

Дигамма.

ТОРГОВЛЯ
съ Китаемъ.

ИЗДАНИЕ
Ф. П. РОМАНОВА.



ТОМСКЪ
Паровая Типо-Литографія П. И. Макушина.
1899.



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

СОДЕРЖАНИЕ.

12

Предисловіе.—Литературные источники.—О торговлѣ Китая вообще. Внутренняя торговля Китая. Китаецъ—купецъ. Пираты и хунгузы.—Внѣшняя морская торговля Китая.—Трактатные порты.—Общія развѣры 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, соломенные издѣлія и циновки, шерсть, нѣха, 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 Тяньцзиня.—Транспортировка чаявъ.—Ханькоу, какъ главный чайный рынокъ Россіи.—Банковыя операціи.—Русско-Китайскій банкъ, его дѣятельность.—Кьюкианъ.—Фучжоу.—Ньючжуанъ и его будущее.—Чжифу.

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

Торговля Россіи съ Маньчжуріей и ея переходное состояніе.—Торговля по Аргуню.—Въ Амурской области и по Амуру.—Торговля Сунгарійскаго бассейна.—Русско-Маньчжурская торговля по границѣ Уссурійскаго края.—Пограничные караулы.—Поселье 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:

Страхованіи жизни

т. е. капиталовъ и доходовъ для обезпеченія семьи или собствен-
ной старости, приданнаго для дѣтушекъ, стипендій для маль-
чиковъ и т. п. на особо выгодныхъ условіяхъ и съ участіемъ стра-
хователей въ прибыляхъ Общества.

Къ 1 января 1898 года въ Обществѣ „Россія“ было застраховано
49.736 лицъ на капиталъ въ 117 356.600 руб.

Страхованіи отъ несчастныхъ случаевъ

какъ отдельныхъ лицъ, такъ и коллективныя страхованія слу-
жащихъ и рабочихъ на фабрикахъ,—съ уменьшеніемъ страховыхъ
взносовъ вслѣдствіе зачета дивиденда: страхованіи пассажировъ по-
жизненныя, годовыя или на меньшіе сроки.

Страхованіи отъ огня

движимыхъ и недвижимыхъ имуществъ всякаго рода (строеній, на-
шинъ, товаровъ, мебели и проч.).

Страхованіи транспортовъ

рѣчныхъ, сухопутныхъ и морскихъ; страхованіе корпусовъ су-
довъ.

Заявленія о страхованіи принимаются и всякаго рода свѣдѣ-
нія сообщаются въ Правленіи въ С.-Петербургѣ (Большая Мор-
ская, собств. д. № 37). Главнымъ Агентствомъ въ городѣ Томскѣ
(Почтамтская ул. д. Некрасова) и агентами Общества во всѣхъ
городахъ Россійской Имперіи.

Страхованіи пассажировъ отъ несчастныхъ случаевъ во время
путешествій 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 скорago и широкаго распространенія русскихъ коммерческихъ интересовъ въ районѣ Восточной Азіи и Тихаго океана вообще, а на территоріи собственнаго Китая и Маньчжуріи,—въ особенности.

Этого сосображенія, 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. Этихъ сношеніямъ насчитывается, слѣдовательно, уже четвертое столѣтіе.

Но между столь долгихъ 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 Китаю къ Россіи, по всей своей девятидесятичетверстной 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 магистральной неизбежно 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, наприхѣвъ, 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 „все 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, жеріи 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 совѣтъ не слѣдовало...

Россія очень мало знаетъ Китаѣ, 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, поспѣшно, 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. Забутина: „*О судоходствѣ 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 Уссурийскомъ краѣ, въблизи 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 представление 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. Коростовецъ даетъ слѣдующую характеристику китайцевъ:

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

Въ обществѣ китайскіе купцы предприимчивы, трудолюбивы, расчетливы, аккуратны и свѣтливы.

Мелкіе торговаша довольно безаастѣнчивы 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 обществѣ г. Коростовецъ въ своихъ воззрѣніяхъ на Китай и китайцевъ далеко не принадлежитъ къ числу „оптимистовъ“ (какъ быки, напримеръ, можно назвать пр. Васильева, пр. Георгіевскаго, Ж. Спикова и др.) а скорѣе наоборотъ—все китайское сложны и радостъ 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 всѣ 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 нереносятся носильщиками.

Прирожденная коммерческая энергія китайцевъ проявляетъ себя вопреки всѣмъ неблагопріятнымъ вѣншимъ 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 (лицензіи) ложатся тяжелымъ бременемъ на всю

Та „практическая мораль“, которая по нашему мнѣнію, отсюда вытекаетъ, гласитъ приблизительно слѣдующее: тѣ русскіе коммерсанты, которые полагаютъ 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“, „небѣдствѣ“ и т. п. качествахъ, якобы присущихъ китайцамъ, какъ низшей расѣ

внутреннюю торговлю Китая и причиняют вред больше самых высоких налогов.

Другим тормазом 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 व्यоки 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 незнакомъ затрудненіи... Составителю данного очерка пришлось 7 лѣтъ прожить „въ странѣ хунхузовъ и туземцевъ“ какъ окрестять Уссурийскій край разсердившійся на него публицистъ С. Н. Южаковъ, пришлось также около 600 верстъ исколесить въ дикой и пустынной восточной части самой Маньчжуріи, пользовавшейся репутаціей мѣстности небезопасной въ отношеніи „хунхузовъ“, и все-таки окончательный выводъ этихъ непосредственныхъ и продолжительныхъ отношеній къ хунхузамъ можетъ быть, приблизительно сформулировать 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 казенія“ какою нибудь учивенной надъ ними вопиющей несправедливостью и обманомъ. Таково большинство „хунхузовъ“, фигури-

риску 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, открытых для иностранной торговли.

рующихся въ нападеніяхъ на китайскихъ и нашихъ русскихъ подрывниковъ, разбичковъ, поставщиковъ, скупщиковъ и т. п. При путешествіи по Манчжуріи встрѣтиться съ живыми хунхузами 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 закладателя и начальника мѣстныхъ китайскихъ команъ, въ трехъ ближайшихъ къ этой мѣстности пунктахъ поочередно сдѣлывавшая, что эта голова казеннаго хунхуза; при чемъ каждый изъ трехъ представителей власти поочередно увѣрилъ, что эту казнь произвелъ и эту голову отрубилъ онъ самъ собственноручно. Если не допускать того маловероятнаго 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 указаний намъ будущихъ коммерсантовъ въ предѣлахъ Китая, то можно, безъ риска, сказать одно: тѣмъ аккуратнѣе и добросовѣстнѣе будутъ они вести свои коммерческія операціи, тѣмъ меньше шансовъ на неурядицы столкновенія съ хунхузами.

Рассказы о китайскихъ „хунхузахъ“ производятъ болѣе или менѣе сильное впечатлѣніе, если ихъ брать „безотносительно“; но это впечатлѣніе значительно ослабѣваетъ, если вы сопоставите ихъ, хоть каврируя, съ рассказами о томъ же „кошеникахъ“, или съ рассказами о тѣхъ приключеніяхъ и неурядицахъ, которымъ подвергались, до самаго послѣдняго времени, и проѣзжающіе и товарные обозы, слѣдующіе по большому сибирскому тракту...

Рассказы о китайскихъ „хунхузахъ“ производятъ болѣе или менѣе сильное впечатлѣніе, если ихъ брать „безотносительно“; но это впечатлѣніе значительно ослабѣваетъ, если вы сопоставите ихъ, хоть каврируя, съ рассказами о томъ же „кошеникахъ“, или съ рассказами о тѣхъ приключеніяхъ и неурядицахъ, 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; Лунгъчжоу же и Манзцы, какъ лежащія 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 умістно 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 агличанамъ, 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 Великобританія была уступлена 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 *Тяньцзиньскому трактату* европейской торговлѣ были открыты въ Китаѣ еще новые 7 пунктовъ: *Тяньцзинь*, *Нючжуанъ* (правильнѣе—Инкоу), *Чифу* (Чжифу), *Сюэжоу*—на материкѣ, на побережьи Тихаго океана *Цюнь-чжоу* (Цюань-чжоу) на островѣ Гаинань (Хай-нань) и *Тайвань* и *Тамсуй* (Даньшуй)—на островѣ Формозѣ. Далѣе, въ началѣ 60-хъ годовъ европейская торговля приобрѣтаетъ 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* (Мэнцзы) въ пров. Юнань и *Такхой* (Бэнхай) въ пров. Гуандунъ. Наконецъ, недавній Симоносекскій договоръ, при окончаніи Японско-Китайской войны, открылъ иностранной торговлѣ еще четыре порта: *Суджжоу* (провинц. Цзянсу) *Ханджоу* (пров. Чжэцзянъ), *Шаши* (пров. Хубэй) и *Чунг-кинъ* (пров. Сычуань), изъ которыхъ послѣдній наиболѣе углубляется внутрь страны по Янцекіенгу.

Для ознакомленія съ общими размѣрами внешней торговли приведемъ здѣсь зарегистрированныя отчеты

тапи Императорскихъ таможенъ цифры вывоза и
 нвоза за послѣдніе 13 лѣтъ съ 1884 по 1896 г.
 выраженные въ таможенныхъ ланахъ *).

Годъ.	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 до-
 вольно правильное возрастаніе какъ ввоза, такъ и вы-
 воза, а особенно общаго оборота внѣшней торгов-
 ли Китая за послѣднее время. Это постепенное и
 даже весьма энергичное возрастаніе убѣдительно
 доказываетъ то, что Китай все болѣе и болѣе уда-
 ляется отъ своей изолированности и вступаетъ все

*) Стоимость таможенного лана не представляетъ величины постоянной и
 находится въ зависимости отъ курса на серебро, который, въ общемъ, об-
 наруживаетъ сильное стремленіе къ паденію. Вотъ стоимость лановъ въ метал-
 лическихъ 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 " "	1893 " . . .	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.