

ПОРТО-ФРАНКО И ПРОТЕКЦИОНИЗМ

ТОРГОВЫЕ СВЯЗИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ И СЕВЕРО-ВОСТОЧНОГО КИТАЯ (вторая половина XIX — начало XX в.)



Галина Николаевна РОМАНОВА,
кандидат исторических наук

Рубеж XX—XXI в. характеризуется реформированием экономических систем России и Китая как стран с либерализацией их внешнеэкономических связей, переходом к рыночным экономикам. В связи с этим представляется возможность рассмотреть торговые связи сопредельных территорий двух стран в условиях рыночной экономики в XIX — начале XX в., тенденции этих связей, выявить позитивные и негативные факторы, заимствовать опыт, а также понять, насколько оправдана либерализация внешнеэкономических отношений или все-таки для стран с переходной экономикой целесообразнее рыночно-институциональная система.

Внешняя торговля — традиционная и наиболее развитая форма международных экономических отношений. Практически на нее приходится около 80% всего их объема. Международная торговля является формой связи между товаропроизводителями разных стран, возникающей на основе международного разделения труда, и выражает их взаимную экономическую зависимость.

Изначально сложились два принципиальных подхода к международной торговле: протекционизм — принцип внешнеторговой политики, предполагающий вмешательство государства во внешнеторговую деятельность, и свобода торговли (фритредерство) — принцип внешнеторговой политики, предусматривающий свободу предпринимателей, фирм в принятии и осуществлении решений по ведению внешней торговли. Свобода предполагает создание зон свободной торговли, что и было на границе России с Китаем и почти на всей территории российского Дальнего Востока в течение всего рассматриваемого периода.

Промышленность и сельское хозяйство Дальнего Востока России во второй половине XIX — начале XX в. не удовлетворяли потребности в промышленных товарах и продуктах питания, что ставило население в зависимость от ввоза многих товаров из Европейской России и импорта из-за границы.

Заселение и хозяйственное освоение дальневосточного региона в конце XIX в. сопровождалось развитием приграничной сухопутной торговли, являвшейся вплоть до японо-китайской войны 1894—1895 гг. основной формой контактов населения российского Дальнего Востока и Северо-Восточного Китая

(Маньчжурии). Сельскохозяйственная продукция, привозившаяся из Маньчжурии, обходилась несравненно дешевле, чем отечественная, доставлявшаяся морским путем из центральных и южных областей.

Русско-китайская торговля регулировалась Айгуньским договором 1858 г. (ст. 2) и Пекинским — 1860 г. (ст. 4), «Правилами для сухопутной торговли между Россией и Китаем», подписанными в Пекине в 1862 г. на три года и затем подтвержденными в 1869 г. Санкт-Петербургским договором 1881 г. (ст. 18) и «Правилами для сухопутной торговли между Россией и Китаем», принятыми согласно Санкт-Петербургскому договору (ст. 1). По Айгуньскому договору «для взаимной дружбы двух государств дозволялась торговля подданным обоим государствам, проживающим по рекам Уссури, Амуру и Сунгари». Пекинский договор 1860 г. разрешал свободную и беспошлинную меновую торговлю на протяжении всей приграничной линии. «Правила сухопутной торговли между Россией и Китаем» 1862 г., подписанные на три года и подтвержденные затем в 1869 г., установили беспошлинную торговлю на расстоянии 50 верст по обе стороны российской-китайской границы. Санкт-Петербургский договор 1881 г. включал все статьи, касавшиеся русско-китайской торговли на Дальнем Востоке, зафиксированные в прежних договорах (1).

В соответствии с рядом договоренностей России и Китая в 1860—1862 гг. установилась двусторонняя беспошлинная торговля по сухопутной границе (сюда не входили чай и хлебные вина, запрещенные к ввозу в Россию). С этого времени на всей территории Дальнего Востока закрепилось право свободной торговли. Первым и единственным таможенным пунктом стал Иркутск, куда в 1861 г. перевели таможню из Кяхты. Санкт-Петербургский договор 1881 г. несколько упростил систему торговли русских купцов и установил взаимные обязательства торгующих сторон. Была окончательно закреплена 50-верстная полоса беспошлинной торговли (порто-франко — один из элементов таможенной политики, означавший введение в регионе свободной, или беспошлинной торговли) по обе стороны границы, что имело большое значение для дальнейшего развития российско-китайской торговли, способствовало взаимопроникновению торгового капитала. К началу 1880-х годов на всей территории Дальнего Востока России окончательно оформилась зона свободной торговли (2).

Главными торговыми центрами во второй половине XIX в. были Николаевск-на-Амуре, Благовещенск и Хабаровск. Товары ввозились в край морем через Николаевск-на-Амуре или сухопутным путем через Благовещенск. Из Северо-Восточного Китая в Благовещенск доставлялись, прежде всего, мука, зерно, скот, овощи. Кроме того, расширялись непосредственные торговые связи между жителями сельских районов, расположенных по обоим берегам Амура. Население российского Дальнего Востока, особенно казаки, покупали в Маньчжурии табак, чай, просо, хлопчатобумажные ткани. Китайцы в первую очередь приобретали меха, посуду, серебро в слитках и изделиях. Оборот российско-китайской торговли на Амуре к концу 60-х годов XIX в. не превышал 500 тыс. руб. в год, китайской продукции ввозилось значительно больше, нежели экспортировалось в Северо-Восточный Китай. С основанием поста, а затем и города Владивостока оживилось развитие взаимных торговых связей в Приморской области (3).

В последней четверти XIX в. Россия вела торговлю в основном с крупными капиталистическими странами, причем имела активный торговый баланс за

счет значительного экспорта сельскохозяйственной продукции. Первое место во внешней торговле России занимала Германия (28%), второе — Англия (20%), третье — Голландия (7,2%) и далее Франция (7%), Австро-Венгрия (4,5%), США (4%) (4).

Из-за отсутствия железнодорожных путей сообщения, связывавших промышленные центры России с Китаем, и отсталости коммерческого флота, торговые интересы России в этой стране были выражены слабо. После открытия портов Китая для иностранной торговли русский экспорт постепенно уменьшался. Доставка товаров из России в Китай по сухопутным дорогам обходилась в 5,5 раза дороже, чем из стран Западной Европы морем. Экспорт из России в Китай снизился с 7,7 в 1850 г. до 4,1 млн. руб. в 1893 г. Импорт же из Китая за счет ввоза дорогостоящего чая, наоборот, увеличился с 7,5 до 33,3 млн. руб. (5). Это свидетельствовало о том, что для китайского бюджета торговля с Россией оказалась весьма выгодной. Россия для него являлась источником и иностранной валюты. Удельный вес Китая во внешней торговле России в 1891 г. составлял 3,3%, импорт китайских товаров — 4% всего заграничного импорта, экспорт в Китай составлял лишь 0,6% всего русского экспорта (6). Что касается России, то ее удельный вес во внешней торговле Китая составлял в 1874 г. 1,9%, в 1884 — 4%, в 1894 — 4,1%. В 1895 г. около 74,5% общей суммы российского экспорта в Китай приходилось на Синьцзян, 19,3% — на кяхтинскую торговлю и только 6,2% — на торговлю российского Дальнего Востока с Маньчжурией (7).

Приграничные связи с Северо-Восточным Китаем в Амурской области велись через г. Благовещенск и находившиеся у границы Айгунь и Сахалинь; в Забайкальской — по р. Аргунь через караулы Абагатуевский, Старо- и Ново-Цурухайтуские; в Приморской области — главным образом через заставы Полтавскую, Хуньчуньскую и Верхне-Мангугайскую. Кроме того, переход русско-китайской границы разрешался еще в четырех пунктах: по р. Уссури — в станицах Казакевича, Козловской и Графской, — а также по сухопутью — у Турьего Рога.

Российский экспорт в Северо-Восточный Китай был представлен товарами из Европейской России — хлопчатобумажные ткани (сукно, ситец, бязь), металлы и металлические изделия, керосин, спички, так и дальневосточной продукцией (пушнина, кожа, рыба, морская капуста, трепанг, краб, панты), морепродукты составляли 80% всего дальневосточного экспорта. Из Маньчжурии на территорию российского Дальнего Востока ввозились: рогатый скот, лошади, овцы, свиньи, птица, а также мука, пшеница, чай, бобы, растительное масло, овес, яйца и другая сельскохозяйственная продукция (8).

Продукты животноводства по стоимости составляли в среднем 60—66% дальневосточного импорта из Северо-Восточного Китая, главным образом из районов, граничивших с Монголией (9). В 1894 г. было ввезено на российский Дальний Восток 18 тыс. голов скота на сумму 800 тыс. руб., овец, свиней, домашней птицы — на 30 тыс. руб., что составило свыше 85% всего импорта (10). В зимнее время скот переправлялся на пароходе преимущественно в убойном виде, в летнее — в живом, транспортировался он по р. Сунгари на баржах, буксировавшихся русскими пароходами.

Вторым по важности товаром импорта из Маньчжурии в Приамурский край был хлеб (зерно и мука) — около 25—27% стоимости ввоза. Поставки его в значительных размерах начались с 80-х годов XIX в., когда происходила

массовая китайская колонизация Маньчжурии. Крупнейшими покупателями маньчжурского хлеба стали армейское интендантство и золотопромышленные компании. Согласно подсчетам с 1887 по 1893 г. для армейского интендантства было закуплено 269,9 тыс. пудов зерна на сумму 222,2 тыс. руб., золотопромышленными компаниями — 810,7 тыс. пудов на сумму 587,0 тыс. руб. (11).

Торговый оборот российского Дальнего Востока с Северо-Восточным Китаем в 1893—1894 гг. составлял около 3 млн. руб., распределяясь соответственно по областям: Амурская — 1 млн. руб., Приморская — 1,5—2 млн. руб. Река Сунгари в торговле Маньчжурии с Приамурским краем играла большую роль. Сунгарийские купцы доставляли по ней товары до Хабаровска, часть которых направлялась в низовье Амура к Николаевску, а также вверх по р. Уссури до Камень-Рыболова.

Торговля была сосредоточена главным образом в руках крупных фирм «Чурин и К^о», «Кунст и Альберс», имевших предприятия по всей территории Приамурья и Северо-Восточного Китая. Основание этих фирм относится к 60 годам XIX в., их торговый оборот, начавшийся с нескольких тысяч рублей, к концу XIX в. увеличился до нескольких миллионов. В 1899—1900 гг. в связи с постройкой Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) фирма «Чурин и К^о» открыла отделения в Харбине, Инкоу и Порт-Артуре, а в 1901—1904 гг. — в Шэньяне, Цзилине, Имяньпо. Установились широкие связи с зарубежными странами.

Накануне первой мировой войны товарооборот фирмы «Чурин и К^о» достиг 35 млн. руб., оборот частных российских торговцев составлял свыше 60% внешнеторгового оборота Харбина (12). Мелкая торговля в городах и особенно в селах Дальнего Востока находилась главным образом в руках китайцев. В 1893 г. во Владивостоке работали 127 китайских лавок и лишь 23 — русских. Принявший русское подданство купец Ти Фонтай вел успешную торговлю по реке Сунгари. Среди китайских купцов, которые торговали с Приамурским краем, можно отметить Тун Шэнчэна, Хэнь Шэнлу, Да Фулу, Та Фахао. Они имели отделения своих торговых фирм во Владивостоке и других населенных пунктах. Широко используемое краткосрочное кредитование крупными фирмами мелких, мизерное жалованье приказчиков, скромный даже по китайским меркам образ жизни самих хозяев давали возможность этим фирмам продавать товары по более низким ценам. Быстро оборачиваемый капитал китайских фирм составлял серьезную конкуренцию русским купцам в мелкой розничной торговле. Тесная связь между крупными и мелкими фирмами была немаловажной движущей силой интенсивного расширения сети китайского предпринимательства в регионе.

Схема такой иерархии была следующая. Во Владивостоке крупная китайская фирма имела годовой оборот 100—150 тыс. руб., за ней следовала более мелкая — с оборотом 5—15 тыс. руб., потом шли торговцы с оборотом 1—5 тыс. руб. и, наконец, — продавцы товаров вразнос. Главные китайские компаньоны постоянно жили в Китае, их прибыль (в расчете на капитал) составляла 60% (13).

Если расходы крупного русского торговца на жалованье служащим, наем помещения и др. составляли 15—20% общей суммы оборота, то китайские фирмы затрачивали на эти цели не более 5—8%. Служащими китайских компаний часто были родственники хозяев, которые работали почти даром, нередко получая около 5—7 руб. в месяц, тогда как русские служащие — 35—37 руб. (14).

По состоянию на 1893 г. обороты китайского купеческого капитала на российском Дальнем Востоке составили 6 млн. руб. (с учетом экспортной торговли морской капустой, трепангами, пантами, женьшенем).

Торговля с малыми народами Приамурья осуществлялась на кабальных условиях. В обмен на пушнину китайцы поставляли предметы первой необходимости, а также оружие, спирт (ханшин), опиум, причем продавали их вдвое-втрое дороже обычной цены. Широко практиковался кредит: в случае несвоевременной доставки мехов долг отсрочивали на год с надбавкой 50% (15).

О росте китайской торговли свидетельствуют следующие данные. Сбыт товаров китайскими купцами в течение пяти лет (1890—1895 гг.) утроился: из китайских, японских и корейских портов количество привезенных китайских товаров увеличилось с 7,7 тыс. т в 1890 г. до 22,2 тыс. т в 1895 г., по Европейской России (в основном грузы шли из Одессы) в 1890 г. данные отсутствуют, в 1895 г. — 1,7 тыс. т, всего, соответственно, увеличение с 7,7 тыс. т до 23,9 тыс. т. Это возрастание происходило не только в абсолютном объеме сбыта, но и в его качественном содержании, постепенно к товарам восточных рынков добавлялись привозные товары из Европейской России, что усиливало конкуренцию китайских торговцев с русскими, особенно при торговле товарами массового потребления.

На российском Дальнем Востоке практиковалась смешанная торговля разными товарами, продуктами сельского хозяйства и мануфактурными изделиями. Развозная и разносная торговля также развивалась, но совершенно не поддавалась официальному учету из-за недостатка документов. Этот вид торговли состоял главным образом из продажи смешанных (промышленных и продовольственных) товаров. Китайская торговля особенно была распространена в Приморской области, тогда как в Амурской области к концу первого десятилетия XX в., по сравнению с 1897 г., значительно сократилось число китайцев, занятых торговлей. Объяснялось это тем, что в Амурской области торговля велась (в основном под добываемое золото в кредит) на приисках через лавки приисковладельцев. Такая торговля, основанная на скорости оборота, не могла получить значительного развития.

В целом китайскую торговлю в Приамурском крае можно разделить на крупную и мелкую, в городах и сельской местности, развозную и разносную торговлю и, наконец, торговлю с инородцами. Значение каждого из этих видов с точки зрения вреда или пользы для края было различным, как и отношение к ней представителей местной администрации и общественности. Крупных китайских торговцев и в городах, и в деревнях было немного, фирмы их, как правило, пользовались хорошей репутацией, служили регуляторами местных цен и с этой точки зрения считались даже полезными. Но наибольшую опасность для российской торговли и промышленности края представляли мелкие предприятия, особенно развозной и разносной торг. Китайские коммерсанты сразу устремлялись в тайгу к русским переселенцам, препятствуя российским предпринимателям заниматься бизнесом. Китайские мелкие торговцы продавали преимущественно те товары, которые можно было купить в крупных центрах и, таким образом, являлись большей частью комиссионерами. Плата за посредничество составляла тот барыш от торговли, выплачиваемый русскими потребителями, который почти целиком уходил в Китай, иногда он был очень высоким.

Китайцы отправляли деньги на родину при содействии крупных русских и европейских торговых фирм, таких как «Шевелев и К^о», «Кунст и Альберс», «О. Линдгольм и К^о» и др. Если в 1889 г. общая сумма оборотов китайских фирм в Южно-Уссурийском крае составляла немногим более 1,5 млн. серебряных рублей, в 1891 г. — 2,5 млн., то к 1893 г. выросла до 6 млн. руб.

Китайская торговля (особенно развозная и разносная), по мнению многих современников, была опасна с политической точки зрения. Коммерсанты проникали в самые отдаленные районы, изучали местность и могли служить проводниками неприятельских военных отрядов. Именно против мелкой китайской торговли, главным образом в сельской местности, и против торговли китайцев с инородцами и была направлена политика приамурской администрации (16).

С развитием Добровольного флота в 80-е годы началась регулярная доставка русских товаров на Дальний Восток морем из Одессы, что позволило сократить время транспортировки и удешевить ее. Перевозка товаров морем занимала 65 дней, а через Сибирь из центральных районов России — 320 дней. Средняя стоимость доставки одного пуда морским путем составляла 2 руб. 27 коп., через Сибирь — 10 руб. (17). Таким образом, морской путь сократил время транспортировки в 5 раз и удешевил ее почти в 4,5 раза. Это давало возможность снижать цены на товары. Регулярные рейсы Доброфлота способствовали улучшению состояния торговли на российском Дальнем Востоке. Купечество центральных областей России получило более широкий доступ к азиатским товарам.

В конце XIX в. стали осуществляться перевозки (в основном морской капусты и керосина) из Владивостока и Николаевска-на-Амуре в порт Нючжуан (Инкоу), откуда импортировались шелк, а также бобовые и другая сельскохозяйственная продукция. Морской капусты из Владивостока ежегодно вывозилось около 420 тыс. пудов на сумму более 106 тыс. руб. Первое упоминание о вывозе русского керосина в Нючжуан относится к 1889 г., когда его было доставлено 18 тыс. галлонов на 3,3 тыс. руб. В 1891 г. туда уже было ввезено 288 тыс. галлонов на 51 тыс. руб.

Участие порта Николаевска-на-Амуре в морских связях с китайскими портами не было большим вследствие концентрации в 70-х годах торговых и транспортных операций во Владивостоке. В 1893 г. в этот порт было завезено продовольственных товаров (преимущественно чай и мука) на 102 тыс. руб. и различных промышленных товаров на 4,6 тыс. руб. (18). В 1896—1898 гг. морским путем в Николаевск-на-Амуре ввозилось в среднем 101,4 тыс. пудов байхового чая, во Владивосток — 20 тыс. пудов. Ежегодная потребность Приморской области в черном кирпичном чае определялась в 50 тыс. пудов, остальной чай отправлялся в Забайкалье и далее в Сибирь (19).

С постройкой КВЖД (1897—1903 гг.), а также с ростом численности населения Дальнего Востока торговля с Китаем расширилась. Торговый оборот Амурской области с Маньчжурией увеличился с 1 млн. руб. в 1893 до 2 млн. руб. в 1897—1900 гг., Приморской области — с 1,5 млн. до 4 млн. руб., включая значительный транзит иностранных товаров, в том числе китайских.

Несмотря на увеличение валового сбора зерновых в Амурской области с 2,6 млн. в 1897 г. до 6,1 млн. пудов в 1900 г., а в Приморской области — с 2,3 млн. до 4,3 млн. пудов, его явно не хватало для удовлетворения потребностей населения. Недостаток восполнялся ввозом зерна из Европейской России

и Сибири, а также морем из-за границы и сухопутным путем из Северо-Восточного Китая. Из портов Европейской России в тихоокеанские порты в 1897—1901 гг. в среднем ввозилось 900 тыс. пудов зерна и муки, в Амурскую и Приморскую области по сухопутной границе в 1897—1900 гг. импортировалось до 400—500 тыс. пудов маньчжурского хлеба ежегодно; и в тот же период во Владивосток из других государств в среднем в год завозилось около 1,2 млн. пудов. Основная часть маньчжурского хлеба доставлялась по р. Сунгари на джонках, затем перегружалась на российские пароходы. Вследствие благоприятных почвенно-климатических условий в Северо-Восточном Китае, крайней дешевизны труда выращенный там хлеб продавался по более низким ценам, чем отечественный. В 1902 г. в Благовещенске маньчжурский хлеб продавался по 45—49 коп. за пуд, в то время как отечественный — по 70 коп. (20). Низкие цены на маньчжурский хлеб позволяли обеспечить продовольствием население российского Дальнего Востока, но, с другой стороны, отражались на развитии сельского хозяйства края, снижая темпы его роста.

На развитие торговых связей российского Дальнего Востока с иностранными государствами, в том числе и с Китаем, большое влияние оказало установление режима порто-франко сначала в 1828 г. на Камчатке, а затем в 1862 г. в Приморской области и на о-ве Сахалин. Это было сделано с целью расширения внешнеэкономических связей региона, а также для обеспечения первых переселенцев продовольствием и орудиями труда. Те же мотивы лежали в основе решения об установлении режима беспошлинной торговли на расстоянии 50 верст по обе стороны русско-китайской границы. В условиях оторванности края от европейской части России долгое время дальневосточные порты являлись главными центрами освоения территории, таможенная и пограничная охрана практически отсутствовала. Дальневосточный край жил по своим таможенным законам. Однако при всей неопределенной пользе этого торгового режима для развития российского Дальнего Востока при слабом контроле указанные льготы были чреватые и негативными последствиями — это благоприятные условия для ввоза и вывоза запрещенных (или ограниченных) к торговле товаров. Ежегодная контрабандная утечка золота в Северо-Восточный Китай в конце XIX в. доходила до 100 пудов (более 1,3 млн. руб.), контрабанда пушнины и ряда других товаров оценивалась приблизительно в 1,5—2,0 млн. руб. В свою очередь, на российскую территорию из Маньчжурии поставлялись главным образом контрабандные спирт (ханшин) и опиум. В Приморскую область ханшин доставлялся по реке Сунгари, в Амурскую — ввозился из Айгуня и Сахалиня. В г. Троицкосавск Забайкальской области ежегодно привозилось из Маймачэна более 8 тыс. пудов ханшина, а в Амурской области китайские торговцы каждый год от его сбыта выручали 100—150 тыс. руб. Опиума только в 1895 г. в Приморскую область было завезено свыше 4 тыс. пудов на сумму до 800 тыс. руб. Все это нанесло существенный ущерб экономике российского Дальнего Востока (21).

Уже в 90-е годы свободная торговля перестала себя оправдывать. Приток иностранных товаров на российский Дальний Восток постоянно увеличивался, и государство из-за отсутствия таможенного обложения теряло огромные деньги. Такое противоречие заставило российское правительство всерьез задуматься об изменении таможенной политики на востоке страны в пользу протекционизма.

У властей по вопросу порто-франко не было единого мнения. Поэтому в центре и на Дальнем Востоке стали проводиться совещания для выяснения условий и предполагаемых последствий его закрытия. Обсуждение проблемы порто-франко выявляло сторонников и противников свободной торговли. При оценке местной администрацией реальной ситуации в крае, определении путей развития торговли и промышленности региона большинство высказывалось за сохранение порто-франко. Такая позиция противоречила официальной точке зрения и объяснялась тем, что дальневосточная буржуазия была тесно связана с иностранным капиталом, выступала проводником его интересов. В свою очередь многие предприниматели края считали, что без участия иностранного капитала промышленность здесь никогда не поднимется.

Последним аргументом в пользу отмены режима свободной торговли на Дальнем Востоке стало строительство крупнейших железнодорожных магистралей: Сибирской и КВЖД. Транссибирская магистраль связывала Дальний Восток с центром, сделала его неотъемлемой частью таможенной территории страны, а значит, влекла за собой распространение общих принципов российской таможенной политики. В целях укрепления местной промышленности в соответствии с указом императора от 15 мая 1900 г. «Об устройстве таможенного надзора в Приамурском крае» с 1 января 1901 г. порто-франко было отменено (22)*. Были установлены пошлины прежде всего на продукцию обрабатывающей промышленности. Сельскохозяйственные продукты кроме муки, которая в целях поощрения местного мукомоля была обложена пошлиной, по-прежнему допускались к свободному ввозу, как и все необходимое для развития в крае сельского хозяйства, фабрично-заводской промышленности и ремесел (сельскохозяйственные машины, орудия ремесла, строительные материалы, металлы). Беспшлинно ввозились из Китая животные, зерно и некоторые другие кроме чая и спиртных напитков. В приграничной зоне России и Китая товароборот оставался свободным (23).

Сибирская железнодорожная магистраль и строявшаяся КВЖД способствовали быстрому росту торговли, а значит требовался и другой подход к формированию таможенных органов на местах. В той форме, в которой они находились, таможенники не могли пресечь беспшлинный ввоз в страну иностранных товаров, развивавшуюся контрабанду. Становилось все более очевидным, что введение таможенного обложения в Приамурском крае при сохранении зоны свободной торговли с Китаем в 50-верстной полосе создавало противоречивую ситуацию. Из-за открытости сухопутной границы огромными потоками на российский Дальний Восток потекли контрабандные товары из Северо-Восточного Китая. Контрабанда стала ведущим фактором экономического развития региона. Уязвимой во многих местах оставалась и морская граница (24).

Приамурские генерал-губернаторы неоднократно пытались пресечь контрабанду, но их меры из-за большой протяженности границы и трудностей ее охраны не достигали цели. Так, генерал-губернатор Н.Л. Гондатти, размышляя о том, каким же образом ограничить китайское торговое проникновение в Приамурье и Приморье, проанализировал статьи русско-китайских договоров, которые регулировали эти отношения. Он обратил внимание на то, что в статье I Правил для сухопутной торговли, приложенных к Санкт-Петербургскому договору

* Позднее в связи с началом русско-японской войны 1904—1905 гг. на Дальнем Востоке вновь был введен режим порто-франко, просуществовавший до 1909 г.

1881 г., было установлено право русских и китайских подданных на свободную торговлю по границе обоих государств на расстоянии 50 верст в ту и другую сторону. Затем во всех договорах России с Китаем были определены места, открытые для торговли русских в Китае, в отношении же таких мест в России никаких указаний не имелось. По мнению Н.Л. Гондатти, не было никакого основания считать, что китайцы имеют право вести торговлю в пределах России повсеместно. Ведь ни один из договоров не распространил на китайцев права наиболее благоприятствуемой нации. Поэтому он внес предложение на правительственном уровне определить те местности Приамурского края, которые признаются открытыми для торговли китайцев, отнеся к их числу: 1) города — Благовещенск, Владивосток, Зея-Пристань, Николаевск, Никольск-Уссурийский и Хабаровск; 2) пятидесятиверстную пограничную полосу. Все остальные местности края совершенно закрыть для какой бы то ни было китайской торговли. По этому вопросу Приамурский генерал-губернатор 30 мая 1912 г. отправил письмо на имя председателя Совета министров, в котором содержались и другие предложения по ограничению китайского проникновения (25).

В конце концов с 1 января 1913 г. российское правительство было вынуждено отменить статью Санкт-Петербургского договора, предусматривавшую беспошлинную торговлю на расстоянии 50 верст по обе стороны русско-китайской границы. В связи с этим таможенные пункты переносились ближе к границе. В это время в регионе уже действовали Владивостокская таможня I класса II разряда, Николаевская-на-Амуре I класса III разряда и Хабаровская — II класса (26).

О резком увеличении экспорта русских товаров в Китай не могло быть и речи до окончания строительства КВЖД. В 1900 г., например, импорт из Китая превышал русский экспорт почти в 7 раз. В 1903 г. — год ввода в эксплуатацию КВЖД — продукция промышленной Европейской России, значительно подешевевшая в результате снижения транспортных расходов, стала быстро упрочивать свои позиции на китайском (в основном на маньчжурском) рынке. По сравнению с 1902 г. стоимостный объем экспорта русских товаров в Китай вырос более чем вдвое (с 9,3 млн. до 22,4 млн. руб.), а разрыв между импортом из Китая и экспортом из России сократился в 2,5 раза. Удельный вес Китая во внешней торговле России повысился с 3,5% в 1897 г. до 4,7% в 1903 г. (27).

КВЖД в значительной мере скорректировала географическое направление русско-китайской торговли. Из общей суммы торгового оборота в 1903 г. в 78,9 млн. руб. на сухопутную дальневосточную торговлю (главным образом через Маньчжурию, так как Кяхта играла уже совсем незначительную роль — ее оборот сократился с 9,4 млн. в 1902 г. до 4,7 млн. руб. в 1903 г.) приходилось 36,6 млн. руб. — около 50%; через Синьцзян — 14,6 млн. руб. (17%). Морская торговля продолжала достаточно активно развиваться — к этому времени ее объем составил 24,8 млн. руб., или 33% к общему итогу (28).

Русские фирмы первыми в 1908 г. экспортировали маньчжурские соевые бобы в Европу; эти торговые операции проводило «Сибирское вывозное общество» с участием «Петербургского промышленного банка (29). Позже сюда активно внедрился и иностранный капитал. В 1907 г. через Владивосток было вывезено 3,4 млн. пудов, в 1909 г. — в четыре раза больше — 15 млн. пудов соевых бобов. Основная ставка на связь российского Дальнего Востока в его посредни-

честве между Маньчжурией и мировым рынком (в морской торговле) делалась на Владивосток. В 1908 г. в целях дальнейшего развития порта Владивосток, превращения его в крупнейший торговый и перевалочный центр в регионе правительство России приняло решение о передаче его из Министерства внутренних дел в Министерство торговли и промышленности, по указанию которого в 1910 г. был составлен «Проект расширения и оборудования торгового порта» (30). В итоге в 1908—1914 гг. 80—90% грузов Северной Маньчжурии шло с КВЖД по Уссурийской железной дороге на Владивосток с целью транзита на мировой рынок и только 10—20% — на ЮМЖД. Экспорт одних соевых бобов через Владивосток вырос в 1909—1914 гг. с 41,5 тыс. до 91,8 тыс. т. Ежегодная транспортировка маньчжурских бобов составляла свыше 20 млн. пудов. Маньчжурский транзит способствовал превращению Владивостокского порта в крупнейший экспортный порт Дальнего Востока (31).

Несмотря на военное поражение, утрату ряда важных плацдармов для расширения своей экономической деятельности в регионе, Россия вновь сумела добиться позитивных сдвигов в хозяйственных связях с Китаем. Торговый оборот с ним увеличился с 75,4 млн. в 1904 г. до 118,3 млн. руб. в 1914 г., при этом 16% русского экспорта шло в Китай через Синьцзян, примерно 33% — через Забайкальскую и Амурскую границы по железной дороге или по рекам Амуру и Уссури, 51% — морским путем через Одессу и Владивосток. Экспортировались в основном хлопчатобумажный текстиль (42% к общему итогу в 1914 г.), металлоизделия и металл (соответственно 6,2 и 2%), табак и табачные изделия (4,5%), сахар (2,8%), спирто-водочные изделия (2,1%), рыба (2,1%), готовая одежда (1,7%). Торговый оборот России с Маньчжурией в 1909 г. составлял 66% всего объема российской торговли с Китаем. Причем зависимость региона от китайских поставок продовольствия постоянно росла (32).

В 1906 г. в Амурскую и Приморскую области было ввезено 2,5 млн. пудов маньчжурского хлеба, в 1907 г. — до 4,5 млн., в 1908 г. — 6 млн., в 1909 г. — до 15 млн., в 1911 г. — свыше 17 млн. пудов. По другим данным, в 1909—1913 гг. для населения Приамурья ежегодно помимо произведенного собственными силами требовалось еще 10—12 млн. пудов хлеба, причем примерно три четверти дефицита компенсировалось поставками из Северо-Восточного Китая. Не все районы российского Дальнего Востока находились в равной зависимости от заграничного зерна. Амурская область в большей степени обеспечивала себя собственными зерновыми, чем Приморская. Из Приморья снабжались зерном Анадырский край, Камчатка и все побережье Чукотского полуострова, а также о-в Сахалин (33). В 1910 г. Китай стоял на втором месте по ввозу иностранных товаров на российский Дальний Восток и в Забайкалье; из Германии сюда ввозилось товаров на сумму 5,2 млн. руб., из Китая — на 3,9 млн., из Японии — на 2,5 млн. руб. (на товары из европейской части России, Урала и Сибири приходился 21 млн. руб.) (34).

Россия превратилась в основного китайского партнера в чаесторговле: ее удельный вес в чайном экспорте Китая увеличился с 35,1% (35,4 тыс. т) в 1890 г. до 62,4% (70,3 тыс. т) в 1910 г. В свою очередь и Китай являлся основным поставщиком чая российским потребителям — в 1907 г. его доля в чайном импорте России составила более 79%, тогда как Цейлона — 11,3 и Ост-Индии — 6,3% (35). Благодаря разветвленной сети железных дорог Россия к 1914 г. в значительных количествах стала даже реэкспортировать китайский чай в приграничную

Маньчжурию и Синьцзян, поскольку такая его транспортировка из Центрального Китая обходилась намного дешевле, чем традиционными маршрутами.

Первая мировая война 1914—1918 гг. серьезно отразилась на торговле России с Китаем. Так как промышленность центральных районов России теперь работала главным образом на военные нужды, и железные дороги были загружены военными перевозками, экспорт в Китай товаров из европейской части страны (хлопчатобумажные ткани, сахар, нефтепродукты, металлоизделия) резко сократился и состоял на две трети из дальневосточной продукции (рыба, лес, пушнина, морская капуста, панты, женьшень и т.д.). Импорт в то же время резко увеличился, товарооборот в целом возрос со 118,3 млн. в 1914 г. до 175,6 млн. руб. в 1916 г. (36). Транзитные перевозки с Уссурийской железной дороги по КВЖД на Забайкальскую для снабжения мясом Сибири и центральных областей России в период войны выросли почти в 13 раз, и составляли 35% общего грузооборота дороги (37).

Чрезвычайно возросло значение порта Владивосток. Он наряду с Архангельском (Босфор и Дарданеллы были закрыты, а на Балтийском море шла война) превратился в один из важнейших портов, через который в Россию поступали продовольствие и военные грузы. Значительное место занимали грузы из стран Антанты и Японии, но китайские, особенно маньчжурские, тоже играли существенную роль. Экспорт маньчжурских бобов и продукции из них через порт Владивосток в годы первой мировой войны составлял 60—80% всего их вывоза из Северо-Восточного Китая; через южное направление, порт Далянь, — примерно 20—30%. В целом доля России в экспорте Северной Маньчжурии в 1917 г. составляла 21% (в 1913 г. она равнялась 10%). Импорт из России в эти же годы снизился — 19% в 1913 г. и 10% в 1917 г. (38). Удельный вес России во внешней торговле всего Китая в военные годы вырос с 7,0% в 1913 г. до 9,1% в 1916 г. (39).

КВЖД изменила географическое направление российско-китайской торговли. Если в 1895 г. только 6,2% российского экспорта ввозилось в Китай через дальневосточную границу, то в 1914 г. — уже 56% (40). Перевозка грузов по КВЖД значительно ускорила темпы роста российско-китайской торговли. С 1902 по 1916 г. товарооборот России с Китаем увеличился с 61,4 до 175,6 млн.руб., т.е. почти в 3 раза (41). КВЖД оказала большое влияние на развитие внешней торговли Северо-Восточного Китая, что подтверждается следующими данными, приведенными в работе Го Юньшэня: являясь новым экономическим районом, Северо-Восточный Китай, площадь которого составляла 1/20 часть от площади всей страны, а население — менее 1/20, со времени постройки и введения в эксплуатацию КВЖД стал играть все более важную роль во внешней торговле Китая, его доля увеличилась с 7,5% в 1907 г. до 25% в 1917 г., а доля Харбинского района к 1916 г. уже составила 30% внешнеторгового оборота Северо-Восточного Китая (42).

Подводя итог, можно констатировать, что удаленность российского Дальнего Востока от Европейской России, его особое приграничное положение дают возможность интегрироваться в экономику сопредельных стран. На этой территории возможны не только свободная торговля, но и протекционизм, чтобы население Дальнего Востока не оказалось в экономической зависимости от зарубежных стран, в том числе и Китая. При создании условий экономической безопасности страны целесообразна рыночно-институциональная система

внешнеэкономических связей. Значительную роль в выравнивании торгового баланса, снижении торгового дефицита, повышении удельного веса России во внешнеторговом обороте Китая, а также в изменении географического направления торговли с запада через Синьцзян на восточное — через Северо-Восточный Китай. Главную же роль в осуществлении транзитных операций в то время сыграла КВЖД. Ее транзитные перевозки осуществлялись не только между Европейской Россией и Дальним Востоком, но и между странами Запада и Востока, а также между Южным Китаем и Северо-Востоком. Большое развитие получил Владивостокский порт, так как основой его внешнеторгового оборота были транзитные перевозки сельскохозяйственных грузов Северо-Восточного Китая. Для Северо-Востока — это развитие торгового земледелия, связь с мировым рынком, возможность расплачиваться за дефицит, который Китай имел со странами Запада.

ЛИТЕРАТУРА

1. Сборник договоров России с Китаем. 1689—1881. СПб., 1889. С. 111, 162, 164, 192, 211, 236—238; Русско-китайские отношения 1689—1916. Официальные документы. М., 1958. С. 30, 36, 42, 50, 59, 61.
2. Троицкая Н.А. Тоска о порто-франко. Из истории таможенной политики на русском Дальнем Востоке // Россия и АТР. Владивосток, 1995. № 4. С. 48—50.
3. Сычевский Е.П. Русско-китайская торговля на Амуре в середине XIX столетия // Труды Благовещенского пед. ин-та. Сер. «История». Благовещенск, 1955. С. 159; Он же. Динамика русско-китайской торговли в конце 50—60-х годах XIX в. // Ученые записки Благовещенского ин-та. Историко-филол. фак. Благовещенск, 1957. Т. 8. С. 67.
4. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1897 г. СПб., 1899. С. 46.
5. Покровский С.А. Внешняя торговля и внешняя политика России. М., 1947. С. 336; Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М., 1974. С. 265.
6. РГИА. Ф. 1273, оп. 1, д. 264, л. 27.
7. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений... С. 340; Он же. Очерки развития внешнеэкономических отношений Китая. М., 1953. С. 46, 48, 49.
8. Романова Г.Н. Торговые связи России и Китая в конце XVII — начале XX в. (обзор) // Зарубежный Восток: вопросы истории торговли с Россией. М., 2000. С. 175—176.
9. РГИА. Ф. 560, оп. 29, д. 167, л. 17; Го Юньшэнь. Шилунь Чжун-э Хэйлунцзян дицзюйды маои (Китайско-российская торговля в районе Амура) // Лунцзян шэхуэй кэсюе. Харбин, 1990, № 2. С. 51.
10. Чжунсу цзинцзи маои ши (История китайско-советских торгово-экономических отношений). Харбин, 1992. С. 171.
11. РГИА. Ф. 560, оп. 28, д. 934, л. 174; Го Юньшэнь. Шилунь Чжун-э Хэйлунцзян... С. 51.
12. Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке. XIX — начало XX в. М., 1987. С. 74; Хуан Динтянь. Чжун-э цзинмао юй вэньхуа цзялюю ши яньцзю (Исследование истории торгово-экономических и культурных связей между Китаем и Россией). Харбин, 1999. С. 33.
13. РГИА ДВ. Ф. 199, оп. 1, д. 49, л. 1—17, 48, 64—66, 85—103; Ф. 702, оп. 1, д. 420, л. 106.
14. Там же. Ф. 702, оп. 2, д. 420, л. 106, 108, 114, 125—127; Граве В.В. Китайцы, корейцы и японцы в Приамурье // Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. СПб., 1912. Вып. 11. С. 30.
15. РГИА ДВ. Ф. 702, оп. 2, д. 420, л. 125—127; Ф. 87, оп. 1, д. 618, л. 9, 10; Романова Г.Н. Торговые связи России и Китая... С. 178; Граве В.К. Китайцы, корейцы и японцы... С. 32—33, 37; Арсеньев В.К. Китайцы в Уссурийском крае. СПб., 1912. С. 5.
16. Сорокина Т.Н. Хозяйственная деятельность китайских подданных на Дальнем Востоке России и политика администрации Приамурского края (конец XIX—XX в.). Омск, 1999. С. 62—64, 85—86.

17. Сильницкий А. Культурное влияние Уссурийской железной дороги на Южно-Уссурийский край. Хабаровск, 1901. С. 27.
18. Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая... С. 75—76; Гейшнер И.Э. Торговля России на Дальнем Востоке. СПб., 1903. С. 8; Покотилов Д.Д. Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке. СПб., 1895. Ч. 1. С. 6.
19. РГИА ДВ. Ф. 702, оп. 2, д. 436, л. 6, 17.
20. РГИА. Ф. 560, оп. 28, д. 934, л. 173—174.
21. ГАЧО. Ф. 1, оп. 1, д. 14107, л. 28—30, 43—44.; Романова Г.Н. Торговые связи России и Китая... С. 179—80.
22. Печерица В.Ф. Очерки истории дальневосточной таможи. В 2 ч. Ч. 1. 1899—1945 гг. Владивосток, 2002. С. 16—17, 21.
23. РГИА. Ф. 35, оп. 2, д. 264, л. 141, 341; ГАХК. Оп. 1, д. 26, л. 16; Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая... С. 87; Архипов Н.Б. Дальневосточный край. 2-е изд. М.; Л., 1929. С. 140—141; Троицкая Н.А. Тоска о порто-франко... С. 52.
24. Беляева Н.А. Становление таможенной службы на Дальнем Востоке (по материалам РГИА ДВ) // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. Владивосток, 1998, № 4. С. 117; Печерица В.Ф. Очерки истории дальневосточной таможи... С. 25.
25. Дубинина Н. Приамурский генерал-губернатор Н.Л. Гондатти. Хабаровск, 1997. С. 108—109.
26. Троицкая Н.А. Тоска о порто-франко... С. 52; Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая... С. 89.
27. РГИА. Ф. 1276, оп. 1, д. 524, л. 37; Оп. 6, д. 524, л. 142; Романова Г.Н. Экономические отношения России и Китая... С. 88; Меньшиков П.Н. К русско-китайскому договору // Вестн. Азии. Харбин, 1911. С. 20.
28. ГАЧО. Ф. 19, оп. 2, д. 133, л. 111; Оп. 1, д. 220, л. 25; РГИА. Ф. 1276, оп. 1, д. 524, л. 39.
29. Любимов Л.И. Очерки по экономике Маньчжурии. Харбин, 1934. С. 95; Чжунсу цзинци маои ши... С. 195—196.
30. Бянкин В.В. В дальневосточных морях. Владивосток, 1981. С. 212, 218.
31. Романова Г.Н. Торговые связи России и Китая... С. 184—185; Хуан Динтянь. Чжун-э цзинмао юй вэньхуа... С. 36.
32. Романова Г.Н. Торговые связи России и Китая... С. 137; Болобан А.П. Будущее Маньчжурии // Вестн. Азии. 1911. № 9. С. 138; Хуан Динтянь. Чжун-э цзинмао юй вэньхуа... С. 33.
33. РГИА. Ф. 1276, оп. 20, д. 64, л. 63; Меркулов С.Д. Вопросы колонизации Приамурского края. СПб., 1911. С. 6—7; Лежнин П.Д. Дальний Восток: Богатства Приамурья и Забайкалья. Чита, 1922. С. 45.
34. Крушанов А.И. Октябрь на Дальнем Востоке. Ч. 1. Русский Дальний Восток в период империализма (1908 — март 1917 г.). Владивосток, 1968. С. 49.
35. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений... С. 342—343; Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1907 год. СПб., 1909. С. 38—39; Yakhontoff V.A. Russia and Soviet Union in the Far East. N.Y., 1931. P. 72.
36. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений... С. 350, 337; Курсель К.П. Экономика зарубежного Дальнего Востока (Маньчжурия, Китай, Монголия в связи с задачей Дальбанка в Харбине): экономический обзор. Харбин, 1926. С. 12.
37. Северная Маньчжурия и КВЖД. Харбин, 1922. С. 305.
38. Любимов Н.Н. Экономические проблемы Дальнего Востока (Восточная Китайская жел. дор.). М., 1925. С. 484.
39. Сладковский М.И. Очерки развития внешнеэкономических отношений... С. 124.
40. Чжунсу цзинци маои ши. С. 197; Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений... С. 340.
41. Курсель К.П. Экономика зарубежного Дальнего Востока. С. 12.
42. Го Юньшэнь. Чжундун телу юй Чжун-Э цзинци маои гуаньси (КВЖД и китайско-российские торговые связи) // Бэйфан вэньсюе. Харбин, 1991. № 2. С. 84.

SUMMARY. The author of the article “Porto-franco and Protectionism”, speaking about remoteness of the Russian Far East of European Russia, its special frontier position, considers that on this territory there are all opportunities to avoid economic dependence on foreign countries including on China.