

Торговля с Китаем

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
Т60

Т60 Торговля с Китаем / – М.: Книга по Требованию, 2012. – 78 с.

ISBN 978-5-458-12796-7

ISBN 978-5-458-12796-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2012

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2012

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

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 обуславливался 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 Манчжуріи“* (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 судододствѣ 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 обусловливается уже самимъ характеромъ китайской націи *). Не имѣя ни желѣзныхъ

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

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

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

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

Характеристика эта въ нашихъ глазахъ пріобрѣтаетъ тѣмъ большее значеніе, что въ общемъ г. Коростовець въ своихъ воззрѣніяхъ на Китай и китайцевъ далеко не принадлежитъ къ числу „оптимистовъ“ (каковыми, напримѣръ, 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 многочисленные каналы покрыты десятками тысячъ джонокъ, разной формы и величины, двигающихся во все концы обширной имперіи. Сухопутная перевозка товаровъ идетъ также энергично, какъ и водою, не смотря 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 всемъ 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 менѣ 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 высшей 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 шаекъ (отнюдь не считающихъ нужнымъ соблюдать инкогнито) и за извѣстное вознагражденіе застраховываютъ у нихъ свои караваны отъ разграбленія. Телѣги и выюки 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 Уссурийскій край разсердившійся на него публицистъ С. Н. Юмаковъ, пришлось также около 600 верстъ исколесить въ дикой и пустынной восточной части самой Маньчжуріи, пользующейся репутацией мѣстности небезопасной въ отношеніи „хунхузовъ“, и все-таки окончательный выводъ этихъ непосредственныхъ и продолжительныхъ отношеній къ хунхузамъ можетъ быть, приблизительно сформулированъ такъ:

Нужно съ величайшей осторожностью относиться ко всѣмъ разговорамъ и толкамъ о хунхузахъ, такъ какъ иначе за хунхузовъ могутъ сойти самые обыкновенные и миролюбивые 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.

рующихъ 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 застѣдателя 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.

Разсказы 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 разсказами о томскихъ „кошевникахъ“, или съ разсказами 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 Остъ-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 результатъ, 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 положили 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 *Тянцизинскому трактату* европейской торговлѣ были открыты въ Китаѣ еще новые 7 пунктовъ: *Тянцизинъ*, *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 Цюэцзянъ, 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: *Суджоу* (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 внѣшней торговли приведемъ здѣсь зарегистрированныя отчет-