля Тяньцзина.—Транспортировка чаевъ.—Ханькоу, какъ главный чайный рынокъ Россіи.—Банковыя операціи—Русско-Китайскій банкъ, его дѣятельность.—Кьюкіань.—Фучжоу.—Ньючжуанъ и его будущее.—Чжифу.

Сухопутная торговля съ Китаемъ.—Русско-Монгольская торговля.—Кяхта и кяхтинская торговля. Неопредѣленность положенія Кяхты. Желѣзнодорожная „линія возможнаго будущаго“.—Чайная торговля. Ввозныя пошлины на чай и ихъ значеніе.—Торговля въ Западномъ Китаѣ и Притяньшаньѣ.—Тарбагатайскій округъ.—Илійскій край.—Восточный Туркестанъ.

Торговля Россіи съ Маньчуріей и ея переходное состояніе.—Торговля по Аргуни.—Въ Амурской области и по Амуру.—Торговля Сунгарійскаго бассейна.—Русско-Маньчжурская торговля по границѣ Уссурійскаго края.—Пограничные караулы.—Посьеть и Владивостокъ.—Маньчжурія, какъ будущій рынокъ.—Китайская и иностранная конкуренція.—Заключеніе.

---

# СТРАХОВОЕ ОБЩЕСТВО „РОССІЯ“

учрежденное въ 1881 году.

въ С.-ПЕТЕРБУРГѢ, Большая Морская, № 37-й.

Основной и запасные капиталы свыше 32.000.000 руб.

Общество заключаетъ:

## Страхованія жизни

т. е. капиталовъ и доходовъ для обезпеченія семьи или собственной старости, приданнаго для дѣвушекъ, стипендій для мальчиковъ и т. п. на особо выгодныхъ условіяхъ и съ участіемъ страхователей въ прибыляхъ Общества.

Къ 1 января 1898 года въ Обществѣ „Россія“ было застраховано 49.736 лицъ на капиталъ въ 117.356.600 руб.

## Страхованія отъ несчастныхъ случаевъ

какъ отдѣльныхъ лицъ, такъ и коллективныя страхованія служащихъ и рабочихъ на фабрикахъ, — съ уменьшеніемъ страховыхъ взносовъ вслѣдствіе зачета дивиденда; страхованія пассажировъ по жизненнымъ, годичнымъ или на меньшіе сроки.

## Страхованія отъ огня

движимыхъ и недвижимыхъ имуществъ всякаго рода (строеній, машинъ, товаровъ, мебели и проч.).

## Страхованія транспортовъ

рѣчныхъ, сухопутныхъ и морскихъ; страхованіе корпусовъ судовъ.

Заявленія о страхованіи принимаются и всякаго рода свѣдѣнія сообщаются въ Правленіи въ С.-ПетербургѢ (Большая Морская, собств. д. № 37). Главнымъ Агентствомъ въ городѢ ТомскѢ (Почтамтская ул., д. Некрасова) и агентами Общества во всехъ городахъ Россійской Имперіи.

Страхованія пассажировъ отъ несчастныхъ случаевъ во время путешествія по желѣзнымъ дорогамъ и на пароходахъ заключаются также на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и на пароходныхъ пристаняхъ.

## Торговля съ Китаемъ.

Постепенно приближающееся къ окончанію грандіозное сооруженіе Великой Сибирской желѣзной дороги, долженствующей установить удобныя и непосредственныя сношенія Россіи съ Дальнимъ Востокомъ, дѣлаетъ для русской торговли все болѣе и болѣе близкими вопросы, касающіеся Восточной Азіи вообще и сосѣдняго намъ Китая—въ особенности. Новое направленіе Сибирской желѣзнодорожной магистрали, прорѣзывающей своимъ обширнымъ, въ полторы тысячи верстъ, участкомъ Маньчжурскую провинцію Китая, усиливаетъ значеніе этой магистрали въ упомянутомъ отношеніи еще въ большей степени. Сооруженіе сибирской магистральной линіи и уже рѣшенное въ принципѣ сооруженіе отходящей отъ нея вѣтви отъ Хуланчена къ Нючжуану, Талиенвану и Портъ-Артуру могутъ служить залогомъ скораго и широкаго распространенія русскихъ коммерческихъ интересовъ въ районѣ Восточной Азіи и Тихаго океана вообще, а на территоріи собственнаго Китая и Маньчжуріи,—въ особенности.

Этого соображенія, на нашъ взглядъ, вполне достаточно для того, чтобы оправдать наше желаніе—дать хотя бы краткій очеркъ торговли Китая или „Торговли съ Китаемъ“ вообще, а главное—торговли съ нимъ Россіи и Сибири.

Наши сношенія съ Китаемъ начались съ той поры, когда пришли въ соприкосновеніе наши госу-



дарственные границы. Этимъ сношеніямъ насчитывается, слѣдовательно, уже четвертое столѣтіе.

Но между столь долгимъ прошлымъ, съ одной стороны, и ближайшимъ будущимъ, — съ другой, — въ этихъ взаимныхъ отношеніяхъ Россіи и Китая представляется существенное различіе.

Трехвѣковое прошлое во взаимныхъ отношеніяхъ этихъ двухъ сосѣднихъ государствъ всецѣло почти опиралось на существованіе, такъ сказать, „*политическаго буфера*“: Россія примыкала къ Китаю, а Китай къ Россіи, по всей своей девятитысячеверстной границѣ, длинной, широчайшей полосой пустынныхъ, почти безлюдныхъ, некультурныхъ областей, физически устранявшихъ мысль какъ о возможности какого-либо серьезнаго столкновенія, такъ и о какомъ-либо тѣсномъ и непосредственномъ общеніи.

Два послѣднихъ пятилѣтія радикально измѣнили такое положеніе дѣла: на встрѣчу другъ другу направились два широкихъ потока: широкой колонизаціи Россіей своихъ азіатскихъ владѣній и не менѣе широкой колонизаціи Китаемъ своихъ сѣверныхъ провинцій. Проведеніе Сибирской желѣзнодорожной магистрали неизбѣжно увеличитъ силу и стремительность этихъ двухъ потоковъ.

Прежнія русско-китайскія отношенія, опредѣлявшіяся наличностью надежнаго „*политическаго буфера*“, должны теперь уступить новымъ отношеніямъ, которыя для Россіи можно кратко формулировать лозунгомъ: „*На встрѣчу Китаю*“!..

Съ чѣмъ же идти на эту встрѣчу? На этотъ счетъ существуютъ въ настоящее время самыя разнообразныя воззрѣнія. Германскій императоръ, на примѣръ, полагаетъ, что на встрѣчу Китаю нужно идти, „*съ кулакомъ, закованнымъ въ желѣзную броню*“. Мы, состоя русскими, а не германскими подданными, можемъ конечно считать мнѣніе германскаго импера-

тора для себя не обязательнымъ. Это тѣмъ болѣе возможно, что и большинство германскихъ подданныхъ, помнящихъ свою исторію, хорошо знаетъ, что, какъ въ отдаленныя времена той самой „ганзы“, которую „всеу упоминаетъ“ германскій императоръ, такъ и въ само-ближайшее къ намъ время, успѣхъ германской націи обусловливался отнюдь не „кулакомъ, закованнымъ въ желѣзную броню“, а наличностью *трудолюбія, энергіи и знанія*; что же касается „кулака, закованнаго въ желѣзную броню“, то, въ большинствѣ случаевъ, онъ появлялся уже „на готовое“ и, зачастую, билъ по тому мѣсту, по которому совсѣмъ не слѣдовало...

Россія очень мало знаетъ Китай, съ которымъ приходится имѣть дѣло; дать же нужныя въ данный моментъ знанія и способствовать ихъ возможно-широкому распространенію—одна изъ первыхъ и важнѣйшихъ задачъ печати. Вотъ почему мы и задались цѣлью—познакомить читателей, посильно, съ внѣшней торговлей Китая вообще, и съ его торговыми отношеніями къ Россіи въ особенности.

При составленіи настоящаго, по преимуществу компилятивнаго, очерка мы пользуемся, главнымъ образомъ, книгой г. И. Коростовца \*). „*Китайцы и ихъ цивилизація*“ (С.-П. Б. 1896 г.), дополненія къ которой заимствуемъ въ изданіи Мин. финансовъ: „*Описаніе Маньчжуріи*“ (С.-П.Б. 1897 г.), въ книгѣ Д. Д. Покатилова: „*Китайскіе порты, имѣющіе значеніе для русской торговли на Дальнемъ Востоке*“ (С.-П.Б. 1895 г.), въ книгѣ Н. П. Забугина: „*О судходствѣ на русскомъ Дальнемъ Востоке*“ (С.-П.Б.) въ изданіяхъ Мин. Финансовъ: „*Производительныя силы Россіи*“ (С.-П.Б. 1896 г.), въ изданіи того же Министерства: „*Сибирь и Великая Сибирская же*

\*) Бывшій секретарь при русскомъ посольствѣ въ Пекинѣ.

лѣзная дорога“ (С.-П.Б.) и, наконецъ, въ отчетахъ Китайскихъ морскихъ таможенъ“ за 1893 и 1896 года: *China. Imperial maritime Customs. Returns of trade and trade reports.*“ (Changhai 1894 и 1897 г.), Въ критическомъ отношеніи къ матеріаламъ въ перечисленныхъ изданіяхъ и въ предпочтеніи тѣхъ или другихъ заимствуемыхъ свѣдѣній составитель очерка руководствовался уже свѣдѣніями и представленіями, непосредственно пріобрѣтенными имъ самимъ въ періодъ семилѣтняго пребыванія на границѣ Китая, въ Уссурійскомъ краѣ, вблизи тѣхъ интересовъ и отношеній, о которыхъ трактуется въ очеркѣ.

Хотя насъ занимаетъ, главнымъ образомъ, торговля Китая съ Россіей и тѣ виды на будущее, которые она имѣетъ, но для уясненія себѣ этихъ послѣднихъ необходимо дать предварительно нѣкоторое представленіе о торговлѣ Китая вообще.

О внутренней торговлѣ Китая никакихъ точныхъ статистическихъ данныхъ не имѣется. Можно только сказать, что размѣры этой торговли весьма значительны, что обуславливается уже самимъ характеромъ китайской націи \*). Не имѣя ни желѣзныхъ

---

\*) Въ этомъ отношеніи г. Коростовецъ даетъ слѣдующую характеристику китайцевъ:

„Китайская раса въ высокой степени одарена способностью къ торговлѣ. Китаецъ--купецъ по природѣ. Онъ пропитанъ духомъ оборотливости, наживы и гешефтмахерства. Въ этомъ отношеніи желтокожій гражданинъ имѣетъ много общихъ чертъ съ евреемъ съ тою разницею, что китайцу совершенно чуждъ кагальный фанатизмъ послѣдователей закона Моисея, а китайскій купецъ честнѣе и шире смотритъ на свою дѣятельность.

Въ общемъ китайскіе купцы предприимчивы, трудолюбивы, расчетливы, аккуратны и смѣтливы.

Мелкіе торгаши довольно беззащѣнчивы и часто руководствуются правиломъ „не надуешь,—не продашь“, но крупные коммерсанты придерживаются болѣе благородныхъ принциповъ и высказываютъ большую солидность“.

Характеристика эта въ нашихъ глазахъ пріобрѣтаетъ тѣмъ большее значеніе, что въ общемъ г. Коростовецъ въ своихъ воззрѣніяхъ на Китай и китайцевъ далеко не принадлежитъ къ числу „оптимистовъ“ (каковыми, напримеръ, можно назвать пр. Васильева, пр. Георгіевскаго, Ж. Симона и др.) а скорѣе наоборотъ—все китайское сплошь и рядомъ представляется ему далеко не въ привлекательномъ свѣтѣ.

дорогъ, ни пароходовъ, которые появились въ Китаѣ въ самомъ ограниченномъ количествѣ только въ самое послѣднее время,—китайцы пользуются для цѣлей пассажирскаго и грузового движенія лишь тачкою, телѣгою и джонкою. Послѣдняя представляетъ наиболѣе дѣйствительное средство передвиженія и перевозки, и китайскія рѣки и многочисленныя каналы покрыты десятками тысячъ джонокъ, разной формы и величины, двигающихся во всѣ концы обширной имперіи. Сухопутная перевозка товаровъ идетъ также энергично, какъ и водою, не взирая на самое первобытное состояніе дорогъ и почти повсемѣстное отсутствіе мостовъ. Гдѣ не проходитъ телѣга и тачка, тамъ товары перевозятся на вьючныхъ животныхъ или переносятся носильщиками.

Прирожденная коммерческая энергія китайцевъ проявляетъ себя вопреки всѣмъ неблагопріятнымъ внѣшнимъ условіямъ торговли. Правительство въ Китаѣ не принимаетъ никакихъ мѣръ къ развитію или облегченію торговли, и его инициатива сказывается только тамъ, гдѣ приходится взыскивать пошлины и налоги. Узаконенные, оффиціальныя налоги на торговлю въ Китаѣ не особенно велики, но рядомъ съ этими налогами существуетъ масса произвольныхъ поборовъ. Товары, перевозимые внутри государства, обложены всевозможными пошлинами, которыя взыскиваются не только при переходѣ товаровъ изъ одной провинціи въ другую, но даже изъ области въ область, изъ уѣзда въ уѣздъ. Заставныя пошлины (лицзинъ) ложатся тяжелымъ бременемъ на всю

---

Та „практическая мораль“, которая по нашему мнѣнію, отсюда вытекаетъ, гласитъ приблизительно слѣдующее: тѣ русскіе коммерсанты, которые пожелаютъ въ будущемъ завязать болѣе или менѣе прочныя торговыя сношенія съ Китаемъ, лучше сдѣлаютъ, если будутъ основывать свои коммерческіе расчеты на солидномъ знаніи дѣла, на точномъ изученіи „спроса“ и „предложенія“ въ Китаѣ, а не на „простотѣ“, „невѣжествѣ“ и т. п. качествахъ, якобы присущихъ китайцамъ, какъ низшей расѣ

внутреннюю торговлю Китая и причиняютъ вредъ больше самыхъ высокихъ налоговъ.

Другимъ тормазомъ торговли въ Китаѣ, особенно внутри страны, служитъ *разбойничество и пиратство*, господствующіе здѣсь при полномъ почти бездѣйствіи властей. Разбойники—„хунхузы“ и пираты, при нападеніи на торговые караваны, или отбираютъ товары, если они не громоздки, или взыскиваютъ денежную пеню, налагаемую по ихъ усмотрѣнію, сообразно приблизительной оцѣнкѣ везомыхъ товаровъ. То, что мы сообщали въ нашемъ очеркѣ Маньчжуріи \*), какъ нѣчто анекдотическое, приводится въ книгѣ г. Коростовца, какъ положительный фактъ: китайскіе купцы, дѣйствительно, во избѣжаніе черезчуръ убыточныхъ для нихъ встрѣчъ съ разбойниками, входятъ въ предварительное соглашеніе съ главарями разбойничьихъ шаяекъ (отнюдь не считающихъ нужнымъ соблюдать инкогнито) и за извѣстное вознагражденіе застраховываютъ у нихъ свои караваны отъ разграбленія. Телѣги и вьюки такихъ застрахованныхъ каравановъ снабжаются отъ разбойничьихъ представителей какимъ нибудь ярлыкомъ или флагомъ, которые и обезпечиваютъ ихъ отъ нападенія \*\*). Не меньшему

\*) Маньчжурія и Китайская вост. жел. дор. Изд. Ф. П. Романова. 1898.

\*\*) Приведенный отзывъ о китайскихъ разбойникахъ заимствованъ нами у г. Коростовца, что же касается нашего собственнаго мнѣнія по этому предмету, то, выражая его, мы чувствуемъ себя въ немаломъ затрудненіи... Составителю даннаго очерка пришлось 7 лѣтъ прожить „въ странѣ хунхузовъ и тумановъ“ какъ окрестилъ Уссурійскій край разсердившійся на него публицистъ С. Н. Южаковъ, пришлось также около 600 верстъ исколесить въ дикой и пустынной восточной части самой Маньчжуріи, пользующейся репутаціей мѣстности небезопасной въ отношеніи „хунхузовъ“, и все-таки окончательный выводъ этихъ непосредственныхъ и продолжительныхъ отношеній къ хунхузамъ можетъ быть, приблизительно формулированъ такъ:

Нужно съ величайшей осторожностью относиться ко всѣмъ разговорамъ и толкамъ о хунхузахъ, такъ какъ иначе за хунхузовъ могутъ сойти самыя обыкновенныя и миролюбивыя китайцы, выведенные изъ терпѣнія, „доведенные до бѣлаго каленія“ какою нибудь учиненной надъ ними вопіющей несправедливостью и обманомъ. Таково большинство „хунхузовъ“, фигури-

рису подвержено въ Китаѣ и торговое движеніе по водянымъ путямъ внутри страны, гдѣ угрожаютъ морскіе и рѣчные пираты. Пиратство распространено по всей имперіи, но особенно процвѣтаетъ оно въ Гуандунской провинціи, близъ Кантона, а также среди мелкихъ острововъ около Макао и Гонконга. Пиратскія джонки здѣсь часто имѣютъ артиллерію и команды, вооруженныя хорошими ружьями, а дерзость ихъ простирается даже до нападенія на европейскіе пароходы.

*Внѣшняя морская торговля* Китая поддается болѣе точному учету и характеристикѣ, чѣмъ торговля внутренняя, благодаря тому, что существуетъ морская таможня, организованная по европейскому образцу и управляемая англичанами, которая ежегодно публикуетъ обстоятельные отчеты и статистическія таблицы оборотовъ всѣхъ китайскихъ морскихъ и рѣчныхъ портовъ, открытыхъ для иностранной торговли.

рующихся въ нападеніяхъ на китайскихъ и нашихъ русскихъ подрядчиковъ, рядчиковъ, поставщиковъ, скупщиковъ и т. п. При путешествіи по Маньчжуріи встрѣтиться съ живымъ хунхузомъ не пришлось ни разу; только однажды, на большой дорогѣ, на довольно бойкомъ мѣстѣ Нингутинскаго тракта, довелось увидѣть, повѣшенную на деревѣ, отрубленную человѣческую голову. Три китайскихъ засѣдателя и начальника мѣстныхъ китайскихъ командъ, въ трехъ ближайшихъ къ этой мѣстности пунктахъ поочередно свидѣтельствовали, что эта голова казненнаго хунхуза; при чемъ каждый изъ трехъ представителей власти поочередно увѣрялъ, что эту казнь произвелъ и эту голову отрубилъ онъ самъ собственноручно. Если не допускать того маловѣроятнаго предположенія, что отрубленная голова приростала снова къ туловищу злодѣя, то приходится, все-таки, признать, что отрубать хунхузскія головы китайскимъ властямъ доводится не часто, и что, поэтому, они дорожатъ столь рѣдко выпадающею имъ честью.

Что касается практическихъ указаній нашимъ будущимъ коммерсантамъ въ предѣлахъ Китая, то можно, безъ риска, сказать одно: чѣмъ аккуратнѣе и добросовѣстнѣе будутъ они вести свои коммерческія операціи, тѣмъ меньше шансовъ на непріятныя столкновенія съ хунхузами.

Разказы о китайскихъ „хунхузахъ“ производятъ болѣе или менѣе сильное впечатлѣніе, если ихъ брать „безотносительно“; но это впечатлѣніе значительно ослабѣваетъ, если вы сопоставите ихъ, хоть напримѣръ, съ разказами о томскихъ „кошевникахъ“, или съ разказами о тѣхъ приключеніяхъ и непріятностяхъ, которымъ подвергались, до самаго послѣдняго времени, и проѣзжающіе и товарные обозы, слѣдующіе по большому сибирскому тракту...

Морская таможня въ Китаѣ есть почти единственное въ этой имперіи правительственное учрежденіе съ дѣйствительной, а не фиктивной отчетностью и съ правильной организаціей. Учрежденіе это, считаясь китайскимъ правительственнымъ установленіемъ, является, на самомъ дѣлѣ, чисто англійскимъ учрежденіемъ по духу, устройству, личному служебному составу и по преслѣдуемымъ цѣлямъ. Подъ контролемъ морской таможни въ Китаѣ состоитъ всѣхъ 27 портовъ и торговыхъ пунктовъ, изъ которыхъ Тамсуй и Тайвань, какъ находящіеся на островѣ Формозѣ, съ 1896 года перешли во власть и вѣдѣніе Японіи; Коулунъ и Лаппа служатъ лишь береговыми китайскими таможенными заставами для наблюденія за движеніемъ товаровъ, перевозимыхъ на китайскую территорію изъ сосѣднихъ Гонконга и Макао; Лунъчжоу же и Манзцы, какъ лежащіе далеко отъ береговой линіи, на границѣ французскаго Тонкина, имѣютъ отношеніе только къ этой французской колоніи и ея метрополіи. Отчеты остальныхъ 21—23 портовъ, открытыхъ для входа иностранныхъ судовъ, не могутъ, конечно, выразить точной и полной суммы оборота внѣшней морской торговли Китая: цифра ввоза, опредѣляемая ими, болѣе или менѣе близка къ дѣйствительности, но что касается вывоза, то послѣдній, въ общемъ итогѣ всей имперіи, неизбѣжно будетъ въ этихъ отчетахъ ниже дѣйствительности, такъ какъ здѣсь участвуютъ и порты не открытые для иностранцевъ и не состоящіе въ вѣдѣніи вышеупомянутаго учрежденія морскихъ таможенъ.

Тѣмъ не менѣе, эти отчеты даютъ все-таки вѣрное общее представленіе о размѣрахъ морской торговли, о соотношеніи ввоза и вывоза, о соотношеніи спроса и предложенія въ отдѣльныхъ главнѣйшихъ пунктахъ Китая, а чрезъ это характеризуютъ и всю внѣшнюю торговлю Китайской имперіи.

Здѣсь умѣстно будетъ также дать нѣкоторыя общія историческія свѣдѣнія о такъ называемыхъ *открытыхъ или трактатныхъ портахъ*, въ которыхъ какъ мы уже сказали, сосредоточивается вся внѣшняя ввозная и почти вся вывозная торговля Китая.

Въ началѣ нынѣшняго столѣтія почти вся иностранная торговля (начавшаяся въ Китаѣ уже съ XVII-го столѣтія) сосредоточивалась въ рукахъ Остѣ-Индской компаніи и находилась во власти немногихъ, но могущественныхъ синдикатовъ. Для европейской торговли было открыто около 5 прибрежныхъ пунктовъ, но пребываніе въ нихъ иностранцевъ находилось въ зависимости отъ случайнаго усмотрѣнія и расположенія мѣстной китайской администраціи.

Въ началѣ 40-хъ годовъ текущаго столѣтія изъ-за торговыхъ интересовъ возникло первое болѣе серьезное столкновеніе Китая съ англичанами. Императорскій указъ, объявлявшій войну англичанамъ, предписывалъ: „уничтожить, истребить и искоренить взбунтовавшихся варваровъ, которые противились указаніямъ разума наравнѣ со скотами, вслѣдствіе чего небо и земля не въ состояніи терпѣть ихъ далѣе“. Но такъ какъ небо и земля оказались на этотъ счетъ нѣсколько иного мнѣнія, чѣмъ китайскій императоръ, то дѣло кончилось полнымъ пораженіемъ китайскихъ войскъ и осадой Нанкина. Въ результатѣ, въ 1842 году былъ подписанъ такъ называемый *Нанкинскій трактатъ*. На основаніи этого договора Великобританіи былъ уступленъ островъ Гонконгъ, уплачено военное вознагражденіе и открыто пять китайскихъ портовъ для иностранной торговли: *Кантонъ, Амой, Нинбо, Фуджоу и Шанхай*, гдѣ торговля была теперь подчинена однообразнымъ, строго опредѣленнымъ таможеннымъ правиламъ. Къ трактату англичанъ съ Китаемъ



въ 1844 году присоединились Франція и Соединенные Штаты, а за ними къ тѣмъ же правамъ продолжили себѣ дорогу въ Китаѣ: Бельгія, Пруссія и Испанія. Такъ называемое тайпинское возстаніе въ Китаѣ позволило европейцамъ расширить районъ своего вліянія, и въ 1858 году по *Тяньзиньскому трактату* европейской торговлѣ были открыты въ Китаѣ еще новые 7 пунктовъ: *Тяньзинъ*, *Нючжуанъ* (правильнѣе — Инкоу), *Чифу* (Чжифу), *Сватоу* — на материкѣ, на побережьи Тихаго океана *Цюнь-чжоу* (Цюань-чжоу) на островѣ Гайнанъ (Хай-нанъ) и *Тайвань* и *Тамсуй* (Даньшуй) — на островѣ Формозѣ. Далѣе, въ началѣ 60-хъ годовъ европейская торговля пріобрѣтаетъ опять нѣсколько новыхъ пунктовъ: *Вэньчжоу* (пр. Чжэцзянъ), *Ичанъ* (пр. Хубэй), *Чинкианъ* (или Чжень-цзянъ, въ провинціи Цзянсу) *Кьюкианъ* (или Цюцзянъ, въ пров. Цзянси), *Ханькоу* и *Уху*. Изъ перечисленныхъ пунктовъ Ичанъ, Ханькоу, Кьюкианъ и Уху, лежатъ уже не на побережьи, а внутри страны, дотолѣ недоступной иностранцамъ. Въ 1886 году, послѣ столкновенія Китая съ Франціей, послѣдняя настояла на открытіи *Лунчжоу* (или Лей-чжоу) въ пров. Гуандунъ, и *Менцзы* (Мэнъ-цзы) въ пров. Юнанъ и *Такхой* (Бэнхай) въ пров. Гуандунъ. Наконецъ, недавній Симоносекскій договоръ, при окончаніи Японско-Китайской войны, открылъ иностранной торговлѣ еще четыре порта: *Судчжоу* (провинц. Цзянсу) *Ханджоу* (пров. Чжэцзянъ), *Шаши* (пров. Хубэй) и *Чунъ-кинъ* (пров. Сычуань), изъ которыхъ послѣдній наиболѣе углубляется внутрь страны по Янцекіенгу.

Для ознакомленія съ общими размѣрами внешней торговли приведемъ здѣсь зарегистрированныя отчет-

тами Императорскихъ таможенъ цифры вывоза и ввоза за послѣддїе 13 лѣтъ съ 1884 по 1896 г. выраженные въ таможенныхъ ланахъ \*).

Годы:	Ввозъ.	Вывозъ.	Общій оборотъ.
1884. . .	72,760,758	67,147,680	139,908,438
1885. . .	88,200,018	65,005,711	153,205,729
1886. . .	87,479,323	77,206,568	164,685,891
1887. . .	102,263,669	85,860,208	188,123,877
1888. . .	124,782,893	92,401,067	217,183,960
1889. . .	110,884,355	96,947,832	207,832,187
1890. . .	127,093 481	87,144,480	214,237,961
1891. . .	134,003,863	100,947,849	234,951,712
1892. . .	135,101,198	102,583,525	237,684,723
1893. . .	151,362,819	116,632,311	267,995,130
1894. . .	162,102,911	128,104,522	290,207,433
1895. . .	171,696,715	143,293,211	314,989,926
1896. . .	202,589,994	131,081,421	333,671,415

Изъ приведенной таблицы довольно явственно обрисовывается неукоснительное, постепенное и довольно правильное возрастание какъ ввоза, такъ и вывоза, а особенно общаго оборота внѣшней торговли Китая за послѣднее время. Это постепенное и даже весьма энергичное возрастание убѣдительно доказываетъ то, что Китай все болѣе и болѣе удаляется отъ своей изолированности и вступаетъ все

\*) Стоимость таможеннаго лана не представляетъ величины постоянной и находится въ зависимости отъ курса на серебро, который, въ общемъ, обнаруживаетъ сильное стремленіе къ паденію. Вотъ стоимость лановъ въ металлическихъ рубляхъ (золотомъ) за тѣ годы, свѣдѣнія за которые фигурируютъ въ нашемъ очеркѣ:

1881 годъ . .	1 р. 75 к. зол.	1888 годъ . .	1 р. 48 к. зол.
1882 „ . .	1 „ 78 „ „	1889 „ . .	1 „ 49 „ „
1883 „ . .	1 „ 76 „ „	1890 „ . .	1 „ 62 „ „
1884 „ . .	1 „ 76 „ „	1891 „ . .	1 „ 55 „ „
1885 „ . .	1 „ 66 „ „	1892 „ . .	1 „ 37 „ „
1886 „ . .	1 „ 59 „ „	1895 „ . .	1 „ 08 „ „
1887 „ . .	1 „ 54 „ „	1896 „ . .	1 „ 07 „ „

И наконецъ въ текущемъ 1898 году, какъ видно изъ ниже сообщаемыхъ свѣдѣній Русско-Китайскаго банка, стоимость лана упала до 1 р. 23 коп. кредитныхъ.

въ болѣе и болѣе тѣсное общеніе съ иноземной культурою, результатомъ чего является, конечно, болѣе усиленный обмѣнъ, выражающійся въ итогахъ общаго оборота внѣшней торговли.

Перейдемъ теперь къ отдѣльной характеристикѣ *ввозной торговли* Китая и для этой цѣли возьмемъ данныя о внѣшней торговлѣ за 1893 г., т. е. до Японско-китайской войны, чтобы исключить соображенія о вліяніи этой войны и послѣдующихъ за нею событій \*).

Изъ общей суммы 151,362,819 ланъ морского ввоза иностранныхъ товаровъ въ Китай за 1893 годъ было ввезено главнѣйшихъ предметовъ на слѣдующія суммы (въ ланахъ):

Хлопчато-бумажн. пряжа и б. ткани . . . . .	45,137,970
Шерсть и шерстян. издѣлія . . . . .	4,587,006
Опіумъ всѣхъ сортовъ . . . . .	31,691,399
Металлы и металлич. издѣлія . . . . .	7,198,422
Рисъ . . . . .	21,965,249
Керосинъ русскій . . . . .	1,484,534
« американскій . . . . .	4,086,661
Рыба и рыбные продукты . . . . .	3,111,321
Сахаръ . . . . .	7,428,635
Уголь . . . . .	2,096,063
Спички . . . . .	1,510,387
Трепанги . . . . .	1,052,993
Морская капуста . . . . .	892,611
Лѣсъ . . . . .	1,032,190
Анилиновые краски . . . . .	1,017,406
Жень-шень (корень) . . . . .	859,061
Мука . . . . .	772,430
Краски (разныя) . . . . .	706,199
Машины . . . . .	930,651

\*) Впрочемъ, для жизни такого колосса, какъ Китай, пораженіе въ войнѣ съ японцами имѣло едва ли большее значеніе, чѣмъ укусъ комара для здоровья гиппопотама. Одно разсмотрѣніе вышеприведенныхъ цифръ общаго оборота внѣшней торговли даетъ уже нѣкоторое основаніе къ подобному предположенію.

Разсмотрѣніе вышеприведеннаго списка обнаруживаетъ, что главное мѣсто по цифрѣ ввоза принадлежитъ *хлопчато-бумажной пряжѣ и тканямъ*. Китай пріобрѣтаетъ этотъ товаръ по преимуществу въ Индіи, на долю которой приходится около 20 милліоновъ ланъ, затѣмъ въ Англіи, Америкѣ и Голландіи; въ послѣднее время сюда присоединилась Японія, покупающая у Китая же сырой хлопокъ для обращенія его въ пряжу, которая потомъ обратно ввозится въ Китай. Но ввозу иностранной пряжи грозитъ уже конкуренція самого Китая, такъ какъ китайцы дѣятельно принялись за устройство собственныхъ бумагопрядиленъ и ткацкихъ фабрикъ. Въ 1896 году въ Китаѣ уже насчитывалось около 15-ти хлопчато-бумажныхъ мануфактуръ, снабженныхъ новѣйшими приспособленіями и машинами и находящихся въ смѣшанномъ завѣдываніи китайцевъ и европейцевъ. Пока что, производство этихъ фабрикъ сравнительно съ иностраннымъ привозомъ — незначительно, но принимая во вниманіе необычайную дешевизну труда въ Китаѣ и умѣнье китайцевъ принаравливаться, дѣло это, несомнѣнно, имѣетъ большую будущность.

Слѣдующее мѣсто по цифрѣ ввоза занимаетъ *опіумъ*. Продукъ этотъ недавно ввозился главнымъ образомъ изъ Индіи и незначительной частью изъ Персіи. Въ былое время опіумъ составлялъ главную статью иностраннаго ввоза и главное средство наживы иностранныхъ торговцевъ, но въ послѣдніе годы привозъ иностраннаго опіума сталъ постепенно сокращаться вслѣдствіе производства мѣстнаго продукта. За послѣднее десятилѣтіе ввозъ опіума уменьшился почти вдвое и съ 82,612 пикулей\*) въ 1888 году, упалъ до 48,994 пикулей въ 1899 году.

\*) Пикунъ = 144 фунта.

Изъ металловъ ввозимыхъ въ Китай наибольшаго вниманія заслуживаетъ *жельзо*. По указанію Н. П. Забугина, въ теченіи послѣднихъ 12 лѣтъ (съ 1882 по 1894 г.) спросъ на жельзо возросъ въ Китаѣ болѣе чѣмъ въ три раза и съ 330,985 пикулей (въ 1882 г.) поднялся въ 1894 г. до 1,185,406 п. особенно увеличился ввозъ стараго жельза \*) (въ ломи), спросъ на которое къ 1894 г. дошелъ до 831,685 пик. Китай очевидно представляетъ собой надежный рынокъ для всѣхъ видовъ жельза, и этотъ рынокъ удобнѣй всего было-бы захватить Россіи, если воспользоваться тѣми богатыми залежами, которые уже обнаружены въ различныхъ пунктахъ Приморской области и Приамурскаго края.

Хотя Китай справедливо считается страной *риса*, но тѣмъ не менѣе этотъ продуктъ считается въ числѣ предметовъ ввоза на довольно крупную сумму. Ввозъ риса находится въ зависимости отъ урожая его въ самомъ Китаѣ, главнымъ поставщикомъ его при неурожаѣ является Индо-Китай.

Изъ другихъ болѣе крупныхъ предметовъ ввоза наибольшаго вниманія заслуживаетъ *керосинъ*, продуктъ хотя сравнительно и недавно появившійся на Китайскомъ рынкѣ, но уже занявшій прочное положеніе и представляющій довольно благопріятные виды на будущее для нашей русской торговли. Ввозъ керосина въ Китай растетъ съ каждымъ годомъ, такъ какъ постепенно онъ входитъ въ употребленіе даже низшихъ классовъ населенія. Въ теченіе послѣднихъ лѣтъ въ Китай сталъ проникать русскій керосинъ, съ значительнымъ успѣхомъ отвоевая себѣ мѣсто у американскаго монополиста. Такъ какъ русскій керосинъ шелъ до послѣдняго време-

\*) Изъ этого жельза, какъ болѣе дешеваго, мѣстными китайскими мастерами выковываются предметы домашняго потребленія и сельскаго хозяйства.

ни изъ Батума на иностранныхъ пароходахъ, то почти весь барышъ по ввозу этого продукта миновалъ русскія руки. Съ 1893 года въ Шанхаѣ были устроены резервуары для храненія керосина, привозимаго изъ Батума въ наливныхъ пароходахъ, и это удешевило его стоимость до 30%. Возрастающее потребленіе керосина въ Китаѣ и успѣшность конкуренціи русскаго керосина наглядно выясняются изъ нижеслѣдующихъ цифръ ввоза этого продукта въ теченіи послѣдняго десятилѣтія, выражающихъ его стоимость въ ланахъ:

#### ВВЕЗЕНО КЕРОСИНА:

	Русскаго	Американскаго	изъ Суматры
Въ 1891 г. на . . .	958.212 л.	4,308,839	—
» 1892 » » . . .	967,847 »	4,081,606	—
» 1893 » » . . .	1,481,534 »	4,086,661	—
» 1894 » » . . .	2,100,086 »	4,905,228	—
» 1895 » » . . .	3,195,106 »	3,098,214	321,977
» 1896 » » . . .	3,521,873 »	4,833,573	727,875

Такимъ образомъ на протяженіи шести лѣтъ ввозъ американскаго керосина остается почти неизмѣннымъ а ввозъ русскаго увеличился почти въ четыре раза и обнаружилъ тенденцію не только догнать, но и обогнать ввозъ американскаго керосина. По мнѣнію Д. Д. Покотилова увеличеніе сбыта русскаго керосина въ Китаѣ находится въ зависимости отъ увеличенія числа русскихъ торговыхъ представителей на Востокѣ. Такими агентами по сбыту керосина могли бы быть, какъ полагаетъ названный авторъ, тѣ чайные комиссіонеры, у которыхъ чайныя операціи занимаютъ лишь нѣсколько мѣсяцевъ въ году, а остальное время совершенно свободно. Далѣе, успѣху сбыта керосина во Внутреннемъ Китаѣ содѣйствовало бы сооруженіе въ Ханькоу такихъ же резервуаровъ, какъ въ Шанхаѣ. Изъ Ханькоу, какъ

центра промышленно-торгового района, русскій керосинъ можетъ проникнуть вверхъ по р. Янцекіангу и р. Хань въ густо населенныя провинціи Шэньси, Сычуань и Ганьсу. Ввозъ керосина можетъ послужить наиболѣе подходящимъ пробнымъ камнемъ для русской торговли въ Китаѣ и доставить надежныя свѣдѣнія для дальнѣйшихъ предположеній о развитіи торговыхъ сношеній Россіи съ центральными и сѣверо-западными частями собственнаго Китая. Ханькоу можетъ такимъ образомъ явиться первымъ посредникомъ и распредѣлителемъ для русскихъ товаровъ въ трехъ вышеназванныхъ богатѣйшихъ провинціяхъ Китайской имперіи. По расчету г. Покотилова, провозъ товаровъ отъ Одессы до г. Ланьчжоу на р. Хуанхэ (Гоанго) въ провинціи Ганьсу долженъ обойтись не дороже 1 р. 50 к. съ пуда.

Одной изъ крупныхъ также статей иностраннаго ввоза въ Китай служитъ сахаръ и рыба. *Сахара* леденца и рафинада уже и теперь покупается въ Китаѣ на сумму около 7-ми милліон. ланъ, ежегодно, но въ будущемъ можно ожидать большаго, такъ какъ спросъ ежегодно возрастаетъ. *Рыба и рыбные продукты* ввозятся въ Китай въ настоящее время на сумму свыше 3 милліон. ланъ ежегодно. Большую часть доставляетъ Японія, и лишь небольшое участіе въ этомъ ввозѣ принимаетъ наша Приморская область. Но такое соотношеніе можетъ и должно переимѣниться въ будущемъ, такъ какъ низовья Амура и берега Сахалина изобилуютъ рыбой въ несмѣтномъ количествѣ, и за недостаткомъ въ этихъ мѣстностяхъ русскаго населенія, за отсутствіемъ предприимчивости, эксплуатація этихъ, принадлежащихъ Россіи, богатствъ производится тѣми же японцами.

Значительную цифру ввоза, около 4 милл. ланъ ежегодно, даютъ *шерстяныя издѣлія* и *пряжа*, ввозимыя въ настоящее время по преимуществу изъ

Англии. Русскія сукна проникають въ Китай въ значительно меньшемъ количествѣ и идутъ преимущественно на внутренніе рынки Маньчжуріи, Монголіи и Туркестана.

Несмотря на обиліе въ самомъ Китаѣ угольныхъ залежей, иностраннаго *каменнаго угля* ввозится въ него все-таки на сумму около 3 мил. ланъ ежегодно, такъ какъ благодаря первобытной разработкѣ и отсутствію дорогъ, собственный уголь обходится гораздо дороже. Весь почти уголь привозится нынѣ изъ Японіи, но наличность богатыхъ угольныхъ залежей въ Уссурійскомъ краѣ и на Сахалинѣ позволяетъ надѣяться, что въ ближайшемъ будущемъ значительная часть этого ввоза перейдетъ отъ Японіи къ Россіи.

Въ ряду пищевыхъ продуктовъ, ввозимыхъ въ Китай, первое мѣсто, послѣ риса, принадлежитъ своеобразному продукту Китайскаго потребленія, — *трепангамъ* или морскимъ червямъ, которыхъ ввозится ежегодно на сумму свыше милліона ланъ. Большая часть этого оригинальнаго китайскаго лакомства доставляется въ сушеномъ или копченомъ видѣ изъ Остъ-индскаго архипелага, но въ сѣверный Китай и Маньчжурію попадаетъ нѣкоторая часть и изъ водъ Японскаго моря, омывающихъ берега Уссурійскаго края. Другое своеобразное и притомъ распространенное блюдо народной китайской кухни составляетъ *морская капуста*, которой ввозится безъ малаго на милліонъ ланъ ежегодно. Значительную часть этого продукта доставляетъ наша Приморская область (Уссурійскій край), затѣмъ Корея и Японія.

Такою же суммой ввоза составляетъ цѣлебный, по китайскимъ понятіямъ, корень *жень-шень*, хотя значительная его часть добывается въ самомъ Китаѣ (въ Маньчжуріи). Большая часть жень-шеня ввозит-



ся изъ Кореи, но нѣкоторое количество получается и изъ нашего Уссурійскаго края. Розыскиваніемъ этого корня занимаются почти исключительно временно появляющіеся въ нашемъ краѣ китайцы, и потому въ торговую статистику этотъ продуктъ уссурійскаго вывоза, или вѣрнѣе— „выноса“ —не попадаетъ.

Въ ряду предметовъ ввоза заслуживаетъ, наконецъ, не малаго вниманія и *лѣсъ*, котораго ввозится въ Китай ежегодно на сумму свѣше милліона ланъ. Лѣсъ этотъ пріобрѣтается по преимуществу изъ Японіи, Кореи и Маниллы. Въ послѣдніе годы были нѣкоторыя слабыя попытки доставки лѣса въ Китай и изъ нашей Приморской области; но несомнѣнно, что при большей энергіи и умѣньи этотъ вывозъ могъ бы быть гораздо значительнѣе.

Перейдемъ теперь къ общей характеристикѣ вывоза изъ Китая.

*Морской вывозъ* Китая составляетъ въ среднемъ около 125 милліоновъ ланъ въ годъ. Для показанія того, какъ распредѣляется этотъ вывозъ между главными предметами китайскаго производства, возьмемъ опять данныя, касающіяся того же 1893 года. Общая сумма вывоза чрезъ морскія таможни, какъ уже было показано выше, составляла 116,632,311 ланъ. Крупнѣйшія части этой суммы распредѣлились, въ ланахъ, между слѣдующими предметами вывоза:

Чай черный . . . . .	21,940,046 л.
« зеленый . . . . .	5,705,291 »
« кирпичный, плиточный, высѣвки, . . . . .	2,913,386 »
Шелкъ бѣлый . . . . .	21,847,170 »
« желтый, чесунча, отбросы, сырецъ, очески, коконы, матерія и пр. . . . .	16,267,055 »
Хлопокъ сырой . . . . .	6,166,182 »
Бобы, бобовыя выжимки . . . . .	2,522,020 »
Сахаръ (красный, бѣлый, леденецъ) . . . . .	2,318,716 »

Солома и соломенные издѣлія . . . . .	2,429,079 л.
Циновка и рогожки . . . . .	1,928,976 »
Бумага . . . . .	1,756,807 »
Шерсть . . . . .	1,325,481 »
Мѣха и мѣховыя издѣлія . . . . .	1,299,159 »
Табакъ . . . . .	1,203,878 »
Масла: бобовое, чайное, анисовое и др. . . . .	1,090,413 »
Фарфоровыя и глиняныя издѣлія . . . . .	1,178,834 »
Платье и обувь . . . . .	1,829,597 »
Фейерверки и хлопушки . . . . .	1,098,983 »
Сѣстные припасы и овощи . . . . .	936,254 »
Кожи буйволовыя и бычачьи . . . . .	752,747 »
Лѣкарства . . . . .	988,218 »
Камфора . . . . .	411,942 »
Ревень . . . . .	190,142 »

Занимающій первое мѣсто по цифрѣ вывоза (около 40 милл. ланъ въ годъ) *шелкъ*, хотя и считается лучшимъ въ мірѣ, тѣмъ не менѣе не представляетъ прогрессивнаго увеличенія въ вывозѣ, и даже наоборотъ, вслѣдствіе ухудшенія качества продукта, Европа и Америка въ послѣднее время начинаютъ покупать меньше китайскаго шелка. Сосѣдняя Японія, пользуясь китайскимъ индифферентизмомъ, старательно развиваетъ шелководство и достигла у себя увеличенія вывоза шелка, преимущественно низшаго качества. Впрочемъ въ самые послѣдніе годы прогрессъ шелкопроизводства въ Китаѣ выразился въ устройствѣ нѣсколькихъ шелкопрядиленъ по европейскому образцу.

Одинъ изъ главнѣйшихъ предметовъ вывоза, наиболѣе касающійся интересовъ русской торговли, это — *чай*. Вывозъ этого продукта хоть и значителенъ (на сумму около 30 мил. ланъ ежегодно), но тѣмъ не менѣе представляетъ прогрессивное сокращеніе. За послѣднее десятилѣтіе общій вывозъ чая изъ Китая въ пикуляхъ (пикуль=144 фунта) выражается слѣдующими цифрами:

1887	годъ . . . . .	2,153,037	пикулей
1888	« . . . . .	2,167,552	«
1889	« . . . . .	1,877,331	«
1890	« . . . . .	1,665,396	«
1891	« . . . . .	1,750,034	«
1892	« . . . . .	1,622,681	«
1893	« . . . . .	1,820,831	«
1894	« . . . . .	1,862,312	«
1895	« . . . . .	1,865,680	«
1896	« . . . . .	1,712,841	«

Уменьшеніе вывоза китайскаго чая обусловливается, главнымъ образомъ, конкуренціей индійскихъ, ассамскихъ и цейлонскихъ чаевъ и тѣми чрезмѣрными пошлинами, которыми облагается чай въ самомъ Китаѣ. Индійскій чай обходится дешевле и низшіе сорта его превосходятъ по достоинству соответственные сорта китайскаго, который подвергается чрезвычайно небрежной обработкѣ. Уменьшеніе вывоза китайскихъ чаевъ происходитъ главнымъ образомъ вслѣдствіе пониженія спроса на нихъ въ Англійскихъ владѣніяхъ и частию въ Америкѣ; только сохраняющійся и даже возрастающій спросъ на чай со стороны Россіи удерживаетъ послѣдніе годы цифру общаго вывоза этого продукта отъ чрезмѣрнаго паденія. Соотношеніе это выражается, на примѣръ, слѣдующими цифрами:

Куплено чая въ Китаѣ (въ пикуляхъ):

	Въ 1893 г.	Въ 1896 году:
Великобританіей . . . . .	367,218 п.	219,409 п.
Англійск. колоніями (включая Индію, Брит. Америку, Гонконгъ, Южн. Африку и Австралію). . . . .	316,256 »	211,056 »
Россією (включая Сибирь) . . . . .	683,744 »	915,963 »
Сѣверн. и Южной Америкой . . . . .	342,293 »	226,123 »

Количество чая, пріобрѣтаемое другими странами и государствами, сравнительно ничтожно.

Главными пунктами по вывозу чая въ Россію является Ханькоу, Кьюкіанъ (Цзюцзянь) и Фуджоу. Во всѣхъ этихъ городахъ существуютъ русскіе коммисіонерскіе дома для покупки и пересылки чаевъ въ Россію. Главнымъ пунктомъ для закупки чаевъ остается всетаки Ханькоу: въ одномъ этомъ городѣ для отправки въ Россію въ 1893 году, напримѣръ, было закуплено чаевъ на сумму около 11 м. рублей, изъ нихъ около 9-ти милліоновъ было уплачено за байховый чай. При такихъ колоссальныхъ суммахъ, уплачиваемыхъ нами Китаю, естественно должна была зародиться мысль о попыткѣ разведенія чаевъ въ предѣлахъ русскихъ владѣній. Въ первой половинѣ текущаго десятилѣтія, по почину Туркестанскаго генераль-губернатора, были сдѣланы попытки къ разведенію чая въ Средней Азіи. Къ этимъ попыткамъ правительства присоединилась и частная инициатива; еще лѣтъ 5 тому назадъ извѣстный чаоторговецъ К. С. Поповъ вывезъ изъ центрального Китая нѣсколько чайныхъ кустовъ на Кавказъ, при чемъ для культивировки этихъ разсадокъ выписаны были спеціальныя рабочіе изъ Китая. Опытъ оказался удачнымъ, и чай получился весьма хорошаго качества. Далѣе, дирекція чайныхъ плантацій (удѣльнаго вѣдомства) приступила къ опытамъ культуры чайнаго куста въ Закавказской Кахетіи и въ Ленкоранскомъ уѣздѣ Бакинской губерніи. Съ цѣлью изученія чайной культуры удѣльное вѣдомство въ 1895 году командировало въ Китай спеціальную экспедицію, въ составъ которой вошли: управляющій удѣльными имѣніями на Кавказѣ г. Клингенъ, профессора Красновъ и Семонсонъ и г. Смѣшковъ. Экспедиція эта посѣтила Индію, Цейлонъ, Японію и подробно изучила чайныя плантаціи въ китайской провинціи Хубэй. Труды экспедиціи внесли, конечно, цѣнный вкладъ въ изученіе

вопроса о разведеніи чая; но дѣло распространенія чайныхъ плантацій въ русскихъ владѣніяхъ, а главное -- распространеніе его на рынкѣ потребителей — стоитъ, конечно, независимо отъ теоретической разработки вопроса. Вышеприведенное сопоставленіе цифръ потребленія чая въ 1893 и 1896 годахъ ясно показываетъ, что до послѣдняго времени мы все-таки остаемся на міровомъ рынкѣ главными потребителями, не только не сократившими, но еще значительно увеличившими свои чайныя закупки. Въ будущемъ дѣло можетъ быть и измѣнится, но пока что — съ этимъ приходится считаться, какъ съ существующимъ фактомъ. Кромѣ неблагопріятныхъ сторонъ (въ смыслѣ большой денежной затраты) въ фактѣ этомъ есть и сторона благопріятная для Россіи, которой, конечно, слѣдуетъ воспользоваться. Какъ главный потребитель и покупатель чая, Россія пріобрѣтаетъ, несомнѣнно, извѣстную цѣнность и значеніе въ глазахъ того населенія центрального Китая, которое состоитъ производителемъ этого продукта. Это создаетъ извѣстное благопріятное положеніе, которымъ Россія можетъ воспользоваться не только для своихъ коммерческихъ, но и для политическихъ интересовъ. Въ интересахъ коммерціи и промышленности русскіе покупщики чая могутъ легче другихъ стать агентами и посредниками по сбыту въ центральномъ Китаѣ подходящихъ продуктовъ русской промышленности (керосинъ, сукна, мануфактуры и пр.); имѣя въ своихъ рукахъ главный чайный рынокъ, они легко могутъ оказать извѣстное давленіе на китайскаго потребителя въ смыслѣ предпочтенія русскихъ товаровъ произведенія другихъ національностей, извѣстный рынокъ для русскихъ товаровъ они могутъ открыть русской промышленности уже однимъ путемъ обмѣна при расплатѣ за чай не деньгами, а товаромъ. Оконча-

ніе Сибирской жел. дороги и ряда желѣзнодорожныхъ линій въ предѣлахъ китайскихъ владѣній, несомнѣнно, откроютъ въ этомъ направленіи для русской промышленности и торговли самыя благопріятныя перспективы.

Довольно крупную статью китайскаго вывоза представляетъ *хлопчатая бумага* (около 6 милл. ланъ въ годъ); почти вся она идетъ въ Японію, гдѣ обращается въ пряжу и ткани и, въ выдѣланномъ уже видѣ, появляется на тѣхъ же китайскихъ рынкахъ. Несомнѣнно, что съ проведеніемъ усовершенствованныхъ путей сообщенія сосѣдняя Китаю Россія могла бы извлечь изъ хлопчатобумажной промышленности значительную часть тѣхъ выгодъ, которыя нынѣ извлекаетъ одна Японія.

Значительную сумму вывоза, около 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мил. ланъ въ годъ, даютъ *бобы и бобовыя выжимки*. Продуктъ этотъ направляется главнымъ образомъ въ Японію, гдѣ бобовыя выжимки идутъ на удобреніе почвы подъ сахарныя плантаціи и на кормъ скоту. Тотъ же продуктъ заслуживаетъ и нашего вниманія, такъ какъ большая часть его изготовляется въ Южной и средней Манчжуріи и потому онъ вѣроятно будетъ составлять значительную статью дохода для будущихъ желѣзнодорожныхъ линій въ Маньчжуріи, какъ магистральной такъ и той, которая отъ Хуланчена направится на югъ къ портамъ Нюнчжуану и Талиенвану.

Солома, *соломенныя издѣлія, циновки и плетенія* изъ тростника, бамбука и дерева издавна составляютъ важную отрасль китайской индустріи и вывоза. Развитію вывоза этихъ произведеній препятствуетъ китайская косность, недозволяющая примѣнять улучшенныхъ способовъ производства. Въ послѣднее время на западныхъ рынкахъ раздаются жалобы на дурное качество и грубость этихъ ки-

тайскихъ издѣлій, которымъ начинаютъ предпочитать японскія, не смотря на ихъ меньшую прочность.

Вывозъ изъ Китая *шерсти* возникъ сравнительно недавно, но достигъ уже значительныхъ размѣровъ, перевалившихъ за сумму въ два милл. ланъ ежегодно. Возрастаніе этого вывоза таково, что за послѣднія 12 лѣтъ онъ увеличился почти въ сто разъ. Шерсть направляется какъ съ юга Китая — тибетскихъ барановъ и яковъ, — такъ и съ сѣвера — овецъ, козловая и верблюжья. Южная шерсть направляется главнымъ образомъ по р. Янцекіангу -- въ Чункинъ Ичанъ и Ханькоу; сѣверная — закупается въ Гуй-хуа-чэнъ, Пекинъ, Калганъ и Долонъ-Норъ, причемъ главнымъ складочнымъ пунктомъ считается Гуй-хуа-чэнъ (или Куку-хото), куда ежегодно съѣзжаются для закупокъ китайскіе купцы и агенты Тянцинскихъ фирмъ. Изъ Гуй-хуа-чэна караваны съ шерстью направляются на востокъ въ Тянцинь, который служитъ главнымъ пунктомъ экспорта шерсти на сѣверъ. Немалымъ тормазомъ торговли шерстью служитъ первобытный способъ перевозки на верблюдахъ, что обходится чрезвычайно дорого, такъ что доставка кипы шерсти отъ Гуй-хуа-чэна до Тянцина стоитъ нынѣ около 2 ланъ и 80 фынъ, т. е. около 5 рублей. Если впоследствии осуществится предполагаемое проведеніе жел. дороги отъ Тянцина къ Гуйхуачэну, то стоимость провоза шерсти сократится разъ въ десять. Транспортировка шерсти несомнѣнно также составитъ значительную статью дохода и для тѣхъ желѣзнодорожныхъ линій, которыя сооружаются нынѣ Россіей въ предѣлахъ Маньчжуріи.

Не безъинтересный для насъ предметъ вывоза составляютъ также *кожи* (бычачьи, буйволовыя, козловыя и т. п.) и *мѣха* и мѣховыя издѣлія. Значи-

тельную часть этихъ товаровъ доставляетъ сосѣдняя намъ Маньчжурія. Вывозъ кожъ и мѣховъ изъ Китая въ послѣднее время весьма энергично прогрессируетъ, какъ это можно видѣть изъ слѣдующихъ цифръ за послѣдніе 4 года:

ВЫВЕЗЕНО ВЪ ЛАНАХЪ:

	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.
Кожъ на	752,747	1,089,918	980,944	1,826,281
Мѣховъ „	1,299,159	1,681,710	2,649,670	2,644,482

Крупную сумму вывоза составляетъ также *табакъ* (въ послѣдніе годы около 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. ланъ), значительная часть котораго вывозится также изъ Маньчжуріи. Табакъ направляется главнымъ образомъ въ Индію и индійскій архипелагъ. Значительное распространеніе имѣетъ также Маньчжурскій табакъ въ предѣлахъ Приамурскаго края и Забайкалья.

Китай съ давнихъ временъ пріобрѣлъ всесвѣтную извѣстность своими *фарфоровыми издѣліями*.

Послѣ тайпинскаго возстанія (въ 50-хъ годахъ), когда разрушена была главная правительственная мануфактура въ Цинъ-ды-чэнѣ, вывозъ фарфора изъ Китая понизился. Тѣмъ не менѣе въ послѣдніе годы вывозъ фарфоровыхъ и глиняныхъ издѣлій значительно прогрессируетъ, какъ показываютъ, напр., слѣдующія цифры этого вывоза, выраженные въ ланахъ:

Въ 1893 г. на	1,178,834 лан.
„ 1894 „ „	1,231,136 „
„ 1895 „ „	1,541,132 „
„ 1896 „ „	1,628,340 „

Главнымъ пунктомъ вывоза фарфора въ настоящее время служитъ г. Кюкианъ (Цю-цзянь) на р. Яндекиангъ.



Такой вывозъ, какъ китайскія *платье и обувь*, находится въ тѣсной зависимости отъ размѣровъ китайской эмиграціи и возрастаетъ, конечно, вмѣстѣ съ этой послѣдней. Въ послѣдніе (1895—1896) годы этотъ вывозъ перевалилъ уже за сумму въ 2 милліона ланъ.

Въ той же зависимости находится вывозъ такихъ предметовъ, какъ *фейерверки и хлопушки, съестные припасы и овощи*,— всѣ они вывозятся изъ Китая главнымъ образомъ для потребленія самихъ китайцевъ, эмигрировавшихъ изъ своего отечества.

Пропорціонально той же увеличивающейся эмиграціи возрастаетъ, вѣроятно, и вывозъ китайскихъ *лѣкарствъ*; съ 988,218 ланъ въ 1893 году онъ поднялся къ 1896 году до 1,163,570 л. Китайская медицина проникаетъ за границу китайскихъ владѣній вмѣстѣ съ китайскимъ, а главнымъ образомъ съ тибетскимъ и ламаитскимъ культомъ. Вслѣдствіе этой послѣдней причины китайская медицина имѣетъ, напримѣръ, широкое распространеніе среди нашихъ бурятъ Забайкальской области, а также и среди нѣкоторыхъ другихъ инородцевъ нашихъ Азіатскихъ владѣній.

Вывозъ *камфоры*, вслѣдствіе явившагося большого спроса, возросъ къ 1895 году до 472,201 лан.; но уже въ слѣдующемъ 1896 году по отчетамъ китайскихъ таможенъ значится сумма всего въ 67,738 ланъ. Объясняется это тѣмъ, что вся почти камфора добывается на Формозѣ, которая перешла отъ Китая во власть Японіи.

Вышеприведенная таблица съ цифрами общаго оборота китайской морской торговли за послѣдніе 13 лѣтъ (съ 1884 по 1896 годъ) наглядно показываетъ, что торговля эта постоянно и неукоснительно увеличивается, не смотря даже на разныя неблагоприятныя обстоятельства, включая даже и такія, какъ война съ иноземнымъ непріателемъ. Въ при-

веденную нами таблицу не включена стоимость иностранных товаров, перевозимыхъ въ джонкахъ и на пароходахъ между нетрактатными портами, не подлежащими контролю морской таможни. Наибольше крупная доля изъ общаго оборота внѣшней и каботажной торговли Китая принадлежитъ Великобританіи. По вычисленію г. Коростовца, берущаго въ основу своего расчета 1894-й годъ, въ общей торговлѣ Китая участіе Великобританіи выражается въ 61,15<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; участіе самого Китая даетъ 25,22<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; но если исключить участіе самого Китая, заключающееся почти въ одномъ каботаждѣ, то на долю Великобританіи и ея колоній придется 75<sup>0</sup>/<sub>0</sub> всей внѣшней торговли страны; Германія даетъ 6,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Японія 2,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Франція 2,04<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и Россія 1,5<sup>50</sup>/<sub>0</sub>.

Если мы возьмемъ общій оборотъ торговли Китая (его ввозъ и вывозъ) за 1896 годъ, то изъ общей суммы 333,671,415 ланъ на долю Англии и ея колоній приходится 235,624,226 ланъ, или 70,25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а на долю Россіи, считая грузы на Кяхту, на Одессу и Приамурскую область, 17,135,723 лана или 5,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Не лишено интереса *соотношеніе* въ этихъ суммахъ *ввоза и вывоза*. Общій ввозъ составляетъ 202.589,994 л. или 60,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общаго оборота морской торговли: а общій вывозъ 39,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, т. е. ввозъ въ Китай превышаетъ вывозъ въ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> раза. Если возьмемъ торговые обороты въ Китаѣ Англии и ея колоній, то здѣсь ввозъ даетъ 164,927,494 л., а вывозъ — 70,700,732 л., т. е. ввозъ превышаетъ вывозъ уже въ 2 раза. Когда же возьмемъ общій оборотъ морской торговли Россіи, то на долю ввоза приходится всего 2,229,129 ланъ, а на долю вывоза 14,906.594 лана, т. е. здѣсь наблюдается уже рѣзко выраженное совершенно обратное явленіе: *вывозъ изъ Китая въ Россію почти въ семь разъ превышаетъ ввозъ изъ Россіи въ Китай*. Хотя въ вышеприведенныя суммы не

включена сухопутная торговля между Китаемъ и Россіей, болѣе значительная, чѣмъ морская, но все-таки соотношеніе ввоза и вывоза этой торговли достаточно характеризуется и этими данными \*). Такое соотношеніе наглядно показываетъ, что въ политико-экономическихъ отношеніяхъ Китая и Россіи послѣдней остается еще желать очень многого и предстоитъ еще очень и очень много работы и усилій, прежде чѣмъ всякіе разговоры „о преобладаніи русскаго вліянія въ Китаѣ“ получатъ подъ собой прочное фактическое основаніе. Пока-что для Россіи рѣчь можетъ идти не столько „о завоеваніи“, сколько о томъ, чтобы въ возможно меньшей степени быть данникомъ...

Соотвѣтственно крупнымъ размѣрамъ своей торговли Великобританія со своими колоніями занимаетъ также первое мѣсто и по числу *торговыхъ фирмъ и резидентовъ*. Еще въ 1894 году въ Китаѣ насчитывалось 350 англійскихъ фирмъ и въ странѣ проживало свыше 8000 англичанъ. Слѣдующее за Англіей мѣсто занимала Германія, у которой было 85 фирмъ съ 1,300 резидентами, затѣмъ Японія съ 50 фирмами, Франція—съ 32, Америка—съ 31 и

\*) Болѣе точныя свѣдѣнія объ этомъ мы находимъ въ изданіи Мин. Фин., въ книгѣ „Производительныя силы Россіи“, въ статьѣ В. И. Покровскаго „Внѣшняя торговля Россіи“. Здѣсь между прочимъ мы читаемъ: „Торговый оборотъ (Россіи) съ Китаемъ за 1894 годъ выражается 3,37% (всего торговаго оборота по внѣшней торговлѣ Россіи), отпускъ составляетъ 0,67%, а привозъ—6,88%. Въ пятилѣтіе съ 1886 по 1890 г.г. отпускъ составлялъ 0,35% а привозъ 6,95%. Любопытно въ данномъ случаѣ,—замѣчаетъ по поводу этого авторъ,—какое ничтожное значеніе для нашей отпускной торговли имѣетъ китайскій рынокъ“. Вышеприведенное процентное исчисленіе опирается на слѣдующія данныя о внѣшней торговлѣ Россіи за 1894 годъ: Весь торговый оборотъ составлялъ 1,228,32 мил. рублей; изъ нихъ общій вывозъ—668,75 мил.; и привозъ 559,57 мил.; въ этой суммѣ общій оборотъ торговли Россіи съ Китаемъ былъ—42,99 мил. изъ коихъ на вывозъ изъ Россіи приходилось лишь 4,49 мил., а на ввозъ въ Россію—38,50 мил. рубл., т. е. при введеніи въ расчетъ общей (морской и сухопутной) торговли соотношеніе русскаго вывоза къ ввозу не дѣлается болѣе благоприятнымъ,—ибо выражается отношеніемъ 1 : 9.

Россія—съ 12 фирмами, исключительно чайными, и съ 200 русскими подданными, проживавшими въ восточномъ Китаѣ.

Сообразно постепенному увеличенію оборотовъ внѣшней торговли росло постоянно и число судовъ, заходящихъ въ китайскіе порты и количество ввезеннаго ими груза, что можно видѣть изъ слѣдующей таблицы:

Годы:	Паровыя суда:		Парусныя суда:		Всего:	
	Число	Колич. тоннъ	Число	Колич. тоннъ	Число	Колич. тоннъ
1887 . .	23,439	21,149,526	4,942	1,050,135	28,381	22,199,661
1888 . .	23,249	21,311,651	4,912	996,208	28,161	22,307,859
1889 . .	24,604	22,684,132	4,541	833,752	29,145	23,517,884
1890 . .	25,838	23,928,557	5,295	947,902	31,133	24,876,459
1891 . .	28,040	26,720,841	5,952	989,947	33,992	27,710,788
1892 . .	28,974	28,410,156	8,953	1,030,419	37,927	29,440,575
1893 . .	29,761	28,270,050	8,141	1,041,761	37,902	29,318,811
1894 . .	30,027	28,506,074	8,036	1,115,927	38,063	29,622,001
1895 . .	28,176	28,683,408	8,956	1,053,670	37,132	29,737,078
1996 . .	31,452	32,358,375	9,043	1,132,482	40,495	33,490,857

Въ распредѣленіи посѣщающихъ китайскіе порты коммерческихъ судовъ первое мѣсто принадлежитъ той же Великобританіи; что касается Россіи, то она отстываетъ на 9-ое мѣсто. Характеризовать торговлю съ Китаемъ въ этомъ отношеніи можетъ слѣдующая таблица со свѣдѣніями о количествѣ судовъ и ихъ грузѣ за 1896 годъ, съ распредѣленіемъ по національностямъ:

	Число судовъ.	Количество тоннъ.
Великобританія . . . . .	19,711	21,847,082
Китай . . . . .	15,969	7,251,292
Германія . . . . .	2,090	1,945,019
Швеція и Норвегія . . . . .	1,126	870,173
Японія . . . . .	546	565,992
Франція . . . . .	427	434,415
Данія . . . . .	333	171,826
Америка . . . . .	143	165,578
Россія . . . . .	66	113,656

Такимъ образомъ, выгоды, извлекаемая изъ доставки и транспортировки грузовъ, выпадаютъ на

долю Россіи въ относительно небольшомъ количествѣ и далеко не соотвѣтствуютъ тому географическому положенію, которое занимаетъ Россія по отношенію къ Китаю.

Отъ общаго обзора торговли Китая перейдемъ теперь къ *обзору торговой дѣятельности его отдѣльныхъ, главнѣйшихъ торговыхъ центровъ*, останавливаясь преимущественно на тѣхъ, которые имѣютъ наибольшее отношеніе къ торговымъ интересамъ Россіи.

Китайскіе порты, открытые для иностранной торговли, конечно, имѣютъ не всѣ одинаковое значеніе во внѣшней торговлѣ. Если для относительной оцѣнки этого значенія мы возьмемъ общій оборотъ торговли, общую цѣнность ввозимыхъ и вывозимыхъ изъ каждаго порта грузовъ (за исключеніемъ транзита), то десятью первыми, наиболѣе важнѣйшими, торговыми пунктами явятся нижеслѣдующіе города въ слѣдующемъ нисходящемъ порядкѣ:

1. Шанхай общій оборотъ торговли . . . . .	92,035,296	ланъ
2. Тяньцзиньъ " " " " . . . . .	51,316,367	л.
3. Кантонъ " " " " . . . . .	46,160,343	л.
4. Ханькоу " " " " . . . . .	44,306,493	л.
5. Сватоу " " " " . . . . .	27,276,480	л.
6. Чинкіанъ (Чженыцзянь) " " " " . . . . .	22,950,209	л.
7. Нючжуанъ (Инцизы) " " " " . . . . .	22,771,346	л.
8. Чжифу " " " " . . . . .	19,533,953	л.
9. Нинбо " " " " . . . . .	17,123,444	л.
10. Фучжоу " " " " . . . . .	14,662,764	л.

Такъ какъ мы имѣемъ въ виду не только, обще-міровое значеніе китайскихъ портовъ, сколько отношеніе ихъ къ интересамъ нашей русской торговли, то, въ дальнѣйшемъ описаніи, намъ придется нѣсколько уклониться отъ порядка, устанавливаемаго выше-приведеннымъ спискомъ.

Изъ всѣхъ портовъ, открытыхъ для иностранной торговли, первое мѣсто по размѣрамъ торговли без-

спорно принадлежит *Шанхаю*, гдѣ валовой оборотъ, если включить торговлю каботажную и транзитную, достигаетъ суммы свыше 250 мил рубл. золот. въ годъ. Размѣры торговаго движенія въ этомъ портѣ выяснятся наглядно, если сопоставить количество посѣтившихъ его судовъ, напр., въ 1893 году, съ количествомъ таковыхъ же за тотъ же годъ въ нашихъ главнѣйшихъ портахъ Евр. Россіи. Получится слѣдующее:

Порты	Колич. пароход.	Тонны
Петербургско кронштадтскій	1,334	1,079,960
Одесскій . . . . .	950	1,341,158
Шанхайскій . . . . .	2,820	3,147,734

Сумма ввоза въ Шанхай иностранныхъ товаровъ составляетъ отъ 100 до 120 мил. руб. зол. причемъ отъ 75 до 80% товаровъ переотправляется въ другіе порты и внутрь страны; изъ приходящихъ въ Шанхай китайскихъ товаровъ, въ суммѣ отъ 80 до 100 мил. р. зол., также большая часть переотправляется въ другіе китайск. порты. Шанхай занимаетъ также первое мѣсто какъ главный денежный рынокъ Китая и какъ центръ промышленной и умственной жизни европейцевъ на Дальнемъ Востоку. Европейская колонія въ Шанхаѣ достигаетъ 4 тысячъ человѣкъ, а туземное населеніе города доходитъ до полумилліона жителей. Европейцы живутъ въ трехъ Settlement'ахъ или „концессіяхъ“ — французской, англійской и американской, которыя состоятъ подъ управленіемъ двухъ муниципалитетовъ: англо-американскаго и французскаго. Почти всѣ государства имѣютъ въ Шанхаѣ своихъ консуловъ; съ недавнихъ поръ и Россія учредила здѣсь должность генеральнаго консула. Въ Шанхаѣ имѣются: англійская, французская, нѣмецкая и японская почтовые конторы, принимающія корреспонденцію и посылки для отправ-

ки на своихъ пароходахъ. Здѣсь есть также отдѣленіе таможенной почты, дѣйствующей между трактатными портами и агентство мѣстной почты (local post), зависящей отъ муниципалитета, каковыя агентства существуютъ и въ другихъ трактатныхъ портахъ. Почтово-пассажирское сообщеніе Шанхая съ Европою поддерживается субсидированными пароходными компаніями: двумя англійскими, германскою (изъ Бремена), австрійскою (Ллойдъ), французскою (Messageries) и испанскою.

Портъ Шанхай достигъ настоящаго своего экономическаго благосостоянія лишь послѣ Тяньцзинскаго договора (1858 г.), когда европейской торговлѣ былъ открытъ доступъ въ сѣверные и внутренніе рѣчные (по Янцекіянгу) порты. Съ этого времени онъ сдѣлался главнымъ посредникомъ въ обмѣнѣ произведеній центральныхъ и сѣверныхъ провинцій Китая на европейскіе и индійскіе товары. Операциі наиболѣе крупныхъ иностранныхъ фирмъ Шанхая носятъ по преимуществу чисто коммисіонный характеръ. Весьма видную роль въ этихъ операціяхъ играютъ существующія въ Шанхаѣ отдѣленія крупныхъ банковъ, изъ которыхъ наиболѣе крупными по размѣру своихъ оборотовъ являются: Hongkong and Shanghai Banking Corporation (акціонерн. капиталъ 10 мил. мексиканск. долларовъ запасной 8,000,000 мекс. д. и акціонерный—10 мил. Comptoir National d'Escompte de Paris, Chartered Bank of India, Anstralia and China (акціонерн. капит. 800 тысяч. фунт. стерл., основной—столько же и запасной 450 т. ф. ст. Chartered Mercantile Bank of India, London and China, National Bank of China (акціонерн. кап. 500 тыс. фунт. стерл.), Bank of China-Japon and the Straits и Deutsche-Asiatische Bank. Съ 1896 года въ Шанхаѣ открыто также отдѣленіе и Русско-Китайскаго банка.

Еще недавно почти всѣ торговыя и промышленныя предпріятія Шанхая находились исключительно въ европейскихъ рукахъ и велись на иностранныя капиталы; но, по мѣрѣ возрастанія довѣрія къ европейцамъ, вмѣстѣ съ европейскими капиталами начали постепенно фигурировать и капиталы китайскіе. Въ послѣднее время уже во многихъ промышленныхъ и торговыхъ предпріятіяхъ, устроенныхъ и управляемыхъ иностранцами, участвуютъ въ качествѣ вкладчиковъ, пайщиковъ и акціонеровъ китайскіе капиталисты, иногда въ цѣлой половинѣ основнаго капитала. На ряду съ этимъ въ иностранныхъ банкахъ уже значительный процентъ вкладовъ принадлежитъ китайцамъ. Китайцы владѣютъ также большимъ числомъ каботажныхъ и рѣчныхъ пароходовъ, плавающихъ подъ европейскими флагами, подъ командою иностранныхъ офицеровъ, но съ экипажемъ изъ китайцевъ.

Изъ предметовъ ввоза въ Шанхайскій портъ въ прежнее время первое мѣсто занималъ опиумъ, но теперь это мѣсто занялъ ввозъ бумажныхъ издѣлій и пряжи; послѣдней импортируется ежегодно на 16 милл. р. зол., причемъ значительная часть ея переотправляется въ другіе порты и внутрь страны для переработки на мѣстныхъ ткацкихъ фабрикахъ.

Для русской торговли изъ предметовъ шанхайскаго ввоза могли-бы имѣть интересъ сукна, лѣсъ и морская капуста. Русское сукно ввезено было въ Шанхай въ 1881 году въ количествѣ 20 тысячъ кусковъ на сумму 1,076,000 р. метал., а въ 1890 году ввозъ его упалъ уже до 4 тысячъ кусковъ на сумму 156,000 руб. м.; въ 1896 году русскаго сукна ввезено было 4,227 кусковъ на сумму 86,654 лана. Такимъ образомъ можно предположить, что русское сукно или не пріобрѣло надлежащаго къ себѣ довѣрія, или не сумѣло приспособиться къ



вкусу и потребностямъ китайскаго рынка. Въ доставкѣ лѣса, морской капусты и трепанговъ русская Приморская область по своему положенію могла бы занять первое мѣсто, но въ шанхайской торговлѣ этими продуктами Россія почти не участвуетъ;—лѣсъ идетъ сюда изъ Маниллы, Японіи и Америки, трепанги и капуста изъ Японіи.

Въ лучшихъ условіяхъ находится ввозъ въ Шанхай русскаго керосина, который въ послѣдніе годы, какъ мы уже говорили выше, догналъ своего соперника—американца.

Среди предметовъ шанхайскаго вывоза первое мѣсто занимаетъ шелкъ. Изъ Шанхая экспортируется шелкъ-сырецъ (желтый, бѣлый и дикій), шелковыя ткани, очески, коконы и понджи (изъ дикихъ шелковичныхъ червей).

Второе мѣсто въ вывозѣ изъ Шанхая занимаетъ чай, доставляемый сюда по преимуществу изъ провинціи Цзянси и Анхой. Вывозъ чая изъ Шанхайскаго порта въ послѣднее время, подъ вліяніемъ конкуренціи индійскихъ чаевъ, значительно понижился. Это пониженіе можно видѣть изъ слѣдующаго сопоставленія.

Вывезено изъ Шанхая чаевъ:

	въ 1881 году.		въ 1892 году.	
	Пуды: тыс.	Руб. мет. тыс.	Пуды: тыс.	Руб. мет. тыс.
Чай черный	1,571	13,361	1,019	7,358
„ зеленый	817	8,365	696	4,924
„ кирпичный	762	1,992	975	2,910
„ плиточный	—	—	33	206
		<u>23,718</u>		<u>15,398</u>

Участіе Россіи въ экспортѣ изъ Шанхая не поддается точному опредѣленію, такъ какъ большинство грузовъ, отираваемыхъ въ русскія владѣнія, идутъ такими малыми порціями, что отдѣльные пароходы подъ нихъ не зафрахтовываются и они по-

гружаются на пароходы другихъ національностей, подъ флагомъ которыхъ и выходятъ изъ порта и попадаютъ къ намъ чрезъ посредство европейскихъ комиссіонерскихъ фирмъ. Количество приобрѣтаемыхъ въ самомъ Шанхаѣ чаевъ за счетъ русскихъ фирмъ — ничтожно, такъ большая часть ихъ закупается въ Ханькоу. Болѣе важнымъ предметомъ является шелкъ, который покупается для насъ иностранными фирмами; часть этого шелка идетъ въ Россію чрезъ Приморскую область и чрезъ сухопутную границу — на Кяхту и Иркутскъ. Съ проведеніемъ сибирской магистрали и маньчжурскихъ линій, вѣроятно, установится приобрѣтеніе этого товара изъ первыхъ рукъ, что, конечно, уменьшитъ стоимость его потребленія въ Россіи.

Изъ китайскихъ портовъ наиболѣе крупныя обороты съ Шанхаемъ имѣютъ: Тяньцзинь, Ханькоу, Кантонъ и Сватоу. Между ними и Шанхаемъ оживленныя торгово-пассажирскія сношенія поддерживаются многочисленными каботажными, по преимуществу англійскими, англо-китайскими и японскими компаніями. Въ послѣднее время выдающееся участіе въ этомъ каботаждѣ начинаютъ принимать нѣмцы.

По размѣрамъ торговли и по отношенію ея къ нашимъ русскимъ интересамъ, на второмъ мѣстѣ послѣ Шанхая, долженъ быть упомянутъ Тяньцзинь. Торговое значеніе этого порта въ значительной степени обуславливается тѣмъ, что онъ расположенъ вблизи столицы, (въ 120 вер. отъ Пекина) и находится у слиянія судоходной рѣки Бай-хэ (Пейхо) съ обширнѣйшимъ „Императорскимъ каналомъ“. Этотъ каналъ, заканчиваясь здѣсь, начинается на югѣ, у города Хань-чжоу, и представляетъ длинную (протяженіемъ около 1500 в.) водную линію, прорѣзывающую четыре богатые и густонаселен-

ныя провинціи (Чжецзянь, Цзянсу, Шаньдунъ и Чжили) и примыкаетъ къ двумъ крупнѣйшимъ рѣчнымъ системамъ Китая, къ Гоанго и Янцекіангу (Хуанхэ и Янъ-цзы-цзянь). Тяньцзинъ издавна служилъ складомъ товаровъ, предназначавшихся для сѣверныхъ провинцій Китая и для Монголіи. Торговый оборотъ Тяньцзина въ 1896 году достигъ 51,316,367 ланъ.

Тяньцзинъ соединенъ въ настоящее время съ Пекиномъ желѣзною дорогою, которая въ другую сторону отъ Тяньцзина направляется къ берегу Желтаго моря, къ Печилійскому заливу, а отсюда въ сѣверо-восточномъ направленіи параллельно Ляодунскому заливу, проходя Кантонъ, Шанхайгуанъ и Нинъ-Юань-джоу, — направляется къ гор. Цзиньчжоуфу. По этой послѣдней линіи, еще не вполне законченной, въ настоящее время поѣзда ходятъ на протяженіи 350 верстъ отъ Тяньцзина. Эта желѣзная дорога снабжается углемъ изъ богатыхъ китайскихъ копей, разрабатываемыхъ по европейскому способу; тѣмъ же углемъ пользуются и пароходы, заходящіе въ Тяньцзинъ.

Китайское населеніе Тяньцзина достигаетъ до милліона душъ, иностранцевъ-же насчитывается въ немъ немногимъ болѣе тысячи. Иностранный кварталъ состоитъ изъ трехъ settlement'овъ, или концессій — англійской, французской и германской. Въ Тяньцзинѣ находятся представители трехъ нашихъ торговыхъ фирмъ, имѣется русское консульство и почтово-телеграфное агентство. Телеграфная линія, идущая отъ Тяньцзина, соединена съ русскою сѣтью въ Айгунѣ (близъ Благовѣщенска) и въ Хунчунѣ (близъ с. Новокіевскаго въ Уссурійскомъ краѣ). По конвенціи 1892 года китайское правительство обязалось также въ пятилѣтній срокъ провести телеграфную линію чрезъ Монголію къ Кяхтѣ и Троицкосавску.

Въ торговлѣ Тяньцзина ввозъ составляетъ 85<sup>0</sup>/<sub>0</sub> всего оборота. Главными предметами ввоза служатъ мануфактурныя издѣлія, бумажныя, шерстяныя и пряжа. Въ ряду шерстяныхъ издѣлій ввозится и наше русское сукно, но ввозъ и сбытъ его здѣсь носить случайный характеръ и непостоянство: такъ въ 1886 году русскаго сукна было ввезено на 249 тыс. руб. зол., въ 1890 — на 35 тыс. и въ 1896 — на 67 тыс. Кромѣ сукна русскіе купцы въ Тяньцзинѣ сбываютъ плись, тикъ, мишуру, морскую капусту, моральи рога и проч.; но сбытъ всѣхъ этихъ продуктовъ сравнительно незначителенъ. Обстоятельство это обусловливается тѣмъ, что, имѣя вѣрный и значительный доходъ отъ комиссіонерства по переотправкѣ и упаковкѣ чаевъ, русскіе купцы не находятъ нужнымъ искать побочныхъ операцій, сопряженныхъ съ нѣкоторымъ рискомъ и не обѣщающихъ такихъ большихъ бырышей. Въ ближайшемъ будущемъ чай легко могутъ направляться въ Россію исключительно по тремъ путямъ: чрезъ Одессу, чрезъ Владивостокъ и чрезъ Николаевскъ, тогда чайныя операціи Тяньцзина неизбежно упадутъ и на ихъ мѣстѣ разовьются другія торговыя операціи по снабженію товарами сѣверныхъ провинцій собственнаго Китая, южной Маньчжуріи и восточной Монголіи. Наиболѣе подходящими предметами были бы: для ввоза — керосинъ и для вывоза — шерсть изъ Монголіи.

Въ настоящее время Тяньцзинъ имѣетъ значеніе для Россіи, почти исключительно, какъ главный транзитный пунктъ и складочное мѣсто для кирпичныхъ и байховыхъ чаевъ, отправляемыхъ въ Кяхту и доставляемыхъ сюда изъ Ханькоу, Кьюкіана и Фуджоу. Доставка чая въ Тяньцзинъ производится преимущественно на англійскихъ и китайскихъ пароходахъ и обходится приблизительно око-

до  $3\frac{1}{2}$  ланъ за тонну. Дальнѣйшая перевозка пуда чая отъ Тяньцзина до Кяхты составляетъ отъ 3 р. 25 до 3 р. 50 к. с., причемъ изъ этой суммы около 27<sup>0</sup>/<sub>0</sub> приходится на разстояніе отъ Тяньцзина до Калгана, 58<sup>0</sup>/<sub>0</sub>—отъ Калгана до Урги и 15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> отъ Урги до Кяхты. Чай, идущій изъ Тяньцзина, находится въ пути отъ Ханькоу до Кяхты, смотря по обстоятельствамъ, отъ 56 до 96 сутокъ; отъ Ханькоу до Тяньцзина 5 дней, отъ Тяньцзина до Калгана 13 дней и отъ Калгана до Кяхты—на верблюдахъ 35 дней и на быкахъ около 15 сутокъ. Провозная плата на этомъ послѣднемъ пути мѣняется по времени года и находится въ зависимости отъ уровня травъ въ Монголіи и отъ количества вьючнаго скота.

Общій вывозъ изъ Тяньцзина сухимъ путемъ въ Россію, чрезъ Кяхту, представляетъ весьма солидную и прогрессирующую сумму, а именно:

Въ 1893	году	вывезено	на	5,095,319	ланъ.
"	1894	"	"	6,257,452	"
"	1895	"	"	8,369,541	"
"	1896	"	"	8,291,052	"

Какъ это ни грустно для нашего патріотическаго чувства, но изъ Китая чрезъ Тяньцзинъ и сухопутную границу къ намъ идетъ не одинъ только чай, но и сахаръ, леденецъ и бумажный товаръ. Сахаръ привозится изъ Амоя (красноватый) и изъ Кантона (бѣлый). Не смотря на меньшую сладость и меньшую способность сохраняться, сахаръ этотъ все-таки находитъ ежегодно увеличивающійся спросъ въ Сибири и особенно въ Забайкальѣ, гдѣ русскій сахаръ необыкновенно дорогъ. Въ 1894 году, напримѣръ, китайскаго сахара было ввезено 690,980 фунт. на сумму 89,591 р. Мануфактура проложившая себѣ путь изъ Китая въ Кяхту это—далямба,

представляющая собой англійскій дрингъ, окрашенный въ Китаѣ.

Въ тѣсной связи съ торговой дѣятельностью Тяньцзина и Кяхты находится и г. *Калганъ*, лежащій на торговомъ трактѣ чрезъ Монголію у Великой стѣны, въ западной части пров. Чжили. Самостоятельно активное, участіе нашихъ, проживающихъ въ Калганѣ коммерсантовъ въ торговлѣ страны ничтожное, ибо ихъ спеціальное занятіе — это переукупорка и переотправка чаевъ, прибывающихъ сюда изъ Тяньцзина. Занятіе это настолько выгодное, что въ 1894 году, напримѣръ, тремя русскими фирмами въ Калганѣ было переотправлено въ Кяхту и Ургу 343,333 ящика чаю, и за несложную операцію отправки и укупорки было выручено 1,735,850 рублей, да еще получено 12,485 рубл. за переотправку 3,118 кулей сахара. Въ Калганѣ поступаютъ товары трехъ категорій: китайскіе — изъ внутренняго Китая: шелкъ, бумажныя ткани, овчины, мѣха, масла и пр.; русскіе изъ Кяхты: плись, сукна, юфть, сафьянъ, фабричныя издѣлія и мѣха; иностранныя изъ Тяньцзина: дрелинги, шертинги и др. бумажн. ткани. Торговля русскими товарами находится здѣсь цѣликомъ въ рукахъ китайцевъ.

Однимъ изъ наиболѣе важныхъ городовъ для интересовъ русско-китайской торговли является Ханькоу, который въ то же время состоитъ и третьимъ портомъ Китая по размѣрамъ общаго торговаго оборота. Ханькоу — это главный и первоначальный пунктъ экспорта чая въ Россію, куда онъ направляется на пароходахъ Добровольнаго флота чрезъ Одессу, а также во Владивостокъ, Николаевскъ и портъ Аянъ; другая часть чайнаго груза идетъ на иностранныхъ пароходахъ въ Тяньцзинъ для дальнѣйшаго слѣдованія по сухопутному тракту. Ханькоу лежитъ на р. Янцекіангъ, въ 900 верстъ отъ его устья, въ

густонаселенной и богатой провинціи Хубэй; онъ одновременно соединяетъ въ себѣ удобства и центрального и портового города, такъ какъ рѣчная пристань его значительную часть года доступна для большихъ морскихъ пароходовъ.

Въ Ханькоу проживаетъ около 400 иностранцевъ, изъ которыхъ около 40 русскихъ; туземнаго населенія въ городѣ числится около 800 тысячъ душъ. Кварталь иностранцевъ раздѣляется на три концессіи: англійскую, русскую и германскую. Въ Ханькоу имѣется русское консульство и русская церковь.

Общій оборотъ торговли Ханькоу въ 1896 г. составлялъ  $61\frac{1}{2}$  милл. ланъ и слагался изъ 38 м. ввоза и  $23\frac{1}{2}$  милл. общаго вывоза. Ханькоу имѣетъ по преимуществу транзитное значеніе и служитъ складочнымъ мѣстомъ для товаровъ вывозимыхъ за границу изъ центральныхъ китайскихъ провинцій, и распределителемъ европейскихъ товаровъ, идущихъ внутрь страны.

Крупнѣйшимъ предметомъ ввоза въ Ханькоу являются бумажныя издѣлія и пряжа. Изъ предметовъ ввоза, прикосновенныхъ интересамъ русской торговли, можно отмѣтить сукно и керосинъ. Ввозъ русскаго сукна крайне неравномѣренъ и непостояненъ, въ 1883 году его ввезено было 14 тыс. кусковъ на 732 тысячи руб. мет., въ 1894 г.—3 тыс. куск. на 173 тыс. руб. мет., а въ 1896 г.—4 тыс. куск. на 88,347 ланъ. Болѣе значителенъ и успѣшенъ прогрессирующій ввозъ русскаго керосина: въ 1889 г. его было ввезено всего лишь 381 тыс галоновъ \*). на сумму 69 тыс. руб., а въ 1896 году уже 6,465 тыс. галл. на 733,891 ланъ. Много-ли выгодъ извлекаютъ изъ этого керосиноваго прогресса сами

---

\*) Галлонъ=7,62 русскаго фунта.

русскіе, это — уже особый вопросъ, при рѣшеніи котораго слѣдуетъ, между прочимъ, имѣть въ виду, что ввозится керосинъ на судахъ иностранныхъ. Изъ другихъ предметовъ ввоза можно отмѣтить морскую капусту и сахаръ, въ доставкѣ которыхъ русская торговля могла бы принимать участіе, но пока не принимаетъ.

Въ отпускной торговлѣ Ханькоу на первомъ мѣстѣ стоятъ: чай, шелкъ и кожи. Въ послѣдніе годы можно безъ преувеличенія сказать, что ханькоуская чайная торговля держится вывозомъ въ Россію, ибо англичане съ каждымъ годомъ сокращаютъ вывозъ китайскихъ чаевъ, предпочитая имъ болѣе дешевые индійскіе. Требования изъ нашего отечества на Ханькоускій чай такъ велики, что не могутъ удовлетвориться наличными русскими фирмами. и часть чая для Россіи пріобрѣтается чрезъ англійскихъ и нѣмецкихъ комиссіонеровъ. Русскія фирмы въ Ханькоу занимаютъ въ настоящее время господствующее положеніе и пользуются почти полной самостоятельностью, благодаря сокращенію закупокъ на Лондонъ и непосредственному сношенію съ плантаторами чая. Пріобрѣтенный русскими фирмами чай отправляется чрезъ Одессу или Лондонъ, либо чрезъ Тяньцзинъ на Кяхту. До 1888 года оказывалось предпочтеніе кяхтинскому пути, но съ развитіемъ коммерческаго пароходства въ Тихомъ океанѣ и съ учащеніемъ рейсовъ Добровольнаго флота морской путь сталъ предпочитаться сухопутному, особенно для байховыхъ чаевъ, которыхъ въ послѣднее десятилѣтіе ввозится моремъ чрезъ Европу почти вдвое болѣе, чѣмъ сухопутьемъ чрезъ Иркутскую таможню.

Съ доставкой чрезъ Одессу конкурируетъ иногда кружный путь чрезъ Лондонъ на Петербургъ, такъ какъ фрахты на Лондонъ падаютъ иногда ни-



же фрахтовъ Добровольнаго флота на Одессу. Стоимость чая въ Ханькоу колеблется въ зависимости отъ урожая и курса; лучшій сортъ чая въ сезонъ 1893 г. стоилъ 1 р. 20 к., а низшій сортъ — около 10 к. за фунтъ. Кирпичный и плитный чай изготовляются въ Ханькоу и Кьюкианъ (Цюцзянъ) на русскихъ и китайскихъ фабрикахъ. Кирпичныхъ чаевъ вывозится послѣднее время изъ Ханькоу на сумму свыше 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мил. рублей ежегодно. Кирпичный чай, изготовляемый самими китайцами болѣе примитивными способами, сбывается по сравнительно дешевымъ цѣнамъ нашимъ бурятамъ, прискоковымъ рабочимъ и монгольскимъ кочевникамъ. Главнымъ пунктомъ ввоза къ намъ кирпичнаго чая является Кяхта, куда доставляется около 85<sup>0</sup>/<sub>0</sub> всего изготовляемаго въ Ханькоу количества.

Въ ходѣ чайной торговли не малое значеніе имѣютъ *банковыя операціи*. Въ какомъ видѣ совершаются эти операціи въ настоящую минуту, объ этомъ точныхъ свѣдѣній у насъ не имѣется, но до недавняго времени (до 1895 г.), по свидѣтельству Д. Д. Покатилова (нынѣ одного изъ довольно крупныхъ представителей Русско-китайскаго банка), положеніе дѣла представлялось во слѣдующемъ видѣ. На покупку чаевъ русскія фирмы получаютъ отъ своихъ заказчиковъ большею частью кредитивы на Лондонъ, которые и сбываются ими въ Шанхаѣ или въ самомъ Ханькоу, куда на время чайнаго сезона съѣзжаютъ агенты почти всѣхъ крупныхъ банковъ, производящихъ операціи въ Китаѣ. Всѣ торговыя операціи иностранныхъ купцовъ въ Ханькоу находятся въ прямой зависимости отъ сильно колеблющагося курса на серебро по отношенію къ золоту и къ мѣстной китайской монетѣ „чохамъ“. О размѣрѣ этихъ колебаній можно судить, на примѣръ, по слѣдующему:

Въ 1882 г. . . . .	1 ланъ=5 шилл.	7 пенс.=	1689 чохъ
„ 1885 . . . . .	„ „ =5	„ 2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> „ =	1723 „
„ 1888 . . . . .	„ „ =4	„ 8 „ =	1626 „
„ 1890 . . . . .	„ „ =5	„ 2 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> „ =	1462 „

Т. е. ни постоянства курса, ни параллельности между тремя валютами не существуетъ. Кромѣ риска, испытываемаго вообще всѣми иностранными купцами отъ такого колебанія курса, наши русскія фирмы несли непроизводительныя потери еще и отъ того, что вынуждены были обращаться къ посредничеству иностранныхъ, преимущественно англійскихъ, банковъ. Д. Д. Покатиловъ приводитъ такой примѣръ: въ 1888 году курсъ на серебро въ Ханькоу стоялъ довольно низкій, за то курсы на золото, при покупкѣ его въ Россіи и при переводѣ на Лондонъ, были очень невыгодны. Весною 1888 г. русскіе чайные торговцы въ Москвѣ платили 120 рублей и болѣе за 10 ф. стерл., ко времени же продажи чаевъ на нижегородской ярмаркѣ, т. е. при реализаціи затраченныхъ капиталовъ, 10 фунт. ст. стоили уже не болѣе 96 руб. Такимъ образомъ наши торговцы чаемъ потерпѣли на одномъ лишь курсѣ на золото убытковъ до 25<sup>0</sup>/. Само собой разумѣется, что убытокъ этотъ могъ бы быть значительно меньше, если бы русскія чайныя фирмы въ Ханькоу были избавлены отъ посредничества Лондона и имѣли бы прямыя денежныя сношенія съ Россіей. О размѣрахъ же банковыхъ операцій, совершаемыхъ русскими фирмами за чайный сезонъ можно судить по цифрѣ напр., 1893 г., когда русскія фирмы, по свидѣтельству г. Покатилова, получили отъ своихъ заказчиковъ переводами почтой и по телеграфу 1541 тыс. фунт. стерл. и 132 тыс. р. с. въ слиткахъ.

При такихъ обстоятельствахъ признавалось вполнѣ цѣлесообразнымъ и даже необходимымъ учрежденіе въ Шанхаѣ, съ отдѣленіемъ въ Ханькоу и Тянь-

цзинѣ, *Русско-китайскаго банка*. Банкъ этотъ учрежденъ на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 10 день декабря 1895 гѣда устава съ цѣлію производства торговыхъ операцій въ странахъ Восточной Азіи съ капиталомъ въ 6 мил. руб. мет. Учредителями банка объявлены были: кн. Э. Э. Ухтомскій, Р. Барсъ, П. Л. Гольдштанлъ, Р. Готтингеръ, Э. Денорманди, Э. Нецлинъ, А. Ротштейнъ и Я. Штернъ. Правленіе Банка помѣщено въ С.-Петербургѣ. Съ 1 февраля 1896 года Р.-К. банкъ открылъ отдѣленіе въ Шанхаѣ, затѣмъ въ томъ же году были открыты отдѣленія въ Ханькоу, Тяньцзинѣ и во Владивостокѣ. Въ 1898 г. образовано было еще два новыхъ отдѣленія въ Портъ-Артурѣ и въ Хуланченѣ (послѣднее для операцій, связанныхъ съ сооруженіемъ желѣзнодорожныхъ линій въ Маньчжуріи). Хотя Русско-китайскій банкъ признается (официально) учрежденіемъ частнымъ, но русско-китайскій договоръ объ его учрежденіи, заключавшійся при благопріятныхъ для Россіи обстоятельствахъ, вызванныхъ исходомъ китайско-японской войны, предоставилъ этому банку нѣкоторыя исключительныя и весьма обширныя права, о реализаціи которыхъ мы, впрочемъ, до сего времени точныхъ свѣдѣній не имѣемъ.

Русско-китайскому банку было предоставлено право совершать эмиссіонныя операціи, получать платежи по вносимымъ въ Китаѣ податямъ, чеканить съ разрѣшенія Пекинскаго правительства монету, совершать оплату процентовъ по китайскимъ займамъ, пріобрѣтать концессіи на проведеніе желѣзнодорожныхъ и телеграфныхъ линій и вообще принимать участіе въ операціяхъ, имѣющихъ отношеніе къ китайскому финансовому хозяйству“ \*).

\*) И. Коростовець, „Китайцы и ихъ цивилизація“ стр. 254.

При той неустойчивости и неопредѣленности международныхъ отношеній, которыя характеризуютъ современное положеніе дѣлъ на Азіатскомъ Востокѣ, между формально приобрѣтенными правами по договору съ той или другой азіатской державой и практическимъ осуществленіемъ (реализаціей) этихъ правъ всегда можетъ обнаружиться весьма крупное и существенное различіе. Недавняя исторія учрежденія русско-корейскаго банка, хотя представляющая собой болѣе рѣзкій и исключительный примѣръ, можетъ все-таки служить нагляднымъ доказательствомъ справедливости высказаннаго нами положенія. При такихъ условіяхъ становится совершенно понятнымъ, насколько интересно было бы, особенно для людей коммерческаго міра, получить изъ достовѣрнаго и компетентнаго источника возможно точныя свѣдѣнія объ истекшей двухъ-годичной практикѣ Р.-К. банка, о размѣрѣ и характерѣ его операцій и о сдѣланныхъ имъ успѣхахъ въ достиженіи намѣченныхъ цѣлей. За полученіемъ такихъ свѣдѣній мы, при составленіи даннаго очерка, обратились къ ближайшему къ намъ и надежнѣйшему источнику, къ одному изъ директоровъ Владивостокскаго отдѣленія упомянутаго банка (къ г. Эпштейну). Предупредивъ о томъ, что никакихъ конфиденціальныхъ свѣдѣній мы не добиваемся, мы предложили рядъ интересовавшихъ насъ вопросовъ, отвѣты на которые и свѣдѣнія по которымъ могутъ стать на нашъ взглядъ достояніемъ гласности и удовлетворить естественной любознательности и интересу общества. На нашу просьбу послѣдовало со стороны г. директора банка любезное выраженіе готовности дать просимыя свѣдѣнія, причемъ предложено было устно изложенные нами вопросы изобразить вкратцѣ письменно, и банкъ дастъ просимые отвѣты и свѣдѣнія. Эти отвѣты и свѣдѣнія

банка мы получили при пакетѣ Р.-К. банка отъ 16 іюля, за № 432, и воспроизводимъ ихъ съ дословной точностью вмѣстѣ съ предлагавшимися нами вопросами:

#### Отвѣты банка:

1. Договоръ русско-китайскаго банка съ китайскимъ правительствомъ 27 августа 1896 г\*).

Подлинникъ въ С.-Петербурѣ.

2. Составъ главной администраціи банка и его отдѣленій (съ указаніемъ адресовъ именъ, отчествъ и фамилій гл. представителей).

Правленіе въ С.-Петербурѣ.

3. Цифровые итоги по главнѣйшимъ операціямъ банка за время его существованія по 1-е іюля 1898 г. (Владивостокское отдѣленіе).

. . . . .

4. Участіе банка въ промышленныхъ и торговыхъ предпріятіяхъ въ Сибири (золотопробышленность, уголь, керосинъ и пр.)

Въ Сибири—поднятіе и расширеніе торгово-промышленныхъ предпріятій и силъ края.

5 То-же въ Китаѣ.

Цѣль банка въ Китаѣ—упорядочить сношенія съ Россіей, поднятіе торговли и значенія русскаго имени.

6. Отношеніе банка къ сооруженію Китайской восточной ж. дороги.

Финансировка.

7. Участіе банка въ сооруженіи другихъ линій въ Маньчжуріи и Китаѣ (перечень этихъ линій).

Финансировка.

---

\*) Этотъ, равно какъ и нѣкоторые другіе изъ предложенныхъ нами вопросовъ, интересовали насъ въ виду имѣющагося у насъ намѣренія дать очеркъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Китаѣ. Намѣреніе это, за недостаткомъ матеріаловъ, приходится оставить осуществленіемъ до болѣе благоприятнаго времени

8. Перечень желѣзнодорожныхъ линій, сооруженныхъ и проектируемыхъ въ предѣлахъ Китайской имперіи. (Нѣтъ ли обзора желѣзнодорожнаго дѣла въ Китаѣ?)

9. Современный курсъ денегъ и бумагъ, имѣющихъ отношеніе къ операціямъ банка (на 1 іюля 1898 г.).

10. Операціи (главнѣйшія) русско-китайскаго банка въ Шанхаѣ и Ханькоу.

11. То-же для отдѣленія въ Хуланченѣ.

12. Современные фрахты отъ Владивостока къ главнѣйшимъ пунктамъ Маньчжуріи и Китая.

13. Важнѣйшія операціи банка въ Портъ-Артурѣ и Ньючжуанѣ.

Развитіе идетъ быстро впередъ.

Послѣдняя заключительная фраза въ отвѣтахъ русско-китайскаго банка, конечно, должна дѣйствовать успокоительно и утѣшительно; но въ общемъ, отвѣты эти особеннаго обогащенія нашихъ познаній о дѣятельности русско-китайскаго банка не вносятъ. Безъ отвѣта остается даже такой вопросъ, какъ вопросъ о цифровыхъ итогахъ по главнѣйшимъ операціямъ русско-китайскаго банка за его двухлѣтнее существованіе, хотя въ практику всѣхъ другихъ банковъ вошло установившимся обычаемъ періодическое опубликованіе такихъ данныхъ во всеобщее свѣдѣніе. Что наименованіе операцій русско-китайскаго банка — „обще-банковыми“ не

Неокончены проэкты

По курсу С.-Петербургской биржи на Китай:

	руб.	коп.
за 100 т. лань .	123	
„ 100 мекс. дол.	92	85
„ 100 іень . . .	97	20

Обще-банковья.

Обще-банковья.

Неизвѣстны.

Приобрѣтеніе земель отъ китайскаго правительства. Финансировка морскихъ и сухопутныхъ войскъ въ Россіи.

вполнѣ соотвѣтствуетъ дѣйствительности, это обнаруживается уже изъ упоминанія въ числѣ операцій этого банка такой операціи, какъ „финансировка морскихъ и сухопутныхъ войскъ Россіи“, которая обыкновенно составляетъ функцію не частныхъ банковъ, а государственнаго казначейства. Включеніе же такой сложной и трудной задачи, какъ „поднятіе значенія русскаго имени“, само собой разумѣется, еще болѣе удаляетъ русско-китайскій банкъ отъ „обще-банковыхъ операцій“.

Не трогая такихъ сложныхъ операцій, какъ „поднятіе значенія русскаго имени“, можно было бы остановиться надъ слѣдующимъ, напримѣръ, болѣе простымъ вопросомъ: какъ мы видѣли выше, по свидѣтельству г. Покатилова, русскіе чайные комерсанты въ Ханькоу получаютъ переводомъ ежегодно до 15 милл. рублей отъ своихъ заказчиковъ; этотъ переводъ совершался до послѣдняго времени чрезъ банки иностранные, которые, конечно, получали отъ этого большія выгоды; какая же часть этихъ операцій по переводу перешла теперь отъ иностранныхъ банковъ къ банку русско-китайскому? Насколько уменьшились теперь тѣ потери комерсантовъ, которыя г. Покатиловъ опредѣляетъ въ 25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а г. Коростовецъ даже въ 40<sup>0</sup>/<sub>0</sub>? Что Р.-К. банкъ производитъ операціи по „финансировкѣ морскихъ и сухопутныхъ силъ Россіи“ въ портѣ Артурѣ и Нючжуанѣ, это—не столь важно, ибо эту операцію съ успѣхомъ выполняютъ и обыкновенныя уѣздныя казначейства (съ болѣе дешевымъ штатомъ служащихъ) съ помощью полковыхъ и баталіонныхъ казначеевъ; для насъ болѣе интересна не конкуренція русско-китайскаго банка съ уѣздными казначействами, а конкуренція съ такими учрежденіями, какъ Hongkong and Shanghai Baking Corporation, Chartered Bank of India, Australia and

China и т. д., и т. п. Къ сожалѣнію, для сужденія объ этой, спеціально банковской конкуренціи мы не располагаемъ въ настоящее время достаточными данными и вынуждены подождать того времени, когда русско-китайскій банкъ найдетъ возможнымъ опубликовать необходимыя для сего свѣдѣнія.

Пока что, сужденіе наше можетъ опираться лишь на нѣкоторыя „общія соображенія“; въ ряду-же этихъ послѣднихъ имѣется и такое: успѣхъ банковыхъ операцій той или другой націи связанъ со степенью довѣрія, кредита, оказываемаго этой націи; кредитъ-же, при прочихъ равныхъ условіяхъ, — безъ сомнѣнія, больше будетъ у той націи, которая въ данную страну (напр. въ Китай) внесла наибольшее количество матеріальныхъ цѣнностей (товаровъ). Выше мы видѣли, что въ то время, какъ ввозъ русскихъ товаровъ въ Китайскіе порты едва достигаетъ 2 милліоновъ \*), ввозъ товаровъ англійскихъ или принадлежащихъ англичанамъ доходитъ до 165 милліоновъ, т. е. превышаетъ русскій ввозъ въ 80 разъ. При такихъ условіяхъ возлагать чрезмѣрно большія надежды на конкуренцію въ Китаѣ нашихъ банковскихъ операцій съ англійскими не приходится.

Возвратимся къ обзорѣнію наиболѣе важныхъ для русской торговли портовъ Китая.

Кромѣ Ханькоу закупка и фабрикація кирпичныхъ чаевъ для Россіи производится еще въ Кьюкианѣ (Цзюцзянѣ) и Фуджоу. *Кьюкианъ или Цзюцзянъ* по отношенію къ русской чайной торговлѣ можетъ быть названъ филиальнымъ отдѣленіемъ Ханькоу.

---

\*) Товаровъ русскаго происхожденія идетъ въ Китай гораздо больше, но только значительная часть ихъ ввозится не на русскихъ судахъ и не русскими коммерсантами, почему въ таможенныхъ отчетахъ Китая они не попадаютъ въ счетъ русскаго ввоза. — Такова, на примѣръ, участь русскаго керосина, родина котораго ясно видна по его банкамъ, а ввозъ его все-таки отмѣчается не по родинѣ.



Это единственный открытый портъ густонаселенной провинці Цзянси, расположенной въ центрѣ удобныхъ водныхъ путей; его оцѣнили сами китайцы, превративъ въ крупный рынокъ внутренняго Китая и европейцы, поселившіеся въ немъ уже въ значительномъ количествѣ. Вывозъ кирпичнаго чая Цзюцзяна достигаетъ 150 тыс. пудовъ ежегодно. Къ юго-востоку отъ Цзюцзяна находится знаменитая фарфоровая мануфактура Цзинъ-дэ-ченъ.

*Фуджоу*—это также крупный центръ европейской торговли и мѣсто значительныхъ русскихъ чайныхъ закупокъ. Изъ предметовъ ввоза въ Фуджоу заслуживаетъ вниманія нашихъ коммерсантовъ русскій керосинъ, который уже превзошелъ здѣсь привозъ американскаго и суматринскаго: въ 1896 году русск. керосина ввезено было сюда 1,475 тыс. галлоновъ, американскаго 577 тыс. и суматринскаго—55 тыс. Главная статья вывоза изъ Фуджоу есть чай. Главными покупателями фуджоускихъ чаевъ состоятъ: Англія, Австралія и Соединенные Штаты; Россія покупаетъ ихъ сравнительно немного; на 20 англійскихъ чайныхъ фирмъ здѣсь приходится лишь 2 русскія. Въ среднемъ русскія фирмы вывозятъ отсюда чая на 700 тыс. рубл. м. и  $\frac{2}{3}$  этой суммы приходятся на кирпичные чаи, отправляемые чрезъ Тянцинь на Кяхту. Байховые чаи изъ Фуджоу направляются преимущественно чрезъ Одессу.

Изъ портовъ сѣвернаго Китая, открытыхъ для иностранцевъ, наибольшее значеніе для русской торговли имѣютъ Ньючжуанъ и Чжифу.

Ньючжуанъ, правильнѣе слѣдовало-бы называть *Инъ-коу* или *Инъ-цзы*, такъ какъ дѣйствительный Ньючжуанъ лежитъ по той же р. Ляохэ на 40 верстѣ сѣвернѣе. Описаніе этого единственнаго открытаго для иностранцевъ порта Маньчжуріи было дано въ вышеназванномъ нашемъ очеркѣ Маньчжуріи. Ньюч-

жуанъ (какъ привыкли называть его европейцы) служить складочнымъ мѣстомъ для маньчжурскихъ товаровъ и распредѣлителемъ европейскаго ввоза по Маньчжуріи. Главными предметами ввоза служатъ мануфактурныя и фабричныя издѣлія, бумажныя матеріи, пряжа, керосинъ, опиумъ и сахаръ.

Вывозятся изъ Ньючжуана: бобы и бобовыя выжимки, лѣсъ, конопля, бобовое и конопляное масла, мѣха, кожа и сода. Общій оборотъ торговли за послѣдніе 10 лѣтъ поднялся съ 13 мил. р. мет. до 25 милл. при чемъ ввозъ и вывозъ распредѣляютъ эту сумму приблизительно поровну. Участіе Россіи въ торговлѣ Ньючжуана до послѣдняго времени было самое ничтожное и ограничивалось лишь сбытомъ морской капусты; даже русскій керосинъ, одерживающій побѣды въ нѣкоторыхъ другихъ портахъ Китая, здѣсь въ 1896 г. цѣликомъ былъ вытѣсненъ американскимъ. Нѣкоторые полагаютъ, что здѣсь вліяетъ неподходящая укупорка р. керосина, не выдерживающая дальнѣйшей перевозки по вьючнымъ трактамъ Маньчжуріи и Кореи. Отношеніе русской торговли къ Ньючжуану въ ближайшемъ будущемъ должно радикально измѣниться. Ньючжуанъ въ скоромъ времени соединится съ жел.-дор. линіей, идущей отъ Пекина и Тяньцзина, по Ляодунскому заливу къ г. Цзинъ-чжоу-фу; съ другой стороны, проектируется желѣзнодорожная линія отъ Портъ-Артура и Талиенвана, которая пройдетъ чрезъ Ньючжуанъ и соединитъ его съ Мукдунемъ и населеннѣйшими городами южной Маньчжуріи, а у Хуланчена—съ обширнымъ бассейномъ Сунгари и съ магистралію Сибирской дороги. Ньючжуанъ станетъ тогда естественнымъ посредникомъ въ обмѣнѣ произведеній сѣвернаго Китая съ Южнымъ, того и другого съ товарами русской промышленности. Открытіе Сунгари для плаванія русскихъ пароходовъ и

установленіе здѣсь правильнаго пароходнаго сообщенія должно отразится на русской торговлѣ Ньючжуана въ томъ же благопріятномъ направленіи. Въ 1898 году значительное оживленіе въ торговлю и промышленность Ньючжуана внесло подготовленіе къ работамъ Артуро-Хуланченской жел.-дор. линіи, такъ какъ по большей населенности мѣстности и другимъ причинамъ ньючжуанская пристань является болѣе удобнымъ пунктомъ для центрального склада всѣхъ матеріаловъ, потребныхъ на сооруженіе вышеназванной ж. дороги, чѣмъ гавань Талиенвана.

Портъ *Чжифу* во Владивостокѣ и Уссурійскомъ краѣ пріобрѣлъ большую популярность, какъ главный поставщикъ „живого товара“ — многочисленныхъ китайскихъ чернорабочихъ „манзъ“, которые являются сюда ежегодно съ первыми весенними рейсами пароходовъ, въ количествѣ 10—15 тыс. человѣкъ, и остаются здѣсь до поздней осени, когда снова отплываютъ на родину въ свою Шаньдунскую провинцію. Все, что создано въ Уссурійскомъ краѣ въ послѣдніе 2—2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> десятилѣтія и является признакомъ его культуры и цивилизаціи (включая и желѣзную дорогу), смѣло можно сказать, въ <sup>2</sup>/<sub>3</sub>-хъ создано руками этихъ китайскихъ выходцевъ изъ Чжифу, а остальное — руками русскихъ солдатъ, которыхъ судьба, наперекоръ ихъ официальному назначенію, поставила сюда не орудіемъ разрушенія, а орудіемъ созиданія (за что, конечно, никто упрекать судьбу не станетъ).

Общій торговый оборотъ Чжифу составляетъ около 20 милл. ланъ, изъ которыхъ на ввозъ приходится около 13 и на вывозъ около 7 мил. ланъ. Развитие торговыхъ оборотовъ Чжифу задерживается неудобствомъ его гавани и прилегающихъ путей сообщенія по Шаньдунской провинціи. Русская тор-

говля съ Чжифу составляетъ всего лишь 1,15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> всей торговли этого порта и состоитъ главнымъ образомъ изъ ввоза одной морской капусты. Изъ предметовъ вывоза заслуживаютъ упоминанія: шелкъ, солома и бобовыя выжимки. Шелкъ, вывозимый изъ Чжифу, принадлежитъ къ сорту такъ называемаго „понджи“ или „бень-цзи“, это шелкъ низшаго качества, добываемый изъ дикихъ червей, выкармливаемыхъ на листьяхъ дуба. Составляющее кустарный промыселъ Шандунцевъ—плетеніе соломы достигло здѣсь значительнаго совершенства. Бобовыя выжимки изготовляются изъ мѣстныхъ и изъ маньчжурскихъ бобовъ.

Между Чжифу и Владивостокомъ уже съ 80-хъ годовъ установилось правильное пароходное сообщеніе, поддерживаемое пароходами Шевелева и К<sup>0</sup>; въ послѣднемъ 1898 году сношеніе между названными пунктами производилось также и при посредствѣ парохода добров. флота „Хабаровскъ“, который заходилъ въ Чжифу по пути изъ Владивостока въ п. Артуръ и при обратномъ слѣдованіи.

Для сужденія о *сухопутной торговлѣ* съ Китаемъ вообще существуетъ гораздо меньше данныхъ, чѣмъ для торговли морской, такъ какъ послѣдняя довольно правильно регистрируется англійской администраціей, состоящей на службѣ китайскаго правительства, и вѣдающей торговое движеніемъ въ 27 китайскихъ портахъ, отчеты же сухопутныхъ таможенъ завѣдующихъ китайскими чиновниками, не заслуживаютъ ни малѣйшаго довѣрія, такъ какъ таможни эти служатъ не столько для цѣлей государственнаго фиска, сколько для личной наживы мѣстныхъ чиновниковъ. По свидѣтельству, на примѣръ, г. Матюнина, отчеты Баянъ-туньской таможни на р. Сунгари опредѣляютъ сборъ въ 2500 р. кр., между тѣмъ какъ на самомъ дѣлѣ онъ колеблется отъ 12 до 15 тысячъ, т. е. въ 5—

6 разъ болѣе, пропорціонально чему, конечно, измѣняется и представленіе о размѣрѣ торговаго движенія. Для сужденія, въ частности, о *сухопутной торговлѣ Китая съ Россіей* могутъ служить нѣкоторымъ указаніемъ отчеты нашихъ таможенъ и заставъ; но наша сухопутная граница съ Китаемъ тянется на протяженіи почти 9-ти тысячъ верстъ и наличное количество таможенъ и заставъ такъ ничтожно по сравненію съ этимъ громаднымъ протяженіемъ, что о правильномъ контролѣ и точной регистраціи торговаго движенія здѣсь не можетъ быть и рѣчи.

Русско-китайская сухопутная торговля въ XVII и XVIII столѣтіяхъ имѣла случайный характеръ, постоянно прерывалась и размѣры ея были незначительны; ограничивалась она обмѣномъ товаровъ преимущественно сырья, въ Кяхтѣ, Цурухайту (Забайк. обл.) и нѣкоторыхъ другихъ пограничныхъ пунктахъ; по временамъ снаряжались особые караваны, которые доходили иногда до Пекина и везли почти исключительно одинъ пушной товаръ. Болѣе обширныя и правильныя торговыя сношенія съ Китаемъ установились только въ концѣ прошлаго вѣка, когда начался ввозъ въ Сибирь чрезъ Кяхту китайскихъ чаевъ. Уже къ началу нынѣшняго вѣка обороты этой торговли достигали 13 мил. руб. Когда по пекинскому договору 1860 года установился беспошлинный ввозъ въ Монголію и учреждены консульства въ Ургѣ, Кульджѣ, Чугучакѣ и Кашгарѣ, сибирскіе купцы начали проникать внутрь страны и устраивать склады товаровъ въ Ургѣ. Кобдо, Улясутуѣ и другихъ пунктахъ сѣверныхъ и западныхъ провинцій Китая, открывши также мелочной торгъ по улусамъ, княжескимъ ставкамъ и кумирнямъ.

*Райономъ распространенія русско-монгольской торговли* являются земли, лежащія между озеромъ Далай-Норомъ (истоки рѣки Аргуни) и округомъ

Кобдо (на границѣ Енисейской и Томской губ. и Семипалатинской области). Кромѣ пограничной и транзитной торговли, главнымъ центромъ которой является Кяхта, сбытъ русскихъ товаровъ производится также въ Ургѣ, по монгольскимъ хошунамъ преимущественно Цецэнъ-ханскаго аймака (къ югу отъ Забайкальской обл.) и по солонскимъ улусамъ. Значительнымъ пунктомъ мѣновой торговли съ монголіей является ламайская кумирня Кэрулень, гдѣ ежегодно происходитъ довольно крупная ярмарка. Главными предметами торговли служатъ: лошади, китайскіе товары и кирпичный чай, который въ то же время служитъ и монетною мѣновой единицею (киричь — сколо 60 коп.)

Общій оборотъ нашей торговли внутри Монголіи достигаетъ около  $1\frac{1}{2}$  милл. рублей и составляетъ лишь незначительную часть транзитной торговли чрезъ Кяхту и Забайкальскую область. Изъ указанной суммы  $\frac{2}{3}$  приходится на долю восточной Монголіи и  $\frac{1}{3}$  — на долю западной (Кобдо, Улясутуй). Изъ пограничныхъ пунктовъ Сибири въ русско-монгольской торговлѣ наиболѣе участвуютъ Забайкальская обл. и Троицкосавскій округъ, Мензенская станица, Тункинскій край, Акшинскій и Минусинскій округа.

Русская торговля съ западной Монголіей сосредоточивается преимущественно въ городахъ Кобдо и Улясутуѣ. Общій оборотъ торговли въ Кобдоскомъ округѣ въ послѣднее десятилѣтіе довольно ничтоженъ и составляетъ около 300 тыс. въ годъ.

Главнымъ средоточіемъ русско-китайской торговли на границѣ Монголіи является все-таки *Кяхта*. Общій оборотъ *кяхтинской торговли*, со включеніемъ вышеупомянутой ургинской и монгольской торговли составлялъ въ 1895 году 19,601 тыс. р., изъ которыхъ вывозъ изъ Китая и Монголіи далъ

17.465 т. р. и вывозъ изъ Россіи 2,136 т. р.,—т. е. нашъ отпускъ составлялъ  $\frac{1}{6}$  привоза къ намъ изъ Китая. Современный балансъ кяхтинской торговли исключительно зависитъ отъ чайной торговли. Въ ближайшемъ будущемъ, съ окончаніемъ постройки Сибирской ж.-д. магистрали, чайные грузы будутъ имѣть выборъ только между Владивостокомъ съ Сибирской ж. дорогой \*) и кругосвѣтнымъ морскимъ путемъ на Одессу; движенію чая на Кяхту при такихъ условіяхъ долженъ наступить конецъ. Но это, по нашему мнѣнію, еще не послѣднее слово въ ходѣ и направленіи чайной торговли. Существуетъ весьма серьезное мнѣніе въ Китаѣ соорудить со временемъ желѣзную дорогу отъ Ханькоу до Пекина, дорога эта пройдетъ, между прочимъ, чрезъ г. Тайюань. Въ виду сооруженія этой дороги, близъ Ханькоу выстроены уже большой желѣзодѣлательный и рельсопрокатный заводъ. Давно уже возникла мысль о соединеніи также желѣзнодорожной линіей г. Куку-хото (Гуй-хун-ченъ), какъ важнаго пункта въ торговлѣ Китая съ Монголіей; весьма возможно, что ж.-д. линія отъ Ханькоу на Пекинъ къ сѣверу отъ Тайюаня отдѣлитъ вѣтвь на Куку-хото; прямое-же продолженіе этой линіи чрезъ Монголію выйдетъ приблизительно на ту-же Кяхту и встрѣтитъ Сибирскую магистраль около Верхнеудинска. Въ нашихъ глазахъ эта же-

---

\*) Въ настоящее время, пока -- что, желѣзнодорожный путь отъ Владивостока еще не весь готовъ и весьма далекъ отъ конкуренціи съ воднымъ путемъ чрезъ Николаевскъ въ дѣлѣ привлеченія чайныхъ грузовъ. Такъ напримѣръ, по отчету управленія Уссурійской жел. дороги, въ теченіе всего 1897 года по жел. дорогѣ къ Иману и Хабаровску перевезено было всего на всего 9,945 пуд. чая; тогда какъ на пароходахъ чрезъ Николаевскъ (по свѣдѣніямъ, полученнымъ нами отъ представителя торговаго дома Кунстъ-Альберсъ и К<sup>о</sup>) Отправлено было за тотъ же годъ 382,308 пуд., а въ предшествующемъ 1896 году 548,310 пуд. чая. Объясняется такое явленіе тѣмъ обстоятельствомъ, что современный желѣзнодорожный тарифъ на чайные грузы несоразмѣрно великъ (по  $\frac{1}{10}$  съ пудо-версты).

лѣзнодорожная „линія возможнаго будущаго“ имѣеть много шансовъ на осуществленіе. Естественное продолженіе этой линіи на югъ уже намѣчено, ибо уже существуетъ серьезное намѣреніе соединить Ханькоу съ Кантономъ. Такимъ образомъ, „въ возможномъ будущемъ“ предъ нами намѣчается слѣдующая магистраль міровой торговли:

*Петербургъ — Челябинскъ — Байкалъ — Кяхта — Тайюань — Ханькоу — Кантонъ.*

Эта магистраль, въ связи съ системой отходящихъ въ сторону отъ нея желѣзнодорожныхъ линій, объединить всѣ разобщенныя нынѣ самыя разнородныя части материка Стараго Свѣта, она соединитъ, въ одно и то же время, и востокъ съ западомъ и сѣверъ съ югомъ, создавши возможность самаго широкаго и удобнаго обмѣна между разнородными культурами и разнообразіемъ даровъ природы всѣхъ четырехъ странъ свѣта. Въ самомъ Китаѣ она, въ разстояніи отъ 600—900 верстъ отъ побережья Тихаго океана, прорѣжетъ всѣ внутреннія и самыя богатыя и самыя населенныя его провинціи и включитъ ихъ въ круговоротъ міровой торговли. Положеніе Россіи по отношенію къ этой „міровой магистральной“ будетъ, конечно, наивыгоднѣйшее и она не замедлитъ воспользоваться этими выгодами положенія ближайшаго и неизбежнаго посредника между Европою и Китаемъ...

Но сдержимъ полетъ своей фантазіи въ тѣхъ лишь предѣлахъ, которые необходимы для соображеній о будущемъ кяхтинской чайной торговли... Что будетъ съ Кяхтой, когда окончится постройка Сибирской желѣзной дороги отъ Челябинска до Владивостока? Одни говорятъ, что Кяхтѣ тогда нечего будетъ дѣлать, что ей „придетъ конецъ“. А въ то же время недавно пронеслись откуда-то слухи, что образуется какое-то общество, которое,



въ союзѣ съ кяхтинскими чайными комерсантами намѣревается за свой счетъ и рискъ провести желѣзную дорогу отъ Кяхты напрямикъ къ Китаю, къ Пекину, или другому подходящему пункту. Мы не знаемъ, на сколько эти слухи соотвѣтствуютъ дѣйствительности, но вышеизложенныя нами предположенія дѣлаютъ ихъ вполне правдоподобными. При такихъ обстоятельствахъ о будущемъ Кяхты и ея чайной торговли сказать послѣднее слово очень и очень трудно: можетъ быть она свалится въ самый низъ, а можетъ быть и окажется „на верху горы“... Все возможно, — возможно и послѣднее, а при существованіи линіи отъ Ханькоу къ Кяхтѣ и Сибирской магистрали, движеніе чайныхъ грузовъ на Кяхту окажется, конечно, внѣ всякой конкуренціи, какъ наиболѣе скорое, болѣе дешевое и наиболѣе подходящее для этого рода товара, много теряющаго въ своихъ достоинствахъ при перевозкѣ моремъ.

Въ настоящее время движеніе чайныхъ грузовъ на Кяхту обуславливается исключительно разницей ввозныхъ пошлинъ на Одесской и на Иркутской таможахъ, т. е. для чая ввозимаго моремъ и для ввозимаго со стороны Сибири, сушею. Разница эта весьма ощутительна: на Одесской таможнѣ со всѣхъ чаевъ безъ различія берутъ по 21 р. з.; на Иркутской — на байховые чаи пошлина понижена до 13 руб., а на кирпичные — до 2 р. 50 к. з. Вслѣдствіе такой разницы таможеннаго обложенія, весь кирпичный чай вступаетъ въ Россію исключительно чрезъ Сибирь, при чемъ большая часть его въ Сибири-же и потребляется; что же касается байховаго, то не смотря на разницу обложенія въ 8 р. з. (12 р. кред.) все-таки морской путь перетягиваетъ  $\frac{2}{3}$  этого товара и чрезъ Сибирь вступаетъ лишь  $\frac{1}{3}$  байховаго чая, ввозимаго въ Россію.

Вотъ цифры 1894 года:

Ввезено по Европейской границѣ чая байховаго	842 т. п.
„ черезъ Иркутск. таможду „ „	448 „ „
„ „ „ „ „ кирпичнаго	963 „ „

Общая ежегодная стоимость товаровъ, ввозимыхъ чрезъ Кяхту, составляетъ около 15 милл. р.; изъ этой суммы на китайскія и монгольскія произведенія, на съѣстные припасы и скоть приходится не болѣе 1 милл. руб., все же остальное уплачивается за чай. Изъ 14 милл. уплаченныхъ за этотъ продуктъ въ 1893 году около 8 милл. приходилось за чаи байховые и около 5 милл.—за кирпичные и плиточные.

Изъ китайскихъ произведеній, помимо чая, чрезъ Кяхту ввозится къ намъ шелкъ (чесуча) невыдѣланныя кожи и скоть. Изъ предметовъ чисто монгольскаго происхожденія главное мѣсто ввоза занимаетъ шерсть верблюжья и овечья, ввозу которой въ будущемъ предстоитъ значительное развитіе.

Между предметами вывоза изъ Россіи чрезъ Кяхту на первомъ мѣстѣ стоятъ мануфактурныя и заводскія издѣлія, которыхъ въ 1893 г., напримѣръ, вывезено было на 900 т. р. Крупною статьею нашего экспорта являются также драгоценныя металлы, преимущественно серебро. Въ Китай сбывается также не мало хищнически разработаннаго золота, но само собой разумѣется, эта „торговля“ статистическому учету не поддается.

Русско-китайская торговля въ западномъ Китаѣ и Притяньшань, въ общемъ, поставлена въ такія условія, которыя слагаются не въ нашу пользу: на пути ея развитія стоятъ притѣсненія китайской администраціи и конкуренція англичанъ. Торговля сношенія наши съ *Тарбагатайскимъ* округомъ (на границѣ Семипалатинской и Семирѣченской обл.)

уже къ 50-мъ годамъ достигли ежегоднаго оборота около 2 милл. р. Главнымъ центромъ этой торговли служитъ г. Чугучакъ, гдѣ русскіе, сарты, татары и киргизы владѣютъ лавками, караванъ-сараями и мечетями. Изъ Чугучака русскіе торговцы расходятся по всему краю и проникаютъ въ Гань-сусинцзянскую провинцію западнаго Китая, — въ Урумчи, Шихо, Манасъ, Гученъ, Карашаръ и Турфанъ. Главными предметами ввоза изъ Россіи служатъ здѣсь мануфактурныя, фабричныя и заводскія издѣлія и продукты Туркестанскаго края. Къ намъ, чрезъ Чугучакъ экспортируется шерсть, кожи и ямбовое серебро (въ слиткахъ). Весь оборотъ русско-китайской торговли въ этой мѣстности составлялъ въ 1893 году 1397 т. р., изъ которыхъ на вывозъ изъ Россіи приходилось 784 т. и на привозъ — 608 т.

На положеніе русско-китайской торговли въ *Илійскомъ краѣ* (на границѣ Семирѣченской обл.) неблагопріятно отразились беспорядки, вызванные дунганскимъ возстаніемъ 70-хъ годовъ. Въ послѣднее время общій годовой оборотъ этой торговли составляетъ около 1½ милл. р.: въ 1893 г. напр., онъ равнялся 1526 т. р., изъ которыхъ на долю ввоза въ Китай (въ Или) приходилось 679 т., а на вывозъ въ наши предѣлы — 847 т. Главными предметами вывоза изъ Или въ Россію являются кожи и шкуры, преимущественно козловыя, китайскій мелочной товаръ, скоть, овечья шерсть, вата, шелкъ-сырецъ и ямбовое серебро. Изъ предметовъ ввоза въ Или около ½ мил. р. приходится на мануфактурные товары; затѣмъ идутъ металлическія издѣлія, шерсть, мелочной товаръ, сартовскія издѣлія и ткани.

Русско-китайская торговля въ *восточномъ Туркестанѣ* производится по тремъ направленіямъ: изъ

Кашгара на Ошъ (Ферганск. обл.) изъ Кашгара на Нарынское укрѣпленіе (Семирѣч. обл.) и изъ Аксу и Турфана на г. Пржевальскъ. Главнымъ центромъ и складочнымъ мѣстомъ русскихъ товаровъ на китайской территоріи здѣсь служитъ г. Кашгаръ, откуда товары развозятся по другимъ пунктамъ. Важнѣйшимъ изъ торговыхъ трактовъ служитъ Кашгаро-Ошскій. По этому пути идутъ въ Китайскій Туркестанъ произведенія русскаго Туркестана и Бухары, а къ намъ ввозится, недозволенный къ продажѣ въ Кашгаріи, индійскій чай, оплачиваемый пошлиною въ Ошѣ. По тракту изъ Кашгара въ Нарынское укрѣпленіе въ Семирѣч. область идутъ дешевыя хлопчато-бумажныя ткани, покупаемыя нашими киргизами и успѣшно конкурирующія съ русскою мануфактурою. По тракту на г. Пржевальскъ идутъ преимущественно мануфактурные и заводскіе продукты; къ намъ же привозятся дешевыя хлопчато-бумажныя издѣлія, вымѣниваемыя на киргизскій скоть.

Общій оборотъ торговли Китайскаго Туркестана съ нашими владѣніями составлялъ въ 1893 году 2102 т. р., изъ которыхъ отпускъ изъ Россіи давалъ 841 т. р., а привозъ къ намъ изъ Китайскаго Туркестана—1261 т. р., т. е. и здѣсь также, какъ и въ Илійскомъ краѣ, балансъ торговли слагается не въ нашу пользу. Между предметами вывоза изъ Кит. Туркестана первое мѣсто занимаетъ мата (не бѣленая хлопчато-бумажная ткань) и издѣлія изъ нея. Вывозъ этого товара составляетъ около 50% всего экспорта; потомъ идутъ: шерсть, войлокъ, шелкъ, хлопокъ, квасцы и проч.; на сумму около 60 т. р. вывозится также ямбоваго серебра. Между товарами, идущими изъ Россіи преобладаютъ мануфактурныя и горнозаводскія произведенія, дающія около 50% ввоза, около 19% составляетъ ввозъ

скота, затѣмъ слѣдуютъ металлы и москательные товары. Издержки провоза товаровъ въ этой мѣстности обходятся въ среднемъ около 10<sup>0</sup>/о его стоимости.

Для полноты очерка торговли съ Китаемъ намъ остается еще коснуться русской торговли съ *Маньчжуріей*.

Сорокалѣтнее прошлое этой торговли въ настоящее время можетъ имѣть лишь одинъ историческій интересъ, такъ какъ совершающееся нынѣ сооруженіе Восточно-Китайской (Маньчжурской) желѣзной дороги, установившееся лишь недавно, дотолѣ отсутствовавшее, пароходство по Сунгари и вступленіе многочисленныхъ русскихъ дѣятелей и предпринимателей внутрь Маньчжуріи (гдѣ прежде запрещалась всякая русская осѣдлость и не было даже консульства)—все это радикально измѣняетъ всѣ внѣшнія условія торговыхъ отношеній и дѣлаетъ настоящее совершенно не похожимъ на ближайшее прошлое. Но такъ какъ о настоящемъ у насъ нѣтъ подъ рукой надлежащихъ матеріаловъ и данныхъ (да, къ тому же это „настоящее“ имѣетъ временный, переходящій характеръ такъ называемой „строительной горячки“), а догадки о будущемъ черезчуръ рискованы,—то, волей-неволей, приходится ограничиться очеркомъ недавняго прошлаго.

Пограничная торговля съ *Маньчжуріей* по р. *Аргуни* ведется главнымъ образомъ чрезъ караулы Абагатуевскій, Старо и Ново-Цурухайтуевскіе, хотя русское казачье населеніе свободно проникаетъ въ Маньчжурію по всей аргунской границѣ; главными центрами торговли въ прилежащей Маньчжуріи являются доцанъ Гань-чжурь-сумэ и г. Хайларъ. Русскіе казаки сбываютъ здѣсь на ярмаркахъ скотъ, отчасти сукно и бязь и пріобрѣтаютъ дабу, чесучу (полущелковицу) и хлѣбъ. Зарегистрированный обо-

ротъ торговли здѣсь крайне не великъ: въ 1894 г. по аргунской границѣ ввоза въ Маньчжурію значилось на 35 т., а вывоза изъ нея на 70 т. р.

*Торговля по верховьямъ Амура* и далѣе до впаденія Зеи за крайней незначительностью населенія выражается самыми ничтожными размѣрами и ограничивается лишь нѣкоторыми поставками на Мохэ-шанскіе золотые пріиски (бывшая знаменитая „Желтуга“).

Городъ Айгунь и находящаяся въ 30 верстахъ отъ него деревня Сахалянь являются главными пунктами торговли Маньчжуріи съ *Амурской областью* чрезъ посредство г. Благовѣщенска. Сюда изъ Сунгарійскаго бассейна, по тракту, идущему чрезъ Цицикаръ, зимою доставляются главнымъ образомъ продукты китайскаго земледѣлія, общее количество которыхъ исчисляется около 2006 т. пуд. и стоимость около 3358 т. Изъ каковой суммы 960 т. даетъ пшеничная мука, 600 т.—табакъ, 500 т.—просо, 300 т.—пшеница, 240 т.—водка и 260 т.—растительн. масла. Кромѣ того изъ Куань-чэнь-цзы и Мухденя привозятся мануфактурные товары китайскаго, европейскаго и американскаго происхожденія. Населеніе Сахаляня и Айгуня занимается переотправкою этихъ товаровъ въ китайскіе и русскіе предѣлы, вверхъ и внизъ по Амуру. Участіе въ этой торговлѣ самаго Благовѣщенска довольно ничтожно, хотя, пользуясь обратно идущими порожнякомъ обозами, онъ могъ бы организовать сбытъ въ Маньчжурію русскихъ товаровъ. Общій ввозъ изъ Маньчжуріи въ Благовѣщенскъ въ 1895 году составлялъ 1361 т. изъ которыхъ на 900—убитаго скота, на 275—пшеницы, риса, овса, муки и т. д. Въ 1893 году въ Маньчжуріи было закуплено скота: 2711 лошадей, 15928 головъ рогатаго скота и около 3 т. барановъ. Для нуждъ интен-

дантскаго вѣдомства и для золотопромышленныхъ компаній производятся большія закупки хлѣба: такъ, за 7 лѣтъ (съ 1887 по 1893 г.) интендантское вѣдомство закупило у маньчжуръ 269 т. пуд. на 222 т. р. и золотопромышлен. компаніи 810 т. пуд. на 587 т. р. По мѣрѣ колонизаціи края земледѣльческимъ населеніемъ эти закупки съ каждымъ годомъ сокращаются.

Ввозъ русскихъ товаровъ чрезъ Айгунь и Сахалинь составлялъ въ 1894 году около 242 т. р., изъ которыхъ 60 т. мануфактуры, 20 — металлическихъ издѣлій и 160 т. серебра въ слиткахъ, въ большинствѣ идущее вмѣсто платы за полученные изъ Маньчжуріи товары.

Далѣе по Амуру вплоть до Сунгари, по незначительности населенія, почти не существуетъ никакихъ торговыхъ сношеній. Зато сама р. Сунгари естественно является главнымъ путемъ торговли Маньчжуріи съ Приамурскимъ краемъ. Торговля обороты Сунгарійскаго бассейна, до самаго послѣдняго времени, велись исключительно чрезъ посредство китайскихъ купцовъ и только теперь является надежда на измененіе этого порядка. Изъ товаровъ, сплавляемыхъ по Сунгари, регистрировались лишь тѣ, которые подвозятся къ Хабаровской пристани, и, по свѣдѣніямъ собраннымъ мѣстной полиціей, общій ввозъ съ Сунгари въ Хабаровскъ за 1895 г. опредѣляется суммой въ 153.520 рублей, гдѣ наиболѣе крупными предметами ввоза являются: мука майцзы (54<sup>1</sup>/<sub>2</sub> тыс.), пшеница (27<sup>3</sup>/<sub>4</sub> т.) и ячмень (21<sup>1</sup>/<sub>2</sub> т.); общій вѣсъ ввезенныхъ товаровъ составлялъ около 194 т. п. Кромѣ этого съ той же Сунгари около 300 т. пуд. товара развозятъ джонки вверхъ и внизъ по Амуру, доходя до Николаевска и поднимаясь вверхъ по Уссури. Сунгарійскіе купцы ведутъ оживленную мѣновую торговлю съ русскими инородцами — гиляками,

гольдами ороченами и др., приобретаемая отъ нихъ мѣха, панты, рыбій клей, осетровый хрящъ, и пр.

Регистрованный грузъ далеко не обнимаетъ всего дѣйствительнаго ввоза на Амуръ изъ Маньчжуріи: далеко не маловажнымъ предметомъ этого ввоза состоитъ нелегальный контрабандный *Ханьшинъ*, служащій едва ли не самымъ выгоднымъ продуктомъ маньчжурскаго сбыта. Еще съ 1862 г. ханьшинъ былъ признанъ вреднымъ для здоровья спиртнымъ напиткомъ и запрещенъ къ ввозу въ Россію, но тѣмъ не менѣе контрабандный ввозъ практикуется въ довольно широкихъ размѣрахъ, въ виду его, сравнительной съ нашею водкою, дешевизны, сильной способности поддерживать въ организмѣ охмѣленіе и въ виду отсутствія пограничнаго таможеннаго надзора, который могъ бы сдѣлать это запрещеніе ввоза дѣйствительнымъ. По приблизительному расчету г. Матюнина, въ одной Амурской области китайскіе продавцы ханьшина выручаютъ отъ сбыта этого продукта отъ 100 до 150 т. ежегодно.

О вывозѣ на Сунгари русскихъ товаровъ никакихъ точныхъ свѣдѣній не имѣется; но сбытъ ихъ повидимому незначителенъ, такъ какъ, на примѣръ, въ 1895 г. изъ 119 джонокъ, пришедшихъ въ Хабаровскъ изъ Маньчжуріи съ грузомъ, 55 ушли совершенно безъ груза и значительная часть этихъ джонокъ продается въ Хабаровскѣ прямо въ ломъ, за неразчетомъ вести ихъ обратно. Наиболѣе выгоднымъ для китайцевъ предметомъ для обмена на ихъ товары, особенно на ханьшинъ, является шлиховое золото. По мнѣнію г. Матюнина, вся разница между суммою ввоза изъ Маньчжуріи въ предѣлы Россіи и суммою нашего отпуска въ Маньчжурію восполнялась именно этимъ незаконно приобретаемымъ золотомъ, такъ какъ внутри Маньчжуріи ни нашихъ кредитныхъ билетовъ, ни нашей серебряной монеты до самаго послѣдняго времени не встрѣчалось.



По мнѣнію того же г. Матюнина современныя попытки русскихъ фабрикантовъ открыть въ обширномъ сунгарійскомъ бассейнѣ, внутри Маньчжуріи, рынокъ для сбыта тканей русскаго производства — должны бы имѣть успѣхъ, и при оптовой доставкѣ наши фабрикаты, повидимому, могли бы выдержать здѣсь конкуренцію съ англійскими, американскими и нѣмецкими тканями. Конечно, это будетъ возможно тогда, когда съ окончаніемъ Сибирской дороги и развитіемъ нашего торговаго судоходства подвозъ нашихъ фабрикатовъ удешевится. Г. Матюнинъ указываетъ при этомъ, что слѣдуетъ рассчитывать на одну лишь оптовую продажу, такъ какъ въ производствѣ розничной продажи китайскіе торговцы непобѣдимы, и ни одна европейская фирма въ открытыхъ портахъ Китая не рѣшается вести съ китайцами другой торговли, кромѣ оптовой. Упомянутый авторъ даетъ между прочимъ слѣдующій списокъ тканей, имѣющихъ нынѣ хорошій сбытъ въ городахъ сунгарійскаго бассейна: 1) бязь бѣлая; 2) дриль суровый; 3) тиклось (родъ небѣленаго холста); 4) намбукъ черный шерстяной; 5) молескинъ черный, сѣрый и синій; 6) Ластикъ бумажный черный, сѣрый и синій; 7) миткаль лощеный сѣрый и синій; 8) сукно черное, красное, синее; 9) миткаль мягкій бѣлый; 10) рубчикъ бумажный черный, синій, красный коричневый; 11) даба синяя; 12) репсъ бумажный сѣрый, синій и бѣлый; 13) плюсъ (красный ситецъ), низкій сортъ; 14) намбукъ бумажный и сѣрый; 15) плюсъ синій гладкій, 16) плюсъ тисненый синій и красный; 17) бумазея черная и сѣрая и 18) фланель красная грубая. При этомъ указывается, что китайскіе потребители обращаютъ вниманіе не столько на качество, сколько на дешевизну. По словамъ г. Матюнина въ наибольшемъ спросѣ именно дешевыя ткани — бязь, дриль и тик-

лось, которыхъ иностранными коммерсантами доставляется на сунгарійскіе рынки ежегодно на сумму около 3-хъ мил. рублей.

Торговля сношенія Маньчжуріи по границѣ Уссурійскаго края сравнительно не велики. Хотя граница эта тянется на протяженіи около 1000 верстъ, но официально переходъ ея разрѣшенъ только въ 7 пунктахъ: по Уссури въ станицахъ Казакевичевой, Козловской и Графской и вдоль сухопутной границы—у дер. Турій-Рогъ (черезъ станицу и заставу Платоно-Александровскую и черезъ заставы: Полтавскую, Верхне-Монгугайскую и Хунчунскую. Регистрація торговаго движенія ведется только на 3-хъ послѣднихъ заставахъ съ 1890 года; но и эта регистрація далеко неудовлетворительна, къ тому же всѣ эти заставы кромѣ Монгугайской (наименѣе посѣщаемой) легко обходимы для цѣлыхъ обозовъ.

Вся почти торговля по Южно-Уссурійской границѣ находится въ рукахъ китайскихъ купцовъ, торгующихъ въ Хунчунѣ и въ д. Санчакоу (близъ Полтавской станицы). Для удовлетворенія потребности населенія Южно-Уссурійскаго края (особенно военныхъ частей и городского населенія), торговля съ Маньчжуріей представляетъ важное значеніе, такъ какъ здѣсь почти всегда испытывается недостатокъ въ хлѣбѣ, а главнымъ образомъ въ рабочемъ и убойномъ скотѣ.

Торговля Южно-Уссурійскаго края съ Маньчжуріей по ввозу почти равна вывозу. За пятилѣтіе 1891—1895 годовъ чрезъ всѣ три вышеупомянутыя заставы ввезено было товаровъ изъ Уссурійскаго края въ Маньчжурію на 5,944 тысячи, т. е. въ среднемъ на 1,200 тыс. въ годъ, а вывезено изъ Маньчжуріи за то же время на 5,271, т. е. ежегодно около 1,050 т. Эта равномерность ввоза и вывоза обусловливается въ значительной степени мѣновымъ характеромъ торговли.

Изъ продуктовъ Южно-Уссурійскаго края ввозимыхъ въ Маньчжурію довольно видное мѣсто занималъ въ прежнее время (до 80 годовъ) ввозъ продуктовъ морскихъ промысловъ, трепанговъ, крабовъ и пр., который почти всецѣло находился въ рукахъ хунчунскихъ купцовъ, которые для этихъ промысловъ пользовались работой маньчжуровъ изъ Хунчунскаго округа. Въ началѣ 80-хъ годовъ маньчжуры были отвлечены отъ промысловъ призывомъ къ военной службѣ: на промысла явились вмѣсто маньчжуровъ выходцы изъ китайской провинціи Шандунъ (изъ Чжифу) и руководство ими перешло отъ Хунчунскихъ купцовъ къ китайскимъ во Владивостокѣ. Съ этого времени измѣнилось и торговое движеніе самихъ продуктовъ морскаго промысла; вмѣсто сухого пути они направились моремъ въ Чжифу и въ портъ Инцзы (Ньючжуанъ). Кромѣ морскихъ продуктовъ въ Маньчжурію ввозится въ значительномъ количествѣ соль, добываемая въ Посъетскомъ участкѣ изъ морской воды.

Главные предметы ввоза въ Маньчжурію изъ Южно-Уссурійскаго края даетъ транзитъ товаровъ чрезъ русскія владѣнія, направляющихся со стороны моря. Транзитъ этотъ почти исключительно направляется въ одну сторону, въ Маньчжурію (исключеніемъ былъ лишь 1895 годъ, когда, вслѣдствіе войны и закрытія японцами порта Инъ-цзы, нѣкоторая часть грузовъ направилась изъ Маньчжуріи транзитомъ черезъ Уссурійскій край).

Исходными пунктами транзитной торговли служатъ постъ Ханси и г. Владивостокъ. Ханси лежитъ на берегу бухты „Экспедиція“ въ заливѣ Посъета и имѣетъ значеніе пункта, гдѣ происходитъ погрузка товаровъ съ судовъ на телѣги для дальнѣйшаго слѣдованія сухимъ путемъ въ китайскій г. Хунчунъ. Разстояніе Ханси отъ Хуньчуна 45 верстъ и про-

возъ товаровъ обходится отъ 8 до 15 к. за гинь (3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуда). Черезъ этотъ пунктъ идутъ главнымъ образомъ мануфактурныя издѣлія американскаго и европейскаго происхожденія. Всѣ эти товары проходятъ черезъ Хуньчунскую заставу и на ней регистрируются какъ предметы русскаго ввоза, хотя русская торговля и промышленность тутъ почти не причесть.

Транзитъ китайскихъ произведеній, который составляетъ большую часть транзита въ Маньчжурію черезъ Южно-Уссурійскій край, производится преимущественно черезъ Владивостокъ и Полтавскую заставу. Здѣсь первое мѣсто занимаетъ китайское готовое платье, затѣмъ холстъ (даба), бумага, обувь, свѣчи, посуда и проч.

Какъ иностранные товары, слѣдующіе транзитомъ, такъ и русскіе, закупаемые въ незначительномъ количествѣ во Владивостокъ, не идутъ внутрь Маньчжуріи дальше Гириня, да и то въ послѣдній привозится самое незначительное количество сукна, керосина, ситца и тика. А между тѣмъ даже въ Хунчунѣ (45 в. отъ Посьета) можно встрѣтить вѣнскія и японскія спички, мануфактурныя издѣлія и т. п., ввезенныя уже черезъ Инцзы (Ньючжуань), а въ Гиринѣ и Нингутѣ — китайскія издѣлія, доставленныя черезъ Шан-хай-гуань (съ западнаго берега Ляодунскаго залива)

Такимъ образомъ, на торговомъ рынкѣ внутренней Маньчжуріи съ нашимъ русскимъ Владивостокомъ довольно успѣшно конкурируютъ болѣе отдаленные отъ этого рынка китайскіе порты Желтаго моря. Когда будутъ закончены проектируемыя и уже сооруженныя нынѣ желѣзнодорожныя линіи — Талиенванъ (Викторія) — Ньючжуань — Мукдень — Куаньченцзы — Хуланченъ (Сунгари) — Нингута — Никольскъ — Владивостокъ и линія — Ханькоу — Тайю-

ань — Пекинъ — Тяньцзинь — Ньючжуанъ, — вышеупомянутое конкурирующее соотношеніе русскаго и не русскаго элементовъ на рынкѣ Маньчжуріи все-таки останется, и чѣмъ разрѣшится эта конкуренція въ будущемъ, — дѣлать предсказанія на этотъ счетъ, въ данный моментъ было-бы крайне рискованно.

Мы только можемъ сказать одно то, что какъ здѣсь, на рынкѣ Маньчжуріи, такъ и на рынкѣ всего Китая, во всѣхъ его разнообразныхъ пунктахъ, русскому коммерческому міру придется серьезно считаться съ этимъ конкурирующимъ соотношеніемъ къ нему элементовъ китайскаго и иностраннаго всѣхъ національностей. Насколько можетъ вліять на исходъ этой конкуренціи „кулакъ, закованный въ желѣзную броню“? Намъ думается и намъ хотѣлось-бы заставить думать нашихъ читателей, что вліяніе его здѣсь незначительно и, можетъ быть, даже имѣетъ отрицательное значеніе. Возьмемъ ближайшій и недавній примѣръ — Японію. Она побѣдила Китай, она пріобрѣла войною право безрепятственной торговли въ цѣломъ рядѣ портовъ южнаго и центрального Китая. Но воспользовалась ли она этимъ правомъ? На этотъ вопросъ намъ помогутъ отвѣтить объективныя статистическія данныя тѣхъ же таможенныхъ отчетовъ. Беря отчетъ за 1896 годъ, мы видимъ, что общій итогъ ввоза и вывоза Японіи въ китайскихъ портахъ за этотъ годъ возросъ, сравнительно съ тѣмъ, что было до войны въ 1893 году. Но расчленяя этотъ итогъ по отдѣльнымъ портамъ, мы видимъ, что вся почти масса ввоза и вывоза сосредоточивается въ тѣхъ портахъ Желтаго моря (въ сѣверномъ Китаѣ и въ южной Маньчжуріи), гдѣ стянуты были для оккупации части японской арміи и крейсировалъ и стоялъ японскій флотъ съ японскими матросами;

отсюда можно предположить, что значительная часть японскаго ввоза и вывоза въ этомъ году обуславливалась вовсе не потребностями китайской торговли и китайскаго рынка, а потребностями самихъ же японцевъ. Болѣе интересно узнать, какъ шло дѣло въ портахъ южнаго и внутренняго Китая, какъ тамъ „расторговались“ эти „побѣдители“ — японцы? На этотъ вопросъ можетъ отвѣтить до нѣкоторой степени нижеслѣдующая таблица съ обозначеніемъ количества судовъ, посѣтившихъ упомянутые порты:

П О Р Т Ы.		Число японскихъ судовъ.		Общее число иностранныхъ судовъ.	
		1893 г.	1896 г.	1893 г.	1896 г.
Южные порты.	Шанхай . . . . .	159	113	2102	2348
	Фучжоу . . . . .	8	2	236	219
	Амой . . . . .	13	1	793	869
	Сватоу . . . . .	8	1	859	990
	Цюньчжоу . . . . .	0	0	332	379
Порты внутренняго Китая	Ичань . . . . .	0	0	87	46
	Уху . . . . .	0	0	990	1001
	Чункинъ . . . . .	закрѣтъ.	0	закрѣтъ.	824
	Шаши . . . . .	закрѣтъ.	0	закрѣтъ.	13
	Ханькоу . . . . .	0	0	554	512
Итого . . . . .		188	117	5953	7201
Разница . . . . .			— 71		+1248

Такъ обстояло дѣло у „побѣдителей“. Позвоительно предположить, что торговая, экономическія, дѣловыя взаимоотношенія народовъ опредѣляются скорѣе самими народами, чѣмъ ихъ подравшимися и примирившимися солдатами, или ихъ пишущими ноты и договоры дипломатами. Весьма возможно, что „побѣдитель“, создавшій среди побѣжденнаго народа озлобленіе, посѣявшій зло, не соберетъ на немъ послѣ добра.

Если наши предположенія вѣрны, (а почему бы имъ не оказаться таковыми?), то намъ, остается только пожелать, чтобы наши расчеты на успѣхъ въ международной конкуренціи опирались не на „кулакъ, закованный въ желѣзную броню“, а на *энергію, трудъ и знаніе*..

Да почему, наконецъ, и эта безконечная „конкуренція“, эта, хотя и безконечная, но не лишенная раздраженія и злобы *борьба*? Вѣдь, въ основѣ нормальной экономической жизни народовъ лежитъ правильное соотношеніе двухъ факторовъ — спроса и предложенія; такъ почему же изъ знанія того, что у насъ есть лишняго и чего не достаетъ другимъ, чего много у другихъ и не хватаетъ намъ, — непременно должна явиться *конкуренція и борьба*? почему-же не *обмѣнъ услугъ, не взаимопомощь*? Почему? Неужели для двухъ народовъ, изъ которыхъ одинъ прожилъ XX вѣковъ съ ученіемъ Христа, а другой XXV вѣковъ съ ученіемъ Будды, — неужели для нихъ это невозможно?..

Мы этого не думаемъ.

Дигамма.







