

А. Я. КАНТОРОВИЧ

ИНОСТРАННЫЙ КАПИТАЛ · · · НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ КИТАЯ

ХАРБИН

Типография Кит. Вост. жел. дор.

1926

В В Е Д Е Н И Е.

Развитие железнодорожного строительства в Китае представляет собой один из наиболее важных элементов новейшей истории этой страны. Обладая огромной территорией, занимающей сплошным куском середину азиатского континента, Китай, несмотря на развитую систему рек и искусственных водных путей общения, был в течение многих столетий обречен на средневековую экономическую расчлененность, свойственную системе городского хозяйства, на районную локализацию всей своей экономической жизни, которая явилась естественным последствием недостатка и дороговизны транспорта. Капиталистическое развитие Китая с первых своих шагов уперлось в этот транспортный вопрос и оказалось связанным с успехами железнодорожного строительства. Железные дороги по мере их постройки связывали веками отдельные друг от друга экономические районы, соединяли с мировым рынком внутренние области Китая, вовлекли в мировой торговый оборот новые территории населенных десятками и сотнями миллионов людей. Как ни слабо было до сих пор развитие железнодорожного строительства—оно все же явилось необходимым условием того быстрого экономического прогресса, который обнаружился в Китае за последние 30 лет.

Колонизация и развитие экспортного хозяйства в Маньчжурии были бы невозможны без постройки той системы путей, которая сейчас поделена между Китайской Восточной и Южно-Маньчжурской жел. дорогами. Разработка угольных богатств Чили и Шаньси не могла бы иметь места без Пекин-Мукденской и Пекин-Ханькоуской дорог и т. д. Равным образом, современные экономические тенденции Китая: колонизация и заселение северо-западной окраины, а также провинций Ганьсу и Синцзяна, приобщение к мировому хозяйству провинций Сычуань, Хунань и Гуйчжоу, с их более чем 100 милл. населения могут быть реализованы лишь, когда районы эти окажутся признанными стальным рельсовым путем. Железнодорожное строительство на долгие десятилетия будет являться измерителем самого экономического развития Китая, ключем к которому оно является.

Не менее значительна политическая и стратегическая роль железных дорог в Китае, с территорией которого связано не одно действие мировой политики

ческой драмы. Контроль над железными дорогами имеет колossalное значение в развитии как интернационального, так и внутренне-политического конфликта на Дальнем Востоке. Практически все эти конфликты, имевшие место за последние 25 лет (боксерское восстание, русско-японская война, революция 1911 года, изгнание Германии из Шаньдуна в 1914 году, борьба за власть в самом Китае в течение последнего десятилетия), развивались вдоль железнодорожных путей. В частности, вопросы желдор. строительства в Китае теснейшим образом связаны с проблемой государственного собирания этого последнего,—проблемой борьбы за власть.

Будучи, таким образом, первостепенным экономическим и политическим фактором, являясь вместе с тем источником громадных доходов и прибылей, ж.-д. строительство в Китае не могло не привлечь к себе внимания иностранного капитала, который, в особенности за последние 30 лет, осуществляет систематическое наступление на Китай, одинаково в форме, с одной стороны, политического нажима и агрессии, а с другой—хозяйственной экспансии. В условиях колониальных отношений они неразрывно друг с другом связаны. В китайские железные дороги вложена, вероятно, большая часть всего иностранного капитала, инвестированного в этой стране. В связи с монополистическим характером железнодорожных предприятий, именно эта область характеризовалась особенно тесным содружеством методов экономической и политической экспансии (причем руководящая роль принадлежала политической стороне). С самого начала вопросы железнодорожного строительства в Китае оказываются теснейшим образом связанными со всей гаммой международно-политических отношений этой страны. Эпоха империализма на Дальнем Востоке почти непосредственно совпадает с развитием железнодорожного строительства: империализм буквально продвигался в Китай по рельсовым путям¹⁾. О том, каково политическое значение ж.-д. строительства в Китае, можно судить хотя бы по тому, что

1) Cf Overlach Foreign financial control in China 1919 г Введение, стр. 11: борьба за иностранный контроль над Китаем характеризовалась теснейшим сотрудничеством иностранной политики и иностранных финансовых. Это было действительно завоевание через жел. дорогу и банк».

так-называемые сферы влияния или сферы интересов в Китае были непосредственно связаны, именно, с постройкой железных дорог; что наиболее критический период в политической истории Китая имеется «битвой за концессии», в первую очередь—железнодорожные; что важнейшие акты политического насилия над Китаем за последние 30 лет имеют непосредственное отношение к железным дорогам; что продвижение Японии в Маньчжурии, Франции — на юго-запад, Англии — в долину Янцзы Германии (а затем Японии) — в Шаньдун происходило и происходит благодаря и посредством постройки или эксплоатации железных дорог; что, наконец, тенденция, направленная на политическую интернационализацию Китая, нашла себе выражение, прежде всего, в сфере железнодорожной политики: образование консорциума 1913 г. было связано с проектом трансманьчжурской дороги. Деятельность нового консорциума в значительной мере определялась перспективами интернационализации железнодорожного строительства в обще-китайском масштабе.

С другой стороны, недавнее фактическое ослабление иностранного контроля на железных дорогах Китая является, повидимому, предвестником той перемены, которая в недалеком будущем должна произойти во взаимоотношениях Китая с иностранным империализмом. Оно уже сейчас совпадает с переходом этого последнего от наступления к обороне.

История железных дорог Китая—это история его империалистического окружения и, наоборот, история внешних сношений Китая—это в значительной мере история его железных дорог.

Проблемы ж.-д. строительства и ж.-д. хозяйства Китая представляют, таким образом, исключительный интерес не только с точки зрения экономики, но и политики; не только как фактор внутренней жизни Китая, но и как один из самых основных элементов внешних сношений этой страны. Как показывает самое ее заглавие, настоящая работа посвящена именно последнему их аспекту—характеристике развития ж.-д. строительства и состояния ж.-д. хозяйства Китая с точки зрения взаимоотношений этого последнего с иностранным капиталом — в сфере экономики, и империалистическими державами — в сфере политики. Как уже указывалось выше, эти две области отношений могут быть разделены лишь теоретически — на деле же, особенно в сфере ж.-д. строительства, они представляют собой единое целое.

По содержанию—настоящая работа распадается на две главные части: очерк развития ж.-д. строительства в Китае — в связи с его внешне-политической историей (главы I и VI) и характеристику современной ж.-д. сети Китая, распределения связанных с нею иностранных интересов и степени осуществляемого над нею иностранного контроля (главы VII—XII).

РАЗЪЯСНЕНИЕ К ПОДСТРОЧНЫМ ПРИМЕЧАНИЯМ.

Литература, использованная для этой работы, указана в подстрочных примечаниях.

Ввиду необходимости ссылаться на множество официальных документов, разбросанных в различных сборниках, наименование этих сборников заменено литерами, означающими:

А—Сборник договоров по делам Дальнего Востока за 1895—1905 гг. Издание Мин. Иностранных Дел. С.-Петербург, 1906 г., стр. 763.

Б—Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге. Харбин, 1922 г., стр. 313.

В—Mac. Murray—«Treaties and agreements with and concerning China» (1894--1919). Нью-Йорк, 1921 г. Два тома, 1726 стр.

Г—«Treaties between China and foreign countries». Издание Китайских Морских Таможен. Шанхай, 1917 г. Два тома: т. I—956 стр., т. II—919 стр.

Д—China Yearbook, 1921—22. Edited by H. G. W. Woodhead, издание Tientsin Press Ltd.

Е—China Yearbook. 1923.

Ж—China Yearbook. 1924—25.

З—China Yearbook. 1925—26.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В КИТАЕ.

Общий обзор.

В истории ж.-д. строительства в Китае можно различить пять, более или менее четко выделяющихся периодов.

Первый—с 1863 года и вплоть до окончания китайско-японской войны 1894—1895 гг., когда вопрос железнодорожного строительства не вызывал серьезного интереса со стороны иностранных держав. Этот доисторический период занят преимущественно борьбой отдельных заинтересованных в развитии ж.-д. предприятий лиц,—китайцев и иностранцев,—вместе с более передовыми и образованными представителями чиновничества против консервативных элементов в среде как правительства, так и населения,—за разрешение строить железные дороги. В этот период появились лишь зачатки теперешней ж.-д. сети на севере Китая.

Второй период, начало которого (в середине 90-х годов после поражения в войне с Японией, доказавшего полньюю военную беззащитность Китая), совпадает с началом империалистической, в особенном смысле слова, политики держав по отношению к Китаю. В этот период происходит знаменитая «битва за концессии», в которой вопрос о постройке железных дорог играет первостепенную роль, и которая имела своим непосредственным результатом боксерское восстание. Главная часть концессий и ж.-д. контрактов этого периода датируется трехлетием 1896—1899 гг., но реализация их затянулась в большей части на пятилетие, последовавшее за боксерским восстанием. Этот второй период характеризуется, с одной стороны, тем обстоятельством, что железнодорожное строительство оказалось целиком в руках или под контролем иностранцев, а с другой—чрезвычайно тяжелыми и невыгодными для Китая условиями ж.-д. контрактов.

Третий—в середине первого десятилетия XX века, когда наступила некоторая перемена, связанная отчасти с появлением туземных капиталов, интересующихся ж.-д. строительством, отчасти с обострением конкуренции между иностранными инвесторами и контракторами. В этот период име-

ет место, с одной стороны, смягчение условий вновь заключаемых контрактах, а другой—борьба за национализацию ж. дор. между центральным правительством и провинциальными китайскими интересами,—борьба, которая в силу общей ситуации оказалась роковой для судьбы маньчжурской династии.

Четвертый—вскоре же после революции остран потребность в новых путях сообщения вынуждает республиканское правительство заключить ряд новых договоров о займах на железнодорожное строительство. Договоры эти, как равно и дополнения к прежде заключенным контрактам, характеризуются ухудшением условий для китайского правительства, что следует поставить в связь с осуществившимся к этому времени комбинированием иностранных финансовых интересов, в частности—нашедшим себе выражение в четверном соглашении, предшествовавшем Хугуанскому заему и, позднее, в образовании первого консорциума. Контрольные условия в контрактах этого периода стоят посредине между условиями двух предшествующих.

Пятый—начало войны приостанавливает строительство, а в дальнейшем тот же результат вызывает попытки принудительной интернационализации этого строительства путем образования в 1920 году, так называемого, нового консорциума. Под влиянием этой и других причин—железнодорожное строительство и в настоящее время движется черепашими шагами.

Первый период 1863—1895 гг. Начало сношений Китая с Западом датируется в новой истории XVII-м веком. С того времени, и вплоть до сорока-х годов XIX столетия, эти сношения ограничивались торговлей в одном единственном порту—Кантоне,—торговле, условия которой самодержавно регулировались Китаем. В этот период Китай не только не был в зависимости от Запада, но откровенно презирал наезжавших к нему чужеземцев, которые представлялись ему выходцами из каких-то маленьких островов, где-то за семью морями, и которые, к тому же, в силу общих экономических условий того времени, не могли предложить Китаю ничего, с его точки зрения, действительно

ценного в обмен на вывозимые из него товары²⁾. Первое серьезное столкновение Китая с западным миром произошло в 1839 году (т.-н. опиная война), и результатом поражения Китая было подписание первого из неравных договоров (Нанкинский трактат 1842 г.), за которым вскоре последовал ряд других. В течение последующих двух десятилетий борьба продолжалась. Китай неоднократно пытался вернуть себе свою независимость, но каждый раз терпел жестокое поражение, за которым следовало заключение новых договоров с новыми унижениями и уступками. Договоры 1860 г. окончательно закрепили супрематию европейских государств и Америки, которым Китай не мог уже больше оказывать открытого сопротивления.

Анализ трактатов 1842—1860 гг., как равно и трактатов, заключенных позднее—вплоть до середины 90-х годов,—показывает, однако, что при всей агрессивности контрагентов Китая, задачи, которые преследовала их политика по отношению к Китаю, были весьма ограничены. Они сводились—помимо аннексии отдельных вассальных территорий (Тонкин, Бирма), окраин (Приморская область) или отдельных торговых портов (Гонконг, Макао)—к обеспечению полной свободы и наилучших условий торговли с Китаем. Экстерриториальность, закрепление таможенного тарифа, выделение открытых портов и пр.—все эти основные элементы трактатного режима имели своей задачей в то время, исключительно интересы иностранной торговли и иностранного купца. О чем-либо большем,—о капиталистическом проникновении в глубь китайской хозяйственной жизни, о господстве над его внутренне-политической жизнью—в то время не было и речи. Все это появилось позднее, в эпоху империализма в собственном смысле этого слова.

В соответствии с этим, иностранный капитал и иностранные державы долгое время не проявляли особого интереса к железнодорожному строительству в этой стране. Было, правда, несколько случаев, когда отдельные иностранные фирмы пытались добиться концессий, но эти попытки не были столь решительно поддержаны политическим нажимом их правительств, как то имело место позднее. Между тем, со стороны китайского правительства и населения искальство ж.-д. концессий с самого начала встретило упорное противодействие, отчасти вызванное суверенной боязнью перед всякого рода западными новшествами, отчасти же продиктованное определенным представлением о государственных интересах Китая. Железные дороги,—заявил Ли Хун-чжан в 1863 году,—только тогда будут полезны Китаю, когда они будут строиться самими китайцами, под их собственным управлением³⁾.

Первый, хотя и неудачный, опыт постройки железной дороги на китайской территории был все

²⁾ Тогдашняя торговля со стороны европейцев велась преимущественно на деньги. Позднее, роль эквивалента стал играть опium, развитие вывоза которого в Китай отчасти было связано с необходимостью поддержания равновесия торговогобаланса.

³⁾ Morse. Trade and administration of China, 3-е издание 1921 г., стр. 431.

же проделан именно иностранцами. Еще в 1863 году 27 английских и американских фирм в Шанхае подали петицию на предмет предоставления им концессии на железную дорогу Шанхай—Сучжоу. В 1865 году то же предприятие было затянуто крупнейшей английской фирмой—Жардин, Матесон и К°, но в меньшем масштабе: от Шанхая до Уэзона—всего 10 миль, и притом под видом конного трамвая. Когда в 1875 году рельсы были уложены, трамвай, несмотря на протесты властей, превратился в железную дорогу, но после того, как поезд кого-то переехал, дорога была объявлена населением под бойкотом, и иностранцы согласились на выкуп ее китайским правительством. Последнее в 1877 году сорвало рельсы и отправило их на Формозу.

Реальное начало ж.-д. строительства было положено вскоре после этого в другом районе самими китайцами. Реакционные придворные круги по-прежнему решительно противодействовали проектам проведения железнодорожных линий, но отдельные, более прогрессивные администрации оказывали свое влияние в противоположном направлении. Благодаря покровительству того же Ли Хун-чжана, управления китайскими угольными копями (на севере Чжили), тогда находящимися еще в китайских руках, построили в 1880—1881 гг. железнодорожное полотно протяжением в 7 миль—для конного трамвая—от копей до канала, имевшего выход к морю, и с 1882 г. превратило его в жел. дорогу. В 1886 году, после того, как неудачная война с Францией 1884 года обнаружила трудности переброски войск и поколебала сопротивление реакционеров постройке железных дорог вообще, линия эта была продолжена до Лю-тай (20 миль); в 1888 году—на юг—до Танку и Тяньцзина, в 1894 г. на север—до пункта в 40 милях за Шанхайгунем. Таким образом, в течение первого периода самими китайцами, по их инициативе, была построена часть теперешней Пекин-Мукденской железной дороги. Еще с начала девяностых годов линия эта была выкуплена у частной компании китайским правительством, и к началу войны с Японией в эксплуатации состояло уже около 180 миль пути, и еще значительный отрезок был под постройкой.

В то же время, несмотря на значительную оппозицию⁴⁾ в Пекине, обсуждался ряд более широких проектов (в том числе линий Шанхайгунь—Гирин, Тяньцзинь—Пекин и Пекин—Ханькоу). окончательное решение не было принято, когда началась война с Японией 1894 г. Поражение, испытанное Китаем в этой войне, послужило толчком, который резко изменил всю внешне-политическую ситуацию Китая и, в частности, явился поворотным пунктом в истории ж.-д. строительства.

⁴⁾ Оппозиция эта исходила, помимо консервативных придворных элементов, также и от тех, чьи интересы были связаны с водным и гужевым транспортом, которому угрожала конкуренция железных дорог. В Тяньцзине, на попытке проведения дороги, произошел целый бунт лодочников, но тамошний наместник вышел из положения своеобразным способом: он велел разрушить мост через реку Пей-хо и тем самым создал добавочный спрос на лодочные перевозки, что разрядил атмосферу.

БОРЬБА ЗА КОНЦЕССИИ.

Середина 90-х годов, в силу ряда причин, совпала с началом новой эпохи в истории взаимоотношений Китая с иностранными державами,—эпохи активных попыток капиталистического внедрения этих последних в китайскую экономику и соответственного усиления иностранной политической агрессии, которая с этого времени приняла, к тому же, более углубленные и более опасные для Китая формы.

В ряду общих причин этого перелома нужно указать на то обстоятельство, что колоссально выросший европейский и американский капитал, которому становилось уже тесно в пределах своей собственной территории, заинтересовался к этому времени Китаем не как рынком для внешней торговли, но и как полем для промышленного⁶) и финансового инвестирования. «В этой связи,— пишет Оверлах⁶⁾—надо иметь в виду те потрясающие экономические перемены, которые произошли в Европе к концу XIX столетия. Колossalное развитие экономических ресурсов Европы и перепроизводство капитала имело своим результатом невиданный наплыв капитала во все части мира... В Китае появляется частный спекулятор и крупные финансовые интересы, позади которых стоят вся дипломатическая сила их государств; или, наоборот, правительство оказывается экономическим патроном своих подданных и развивает или поощряет их финансовые предприятия в Китае... Финансы получают теперь ту роль, которую раньше играла торговля, в ее связи с внешней политикой».

С другой стороны, к тому же, примерно, времени стало обнруживаться замедление темпа «колониальной экспансии», либо раздел «свободных территорий» земного шара близился к концу—что вызвало усиленное политическое внимание держав к Китаю, придало им агрессивность и обострило их соперничество. Девяностые годы вообще явились периодом оформления империализма, как нового этапа капиталистического развития, и это оформление должно было немедленно сказаться и на Дальнем Востоке. Толчком, как сказано, послужила обнаружившая полнейшую беспомощность Китая военная победа Японии, впервые выступившей в это время на арену мировой политики и с самого начала рассматривавшей Китай как ближайший объект своей политической и экономической экспансии. Выступление Японии и агрессивные планы царской России явились примером и для остальных держав, и открыли собой эту эпоху китайской истории, которая тянется вплоть до настоящего времени, и в которой Китай пришлось иметь дело с империалистами в собственном смысле слова.

Политика держав в начале этой эпохи нашла себе выражение в широких захватнических попытках по отношению к китайской территории (арена, сферы влияния, мечты о разделе Китая), в появлении первых крупных иностранных займов, ныне

⁶⁾ Очень характерно, что именно Симоновский трактат 1895 г. (ст. VI, п. 4; текст см. А. 7) впервые допустил в Китае промышленную деятельность иностранных граждан.

⁶⁾ Overlach. Foreign financial control in China, 1919, стр. 26.

упутавших Китай целой сетью, в активном интересе иностранного капитала к горным богатствам и промышленным возможностям и в погоне за железнодорожными концессиями. Последний элемент играл особенную видную роль; державы наперерыв набросились на железнодорожное строительство, усмотрев в нем и в связанных с ним горных концессиях непосредственное орудие колониального покорения Китая⁷⁾.

В связи с взаимным соперничеством и борьбой между империалистическими державами,—борьбой, которая велась, однако, за счет Китая,—этот период его истории, заполнивший собой годы, непосредственно предшествовавшие боксерскому восстанию, получил название «битвы за концессии». Китайское правительство попрежнему отрицательно относилось к постройке железных дорог иностранцами, но оно не могло сопротивляться наложению держав; к тому же, в железнодорожных дорогах была нужда, а в Китае почти отсутствовал собственный капитал. Между тем, каждая уступка со стороны Китая, которой-либо из держав немедленно вызывала со стороны других сначала протест, а затем и контр-требования, на которые Китай опять-таки вынужден был соглашаться. В результате только за 3 года, с начала 1896 г. по ноябрь 1898 г., державам удалось вынудить китайское правительство к выдаче разрешений на постройку под иностранным контролем (в форме ли прямой отдачи в концессию или в порядке финансирования) целых 6.120 миль (10.400 км.) железных дорог, значительная часть которых, впрочем, так и осталась на бумаге. По национальности эти проектированные дороги распределялись следующим образом⁸⁾:

	Число ж.-дор. линий	Длина миль
Британские интересы	9	2.800
Русские	3	1.500
Германские	2	720
Бельгийские	1	750
Французские	3	420
Американские	1	300
Итого . . . —		6.420

Развитие борьбы за железнодорожные и связанные с ними горные концессиишло одновременно по двум разным путям. С одной стороны, ряд иностранных правительств, ограничивая себя в Китае сферы «исключительных интересов», или влияния, сами добивались предоставления им кон-

⁷⁾ «Железнодорожные концессии были орудием, посредством которого иностранные державы выдвигали и проводили свою политику». (Оверлах, цит. соч. Введение стр. 1). Необходимо отметить, что, как упоминает тот же Оверлах (там же, стр. VII), понятие железнодорожных концессий применительно к Китаю шире общепринятого; концессиями часто называли все вообще договоры и контракты, связанные с постройкой и эксплуатацией ж. д. или финансированием железнодорожного строительства, которые предоставляют концессионеру, хотя бы как кредитору или подрядчику, какие бы то ни было права и возможности по контролю над дорогой. Как мы увидим ниже, большая часть иностранных интересов на жел. дорогах Китая облечена в юридическую форму как раз таких договоров о займе».

⁸⁾ Mongton Chih Hsu Railway problems in China. 1915 г., стр. 39.

цессии (в тесном смысле слова) на постройку ж.-д. линий, каковая концессия вскоре или тут же передавалась ими уже от себя их частным или полуправительственным концернам. Здесь, таким образом, на первом месте стояло политическое и дипломатическое воздействие, на основе которого появлялись уже частные иностранные интересы. С другой стороны, в ряде случаев соответствующие домогательства исходили с самого начала от иностранных капиталистов, которые затем оказывались поддержаны всем политическим весом их правительства, и которые, как правило¹⁰), получали не концессию на постройку собственных ж.-д. предприятий, а только право финансирования этой постройки, связывавшейся той или иной степенью контролем над дорогой.

В тех и других случаях имелись в виду как общие политические, стратегические и колониальные цели, так и задачи получения конкретной капиталистической прибыли, но в отношении дорог первой категории на первом месте был, очевидно, политический мотив, а в отношении второй—этот мотив был завуалирован моментом частно-капиталистического интереса. Развитие иностранного наступления по каждому из этих путей нам придется рассмотреть в отдельности—весьма, разумеется, сжатом и схематическом виде.

Иностранные ж.-д. концессии (в особенном смысле этого слова) исторгали у Китая в том же порядке как и аренда отдельных кусков китайской территории—и по большей части в непосредственной связи с этой арендой. Начало было положено царской Россией, которая еще в 1895 г., в обмен за поддержку, оказанную ею Китаю по окончании войны с Японией¹¹), добилась согласия Китая на продление на его территории транс-сибирской железной дороги, единственное в которой связать Европейскую Россию с Тихим океаном.

27 августа 1896 г. между китайским правительством и Русско-Азиатским банком, который являлся в этом случае ничем иным, как подставным агентом русского правительства, был заключен контракт на постройку и эксплуатацию Кит. Вост. жел. дороги¹²). Для этого дела было создано специальное акционерное общество, но оно представляло собой чистейшую фикцию, так как весь капитал (акционерный—в форме беспроцентной ссуды банку и облигационный и иной—непосредственно) был предоставлен русским правительством, которое держало дорогу под своим полнейшим контролем. Постройка главной линии этой дороги (Маньчжурия—Харбин—Пограничная) на-

¹⁰) Единственная дорога, явившаяся исклением из этого правила (лицензия Пекинского—Таобко-Цинхуа синдиката) была выкуплена Китаем в 1905 г. и оказалась в том же положении, как остальные.

¹¹) Благодаря выступлению России, которая увлекла за собой Германию и Францию, Япония вынуждена была, в обмен за увеличение военной контрибуции с 200 до 230 милл. тайланов, газлей, вернувшись Китаю полученный ею, было, по Симоновскому миру Ляодунский полуостров. (См. обмен нот, А, 63). Кроме того, русское правительство согласилось дать свою гарантину на китайский 4% заем в 400 милл. франков для уплаты Японии военной контрибуции (см. А, 56—57).

¹²) Текст Б, 11.

чалась в 1897 г. Конвенция 15 марта 1898 г.¹³ об аренде Российской Квантунской области (южной оконечности Ляодунского полуострова) обязывала Китай распространить эту концессию на постройку соединительной ветки от одного из пунктов на главной линии КВЖД до Дайчена. Основной контракт на постройку и эксплуатацию дороги был 25 июня 1898 г. соответственно дополнен соглашением о постройке южной ветви¹⁴). Большая часть этой ветви вместе с арендой Квантунской области перешла, в силу Портсмутского мира, к Японии, и в настоящее время КВЖД располагает (кроме коротких подъездных путей) главной линией Маньчжурия—Пограничная и ответвлением Харбин—Куанчзычины.

Оригинальный статус дороги, каким он был определен уже упомянутым контрактом 27 апреля 1896 г. и утвержденным русским правительством уставом¹⁵), сводился к организации ее как формально частного, но на деле государственного русского предприятия. Все отношение Китая к дороге ограничивалось по существу: а) назначением председателя О-ва КВЖД, задача которого состояла в посредничестве между обществом и китайским правительством (ст. 1 контракта)¹⁶); б) обязательством содействия постройке и защите дороги (стt. 4 и 5), а равно предоставления ей бесплатно казенных земель и отчуждения частновладельческих (ст. 6), и в) правом на выкуп дороги по прошествии 36 лет со дня окончания постройки и на бесплатное приобретение ее по прошествии 80 лет (ст. 12). Напротив, с русским правительством дорога имела самые тесные сношения. § 3 Устава перечисляет ряд далеко идущих обязательств ее по отношению к этому праву, которое, между прочим, гарантировало облигации дороги¹⁷) и обязывалось замообразно покрывать дефицит (§ 16), а § 27 предоставляло русскому министру финансов широкий контроль над дорогой. Дорога эта для Китая была, таким образом, целиком чужеродным предприятием—каким и сейчас остается бывшая южная ее ветка—ныне японская Южно-Маньчжурская дорога. В связи с предоставленным О-ву КВЖД, по ст. 6 контракта, правом «безусловного и исключительного управления землями» и довольно широким толкованием термина «земли, действительно необходимые для постройки, эксплоатации и охраны линии», под контролем русской публичной власти оказывалась не только самая дорога, но и довольно широкая «полоса отчуждения», со всеми образовавшимися на ней городами и поселками во главе с Харбином—где практически действовала русская правительственная и судебная власть и русские законы. Это обстоятельство, в свою очередь, давало России возможность притязать на всю Маньчжурию (а после Портсмутского договора на

¹³) Ст. VIII. Текст А, 335—336.

¹⁴) Текст Б, 27.

¹⁵) Текст Б, XIII.

¹⁶) Пост этот, кстати сказать, оставался с 1901 г. вакантным.

¹⁷) В действительности, как сказано, весь почти опромтенный капитал дороги был предоставлен из правительственные средств.

Северную Маньчжурию), как на область своих исключительных интересов и влияния.

В том же 1895 году, когда впервые зародился план постройки КВЖД, Франция заключила с Китаем договор, которым, наряду с косвенным признанием трех юго-западных провинций Китая сферой специальных французских промышленных интересов, было установлено, что «ж.-д. пути, уже существующие или проектированные во французском Аннаме, могут быть продолжены по обоюдному соглашению на китайскую территорию»¹⁷). Вслед за этим был заключен ряд более конкретных соглашений о проектируемых железнодорожных концессиях в Гуанси и Гуандуне¹⁸), но ни один из этих проектов никогда осуществлен не был. Однако, одновременно с «арендой» оккупированного ею Куаньчжоувана, Франция, в лице «французского правительства или французской К^о, которая будет им указана», обменом нот 9-го апреля 1898 г.¹⁹) получила право постройки дороги от Тонкинской границы до столицы Юннаня—Юннаньфу. Окончательный концессионный договор сроком на 30 лет был подписан только в 1903 г.²⁰), а сама дорога, длиною на кит. территории в 465 км., закончена лишь в 1910 году. Постройка и эксплуатация ее была, соглашением 15 июня 1901 года²¹), поручена французским правительством обществу C^o françoise de des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Youalpan, которая в свою очередь передала подряд на постройку другой компании. Из суммы в 165 милл. франков, в которую обошлось сооружение всей линии, включая ино-китайскую секцию, 76 милл. франков были получены путем гарантированного французским правительством займа, 63½ милл. были даны в качестве субсидии тонкинской администрацией и только 25½ милл. представляли собой капитал, вложенный самим обществом²²). Юридический статус дороги в общем сходен с КВЖД, но государственный характер предприятия не столь подчеркнут, степень иностранного влияния в районе дороги значительно меньше и носит в меньшей степени публично-правовой характер. Так, полоса отчуждения охватывает лишь земли, строго необходимые для самой дороги (ст. 21), дорога может содержать свою милицию из китайцев, но функции ее ограничены и в остальном, дорога охраняется исключительно китайскими властями (ст. 15), и даже перевозка иностранных войск и вооружения запрещена (ст. 24), в случае войны дорога—в полном распоряжении Китая (ст. 24). При всем том дорога, по существу, совершенно изъята из-под китайского контроля, и, в частности, Китай

¹⁷) Договор 20/IV 1895 г., ст. V (текст см. А, 24). Еще раньше того ст. VII-й договора 1885 г. Франция добилась обещания Китая, в случае постройки ж.-д. в южных провинциях, обратиться за ж.-д. материалами к французским источникам—первый договорный представник той переменился в политику иностранных держав, которая реально проявилась лишь в середине 90-х годов. (Текст см. Г, II, 905).

¹⁸) Между прочим, 12 июня 1897 г. о дороге от Лунчжоу до Нанкинга и Позе (см. В, I, 31) и 16 ноября 1899 г. о дороге Гуанчжоу—Онлу (см. Г, I, 947).

¹⁹) Текст А, 342, В, I, 124.

²⁰) Текст В, I, 453.

²¹) Упоминается В, I, 462.

²²) Morse, Trade and administration o China, издание 3-e 1921 г., стр. 442.

лишен права голоса в вопросах тарифов и ж.-д. хозяйства вообще (ст. 23).

Обратный переход дороги к Китаю через 80 лет имеет произойти по уплате всех понесенных на ее сооружение расходов—поскольку таковые не были уже погашены из прибылей (ст. 34).

Юннаньская дорога до сих пор не имеет никакой связи с остальной ж.-д. системой Китая и управляется французской администрацией, нераздельно с ее тонкинской секцией. Нужно отметить, что Франция,—в отличие от политики царской России в Маньчжурии,—сделала сравнительно мало для политического использования своего положения на юго-западе Китая²³).

На арене борьбы за государственные ж.-д. концессии на короткое время выступила и Англия. Договором 7 февраля 1897 г.²⁴) она добилась значительного «исправления» границы между Китаем и Бурмой, установила свою сферу интересов в пограничном районе (договор содержал обычную в таких случаях формулу с обязательством Китая не отчуждать этот край третьей державе) и получила, довольно, впрочем, неопределенное,—обещание соединить с бурманскими дорогами ж.-д. линии в Юннане, если они будут построены. В следующем году, в связи с предоставлением Китаю займа, необходимого последнему все для той же уплаты контрибуции Японии, Англия потребовала, в числе других условий, концессии на железную дорогу Бутма—Юннань. Несмотря на протесты Франции и России, Китаю пришлось склоняться перед дипломатическим давлением Англии, но проект этот никогда осуществлен не был, и Англия тогда же перенесла свои ж.-д. интересы в районы, представлявшие более выгодные перспективы. 11-го февраля 1898 года²⁵) Англия выговарила неотчуждение Китаем третьей державе района реки Янзы, который отныне стал рассматриваться как сфера ее исключительных интересов. Интересы эти реализовались, однако,—в сфере ж.-д. строительства—в несколько другой форме.

В том же 1897 г. Германия воспользовалась предлогом (который был предоставлен убийством двух миссионеров в провинции Шаньдун), высадила десант на берегу этой провинции и предъявила требование наряду с предоставлением ей в аренду бухты Цзяо-чжоу (Кнао-чао) на исключительное право постройки железных дорог и разработки рудников в Шаньдуне. Договор был подписан 6-го марта 1898 г.²⁶), и по второму его отделу Германия получила, между прочим: а) опцион на финансирование иностранным капиталом и снабжение иностранными материалами всех видов предприятий, связанных с развитием Шаньдунса; в том числе, разумеется, и железных дорог; б) концессию на проведение дорог от Цзяо-чжоу до Цзинаньфу и от обоих этих пунктов до Ичжоуфу. Постройка и эксплуатация дороги должны были быть поручены смешанной китайско-германской компании.

²³) Overlaach, указ. сочинение стр. 131 и след.

²⁴) Текст А, 247.

²⁵) А, 297.

²⁶) В, I, 112.

Компания эта (*Shantung; Eisenbahn gesellschaft*)²⁷ была организована *Deutsch Asiatische Bank*'ом с капиталом в 54 милл. марок и гарантирована германским правительством 1 июня 1899 г.²⁸). Согласно этой хартии, германское правительство уже от себя предоставило компании концессию на постройку дороги Циндао—Цзинаньфу. Статус дороги характеризовался полным безвластием Китая и значительной степенью непосредственного контроля над дорогой со стороны германского правительства, которое согласно § 6 имеет даже право при некоторых условиях перенять постройку или эксплуатацию на себя. Статус этот был уточнен соглашением 21 марта 1900 г.²⁹, которое, между прочим, предоставляло Китаю право охранять дорогу своими военными силами (за пределами зоны в 50 км. от Цзяо-чжоу). Отличительной особенностью статуса дороги Циндао—Цзинаньфу является то обстоятельство, что в нем вовсе не оговорен обратный переход дороги к Китаю.

В связи с указанным выше опционом и используя свое фактическое господствующее положение, Германия рассматривала Шаньдун как сферу своих исключительных ж.-д. прав. На этой почве немцы препятствовали, например, постройке Тяньцин-Чунцинской ж. дороги, которая частью должна была пройти через территорию Шаньдун, и, в конце-концов, добилась своего участия в этом предприятии.

«КОММЕРЧЕСКИЕ» ДОРОГИ.

Рядом с описанными концессиями³⁰), которые непосредственно распространяли влияние данной державы на известный кусок китайской территории, создавая в ней своего рода государство в государстве, мы находим, как сказано, другую форму внедрения иностранного влияния и иностранного,—на сей раз, уже частного—капитала в ж.-д. строительство Китая. Под тем же давлением соответствующих правительств Китай был вынужден заключать с иностранными банками и другими капиталистическими концернами договоры на финансирование этими организациями постройки ряда дорог, которые хотя名义上 по большей части признавались собственностью китайского правительства, но на деле в значительной степени оказывались под контролем и в распоряжении иностранных капиталистов. Во всех случаях момент прямого политического и военного господства—как то было, напр., с Россией в полосе Маньчжурской дороги,—был исключен, но, контролируя соответствующие дороги, иностранный капитал, помимо прибылей и выгод, получал, вместе с тем, известную долю политического влияния в соответствую-

²⁷) В действительности чисто-германская; китайцы получили акций всего на 300.000 марок.

²⁸) В. I, 240.

²⁹) В. I, 236.

³⁰) О японской концессии на ЮМЖД, которая представляла собой в основе южную ветку КБЖД, отошедшую к Японии по Портсмутскому договору, речь будет идти в отделе о ж.-д. строительстве в Маньчжурии.

щих районах. «Заключение договора об иностранных ж.-д. землях происходило по большей части после долгих дипломатических переговоров, и договоры эти, содержание которых было результатом слабости Китая и вымогательства иностранных империалистов, в конце-концов, также представляли собой больше политический акт, чем коммерческую сделку»³¹.

Началом развития этих «коммерческих концессий», как мы их можем назвать в отличие от иностранных концессий в собственном смысле слова, явилось предварительное соглашение, заключенное 27-го мая 1897 г. франко-бельгийским синдикатом *Société financière et industrielle Beige en Chine* с правительственный «китайской» жел.-дорожной компанией, по-английски: «Chinese Railway Company», о финансировании постройки и эксплуатации железной дороги от Пекина до Ханькоу³²). Поскольку за этим синдикатом усматривалось влияния Франции и России, Англия выразила энергичный протест³³) и со своей стороны потребовала у Китая ряд концессий для своих капиталистических интересов. Для убедительности требования, часть английского флота была сосредоточена в китайских водах, и Китаю ничего не оставалось делать, как подчиниться. В результате, в течение 1897—1899 годов английские концерны заключили предварительные договоры на финансирование постройки целого ряда дорог (между прочим, Шанхай—Нанкин—13 мая 1898 г.; Пекин—Ньючжуан—7 июня 1898 г. Цзинхуа—Таоку; Кантон—Коулун и др.). Соответствующую, хотя и меньшую активность проявил французский капитал (юго-западные проекты и предварительные соглашения на финансирование дороги в Шаньси)³⁴), бельгийский (дорога Кайфын—Хонан) и даже американский (контракт на дорогу Кантон—Ханькоу)³⁵).

СФЕРЫ ВЛИЯНИЯ И ИХ РАЗГРАНИЧЕНИЕ.

Очень скоро, однако, обнаружилось,—в частности для Англии, что Китай в смысле ж.-д. строительства при существующей системе претензий на сферы исключительных интересов и влияния³⁶—довольно тесен. Английские ж.-д. планы в некоторой части сразу же натолкнулись на препятствия в

³¹) *Mongton Civil Hsu*, цит. соч. стр. 62.

³²) Текст В. I, 145; оно было дополнено соглашением 27 июня 1897 г. (там же, 148), а окончательный контракт был заключен 26 июня 1898 г. (там же, стр. 135) с *Société d'études des Chemins de fer en Chine*.

³³) Концессия этого рода,—заявил английский посланник лорд Сассексбери,—уже не является более только коммерческим или промышленным предприятием, но представляет политический акт, направленный против британских интересов в районе Янцзы (Owerla, цит. соч., стр. 31—32).

³⁴) Соглашение было заключено с Русско-Азиатским банком, но в данном железнодорожном предприятии с самого начала преобладали французские интересы, и контракт, в конце-концов, был передан французскому синдикату. Французские же интересы участвовали и в белгийских предприятиях.

³⁵) Текст всех договоров В. I.

³⁶) «Сфера интересов», говорит Оверлах (цит. соч., стр. IV и сл.), «предполагается прежде всего исторгнутой от китай-

виде противодействия со стороны других держав, уже успевших присвоить себе специальные интересы в определенных областях, куда пытался заглянуть английский капитал. С другой стороны, приходилось опасаться появления чужих интересов в той области, которую Англия наметила для себя (долина Янцзы). В связи с этим оказалось необходимым договориться о размежевании, которое тогда многими рассматривалось как начало полночьного раздела Китая. Прежде всего, такое размежевание потребовалось между английскими и германскими ж.-д. интересами, которые столкнулись на почве английского проекта дороги, имеющего соединить Тяньцзинь с нижним течением Янцзы (и стало быть, пройти через Шаньдуун). Германский посол бар. Гейкинг в августе 1898 г. поставил китайскому правительству на вид, что Германия считает недействительной всякую концессию, которую Китай выдаст на проведение жел. дорог через территории Шаньдууна, и, более того, что она будет считать Китай ответственным за выдачу таких концессий. Англия не имела возможности прямо возражать против этой точки зрения, так как еще в апреле 1898 г., при получении в аренду Вей-хай-вэя, она подтвердила отсутствие у нее намерений покушаться на права и интересы Германии в провинции Шаньдуун. В результате переговоров, уже 2-го сентября 1898 г. между руководящими капиталистическими интересами Англии (Гонконг-Шанхайский банк и Британский и Китайская Корпорация) — и Германии (синдикатом в главе с Герм.-Азиатским банком) было заключено соглашение о делимитации сфер ж.-д. концессий³⁷, согласно которому британской сферой интересов признавалась долина Янцзы, соединение ее с шаньдуунскими линиями в Чинчзяне, провинции к югу от Янцзы, провинция Шаньси и соединения ее с Пекин-Ханкоуской дорогой и с долиной Янцзы через долину Хуан-хэ, тогда как за Германской оставалась провинция Шаньдуун и долина Хуан-хэ с соединениями на север через Тяньцзинь и Чентинг, а равно с долиной Янцзы в Чинчзяне или Нанкине. Линия Тяньцзинь—Чинчзян подлежала финансированию на началах кооперации германских и английских интересов.

С другой стороны, связав свои интересы с Пекин-Ньючжуанской (т.е. Пекин-Мукденской) дорогой, Англия оказалась перед лицом оппозиции

ског правительства декларацией о неотчуждении. Она охватывает обычно район, прилегающий к протекторату или к арендованной территории, в пределах какого района иностранная держава претендует на преимущественное право эксплуатации. Ее существенный принцип отграничительный: ни одна держава, кроме той, которая установливает там сферу своего влияния, не допускается к приобретению в данном районе концессий и осуществлению контроля, или влияния. Держава, привилегированная получает, таким образом, монополию на соискание концессий, что, однако же, не означает положительного осуществления в пределах района какого-либо влияния. Это последнее превращается в «сфера интересов» в «сфере влияния», — термин, который никогда официально не употреблялся, но который, применительно к Китаю, означает известную степень власти или контроля, финансового или политического, осуществляемого иностранной державой в пределах определенной территории.. «сфера влияния» есть нечто приближающееся к протекторату, но не достигающее соответствующей степени контроля».

³⁷ Текст B, I, 266.

со стороны России, которая, как мы уже указывали, рассматривала север Китая как свою вотчину. С своей стороны, Англия имела основания опасаться продвижения России в центральные области Китая где она предпочла бы оставаться одна. После долгих переговоров две державы 28 апреля 1899 г. обменялись нотами, кои содержали обязательство Англии не добиваться ж.-д. концессий к северу от великой китайской стены — в обмен на аналогичное обязательство России в отношении бассейна реки Янцзы³⁸.

Параллельно с разграничением сфер влияния и интересов шло и их укрепление. Мы уже показывали как Франция установила свою сферу ж.-д. интересов на юго-западе, Германия — в Шаньдууне и Англия — в бассейне Янцзы. Что касается России, то 1 июня 1899 года, тотчас после подписания соглашения с Англией, состоялся обмен нот между Россией и Китаем, коими устанавливалось, что все железные дороги от Пекина на север или северо-восток к русской границе могут быть построены Китаем самостоятельно но, если Китай обратится к иностранному капиталу, то это обращение должно быть сделано русскому правительству, а не кому-нибудь иному³⁹. В дальнейшем, во время боксерского восстания, Россия захватила Пекин-Мукденскую дорогу к северу от Шаньхайгучана, и оккупация эта длилась до конца 1902 г. Несколько русское правительство было заинтересовано в железных дорогах на север Китая, можно видеть из того, что обменом нот в июне того же года⁴⁰ (России⁴⁰) Китай обязался строить в этом крае новые дороги не иначе, как по соглашению с Россией, и что обменом нот в июне того же года⁴¹ (России удалось, во-первых, не допустить создания на Пекин-Мукденской дороге должности иностранного военного содиректора (который должен был быть англичанином), а во-вторых, — еще раз добиться обязательства Китая строить Пекин-Катланскую дорогу и все вообще дороги к северу от Пекина исключительно на собственные средства.

КОНТРАКТЫ 2-ГО ПЕРИОДА.

Захват «арендованных» территорий, вымогательство концессий и огораживание «сфер», которые имели тенденцию превратиться во владение иностранных держав, как известно, реакцию в форме боксерского движения, которое, однако, быстро было подавлено и хотя и задержано, но не остановило процесса проникновения иностранного капитала и иностранных влияний в строительство и эксплуатацию ж.-д. дорог в Китае. Реализация предварительных соглашений, заключенных в пе-

³⁸ Текст см. A, 358. Договор относительно Пекин-Мукденской ж. д. (тогда называемой линией Шаньхайгучань—Нью-чжуан) остался, однако, в силе с оговоркой, что дорога должна сохраняться в собственности китайского правительства.

³⁹ Текст см. B, I, 207.

⁴⁰ Ст. 3. Текст см. A, 542.

⁴¹ Текст B, I, 355—356.

риод «борьбы за концессии», происходила как-раз в первые годы ХХ-го века. Между 1897 и 1907 гг. была окончательно оформлена постройка семи дото́рго⁴²), а именно:

НАИМЕНОВАНИЕ	Чрез какие провинции проходят	Национализация капитала и название капиталистических организаций	Дата заключения контрактов	Год окончания постройки
1. Пекин—Ханькоу . . .	Чжили—Хэнань—Хубэй.	Франко-бельг. Société d'études des Chemins de fer en Chine ⁴³ .	Предв. 27/V 1897. (В, I, 145). Дог. 27/VII 1897. Прот. (и. I, 148). Окон. 27/VII 1898. (В, I, 135).	1905
2. Пекин—Мукден ⁴⁴ . . .	Чжили—Мукден	Британский British and Chinese Corporation ⁴⁵ .	Предв. 7/I 1898. Согз. (В, I, 179). Окон. 10/X 1898. (В, I, 173). Догов. 29/I 1902. Согз. (В, I, 333).	1903—4
3. Цинхуа—Таоку . . .	Хэнань.	Британский. Peking Syndicate ⁴⁶ .	Обр. 21/V 1898. Дог. (В/ I 700). Дог. 3/VII 1905. Закм. (В, I, 506).	1905
4. Чентинфу—Тайюаньфу .	Шаньси.	Французский. (Русско-Азиатский Банк, затем французский синдикат). Société française de construction et d'exploitation des chemins de fer en Chine.	Предв. 21/V 1898. (В, I, 367). Окон. 15/X 1902. (В, I, 35).	1907
5. Шанхай—Нанкин .	Цзянсу.	Британский. British & Chinese Corporation	Предв. 13/V 1898. (В, I, 402).	1908
6. Каифынь—Хенань . . .	Хэнань.	Франко-Бельгийский. La société générale des chemins de fer et des tramways en Chine.	Предв. 1899 (?). Окон. 12/XI 1903 (В, I, 462)	1909
7. Кантон—Коулун (кит. секции) ⁴⁷	—	Британский. Br. & Dg. Corporation.	Предв. 27/II 1899 (?). Окон. 7/III 1907 (В, I, 615).	1910

Примечание к таблице. 1) По утверждению Мак Мюррея (В, I, 150), в этом белгийском обществе $\frac{1}{2}$ капитала принадлежало французам. Из первого вымушка займа на данную дорогу в Париже было размещено 190 тысяч облигаций, а в Брюсселе только 36.000.

2) Пекин—Мукденская дорога была простираема только до Симинтуя (в 36 милях от Мукдена). Линия Симинтуя—Мукден, построенная японцами, была выкуплена Китаем по договору 15 апреля 1907 года. (Текст В, I, 627), и передача ее общему управлению Пекин—Мукденской дороги состоялась 1 июня 1907 года. (В, I, 632).

3) Синдикат, организованный Гонконг—Шанхайским банком и британской же фирмой Жардин Матсон и Ко.

4) Вначале пекинский синдикат был британско-итальянским обществом. В дальнейшем он практически стал целиком британским.

5) Франко-бельгийское общество с преобладающими французскими интересами (Mongton Chih Hsi, цит. соч., стр. 156).

6) До границы арендованной территории Коулуна; оттуда начинается британская секция, принадлежащая англичанам на праве собственности.

Отличительная особенность контрактов этого периода, связанная с совершенной беспомощностью Китая того времени и с всеобщим ожиданием его полного распада,—это необыкновенная суровость условий иностранного финансирования,—суровость, которая в дальнейшем должна была смягчиться. Контракты 1897—1907 годов практически устанавливают лишь номинальную власть Китая над его правительственныеими дорогами, финансируемыми иностранным капиталом, и их постановления рассчитаны на то, чтобы предоставить этому последнему—под предлогом защиты его инте-

ресов кредитора,—весьма дажеко идущий контроль и чудовищные прибыли.

В виду того, что условия этих контрактов являются тем стандартом, с которым придется сравнивать последующие договоры,—необходимо остановиться на их анализе несколько подробнее.

Контракты на дороги, с которыми связаны французские интересы, построены на сходных началах; прототипом их может служить контракт на Пекин—Ханькоускую дорогу, заключенный между китайской правительственной компанией и иностранным обществом. Он состоит из двух частей—соглашения о займе и операционного. Согласно первому, китайское правительство выпускает заем в 112,5 м. фр. (ст. 1) сроком на 20 лет (ст. 3) из 5%, из коих 39 милл. франков по цене 90 за 100 берет на себя контрагент—иностранные общество (ст. 14), получающие опцион и на остальную часть (ст. 21). Обеспечением займа, помимо китайской правительственной гарантии (ст. 7), является сама дорога, по отношению к которой Общество располагает правами за земли-принимателя (ст. 10). Хранение сумм и все финансовые расчеты поручаются

⁴²) Кроме того, ряд предварительных договоров остался без дальнейшего движения (часть их реализовалась позднее). Мы не упоминаем также о контракте 14 апреля 1898, 13 июля 1900 с американской фирмой Americ. China Developm. Co. о постройке и эксплуатации дороги Ханькоу—Кантон (текст см. В, I), которая не была достроена. После долгих переговоров этот договор был кит. пр-ром аннулирован в 1905 г. целиком уплачены суммы, вдвое превышающей действительные издержки по постройке (текст договора о выкупе В, I, 519).

определенным иностранным банкам. Постройка дороги производится самим Обществом под номинальным лишь руководством Китайской Правительственной Компании (ст. 19). Согласно ст. 25 контракт признается связывающим иностранным контрагентом лишь поскольку он имеет обещание, что за исключением того, что может быть получено из Ханьцзянских заводов (Ханькоу), все остальные материалы, необходимые для постройки и эксплуатации дороги, будут заказаны Обществу, которое и будет исполнять их на лучших возможных условиях» (!). Споры по договору разрешаются арбитром, каковым должен быть посланник страны, которая примет участие в подписке на заем (т.-е. заинтересованное лицо).

В соответствии с операционным контрактом сроком на 30 лет управления, администрации и эксплуатации дороги (direction, administration & operation) поручаются тому же Обществу (ст. 1), которое само назначает и увольняет служащих, делает все закупки, собирает доходы и расходы и проч.—обо всех своих шагах сообщая дирекtorу китайских железных дорог—лишь для совещательных целей (ст. 2). Китайская железнодорожная Компания имеет через своих делегатов лишь право контроля доходов и расходов, а равно право, в случае войны или революции, перевозить свои войска по дороге в первую очередь и по 50% тарифу (ст. 3). Общество на все время действия контракта получает 20% чистой прибыли дороги (ст. 6)⁴³.

В остальных двух контрактах этого типа (займы на дороги Чентинчу—Тайюаньфу и Кайфын—Хонан) содержатся лишь отличия, что: 1) к хранению части фондов допускается и китайский банк, 2) китайский директор принимает номинально несколько более участие в руководстве постройкой (утверждает совместно с иностранным главным инженером штаты, может в известных случаях требовать увольнения тех или иных служащих, контролирует расходные документы, наблюдает за заказами) и пользуется также правом контрассигнирования расходные документы по эксплуатации.

Из британских—наиболее характерным является контракт на дорогу Шанхай—Нанкин. Контрагент выпускает для Китая заем, не превышающий 3.25 милл. фунтов стерлингов золотом (ст. 1), по цене 90, из 5% и на срок 50 лет (погашение может начаться через 12½ лет—под условием уплаты премии в 2½% и через 25 лет по паритету—ст. 20). Заем этот, кроме китайской гарантии, имеет прямым обеспечением самую дорогу и все ее имущество (ст. 3), при чем, в случае неплатежа, корпорация на весь оставшийся срок договора забирает дорогу в свое полное владение и управление (ст. 8). Руководство постройкой и эксплуатацией дороги принадлежит правительству из 5 лиц (2 китайца от правительства и 3 иностранца, назначенные корпорацией). Все важные должности замещаются иностранцами по назначению правительства (ст. 6). Контрагент является монопольным закупочным

⁴³) Интересно, что в предварительном контракте были гораздо более левые условия, как в смысле усиления китайского контроля, так и гарантин в деле покупки материалов и даже процента (4% вместо 5%). Условия эти были изменены Китаем под давлением заинтересованных держав.

агентом и получает 5% со всей стоимости материалов и 20% чистой прибыли (ст. 12), в форме специальных обязательств китайского правительства на 50 лет в сумме 1/3 стоимости дороги.

Контракт на дорогу Цинхуа—Таокоу, в Хонане, имеет форму договора о выкупе дороги, которая была выстроена Некинским Синдикатом, как его собственность. Для этого Синдикат предоставляет Китаю заем в 900 тысяч фунтов стерлингов по цене 90 за 100, из 5% и сроком на 30 лет (погашение начинается с 1916 года). Обеспечением служит сама дорога, которая до выплаты займа эксплуатируется самим Синдикатом. Он же является закупочным агентом. Китайский директор жел. дорог имеет лишь совещательный голос в вопросах ж.-д. хозяйства, а равно контролирует отчетность, контролирует расходные документы, назначает китайских служащих. Синдикат получает 20% чистой прибыли дороги.

На дороге Кантон—Коулун (заем в 1.5 милл. фунтов стерлингов по 94 из 5% на 30 лет) режим, примерно, тот же, с той лишь разницей, что иностранный инженер и китайский директор назначают всех служащих совместно. Вместо участия в прибылях Корпорация получает за свои услуги (сверх платежей по займу) 35 тысяч фунтов стерлингов единовременно и 1.000 фунтов стерлингов в год.

Постановления договора о финансировании Пекин—Мукденской дороги (заем 2.3 милл. ф. стерл. из 5% по 88—90 на 45 лет) отличаются от остальных контрактов, сравнительно, большей скромностью. Главный инженер, назначаемый Корпорацией, англичанин; высшие служащие—иностранные, Китайцы допускаются на службу—«если среди них найдутся достаточно компетентные лица»; главный бухгалтер—обязательно европеец. Китайская администрация имеет здесь несколько большие права, чем на других дорогах. Однако, дополнительным соглашением от 29 апреля 1902 года⁴⁴⁾ эти условия были опять ухудшены—между прочим, во главе дороги поставлено правление из 2-х иностранцев и одного китайца, в заседаниях которого принимает участие, при обсуждении важнейших вопросов, и специальный представитель Корпорации.

Резюмируя эти и другие черты соглашений, получаем следующую общую картину, характерную для железнодорожных контрактов данного периода.

1) Иностранные капиталисты извлекают колоссальную прибыль. Прибыль эта слагается из ряда элементов.

а) учредительная прибыль: договариваясь с китайским правительством о займе по определенному курсу, например, 90 за 100, концессионеры предлагают этот заем публике по значительно повышенной цене;

б) гарантированные 5% по займу;

в) 5% комиссии со всей стоимости дороги или с суммы заказов и работ;

г) прибыли от монополизации определенных банком (Гонк.—Шанх. банк, Русско-Азиатский банк) всех банковских операций, связанных с дорогой;

д) участия в прибылях от эксплуатации, в ряде случаев концессионер получает 20% чистой прибыли.

⁴⁴⁾ Текст В, I, 331.

2) К числу выгод, извлекаемых иностранными капиталистами, нужно добавить те, которые вытекают из говорки, что все материалы для постройки должны быть закуплены в определенной стране, или, по крайней мере, что продукты этой страны должны пользоваться при равенстве цен и качестве преимуществом. Мы имеем свидетельство «Fat Eastern Review», подтвержденное Оверлахом⁴⁵, что, и в случаях, когда имелась только последняя говорка, материалы для железных дорог, финансируемых британскими, скажем, концернами, закупались исключительно в Англии.—что, разумеется, удорожало постройку и давало повод ко всяким махинациям.

3) Постройка дорог, согласно договорам, производится практически иностранцами, эксплуатация же полностью или частично находится под их же контролем. Пристальный анализ вышеупомянутых договоров свидетельствует, что при распределении компетенции—иностранный главный инженер получает за свое распоряжение действительную власть, тогда как китайский директор или управляющий был совершенно номинальной фигурой. В других случаях, как мы видели, иностранцы просто получали большинство в управлении дороги. Во всех случаях говорилось, что высшие служащие должны быть европейцами, и что китайцы могут «тоже» назначаться на соответствующие посты, лишь если они будут признаны подходящими для этого. Практически же, до недавнего времени на этих финансируемых иностранцами дорогах — китайцы не имели доступа ни к какой ответственной работе.

4) Иностранные кредиторы обеспечивали свои священные права не одним, а сразу несколькими способами:

- а) правительственные гарантами;
- б) прямым обеспечением долга является сама дорога;

в) во многих контрактах указывается, что, в случае малейшей задержки очередного платежа, дорога целиком переходит в иностранное управление;

г) все денежные операции ведутся через иностранный банк;

д) вся отчетность дороги находится под контролем иностранного главного бухгалтера.

5) Контроль над дорогой предусматривал также устранение конкуренции на будущее время и невозможность быстрого освобождения дороги из рук иностранцев. Действительно, как правило:

а) концессионер имеет опцион на все будущие иностранные займы для самой дороги или постройки веток или продолжений ее (в некоторых случаях, прямо требуется его согласие для постройки новых линий в том же районе);

б) китайскому правительству воспрещено отчуждать дорогу без согласия кредитора;

в) погашение займа обычно допускается только по прошествии известного периода, после которого следует период, в течение которого погашение может иметь место только с уплатой премии или по специальному соглашению с кредитором.

В совокупности эти условия, как уже сказано, приводят к тому, что право собственности китайского правительства превращается в фикцию; действительными хозяевами дорог оказываются иностранцы. Насколько это положение находится в противоречии с требованиями Китая, видно из того, что еще в 1898 г. китайское правительство специальным декретом пытались предрешить условия будущих договоров путем установления следующих двух «незыблемых принципов»:

1) В дальнейшем, при заключении новых железнодорожных и горных займов, по крайней мере, $\frac{1}{2}$ капитала должно принадлежать китайцам, в противном случае правительство не будет давать своего согласия;

2) независимо от размеров и пропорций капитала администрации контроль над железными дорогами и рудниками должен оставаться в китайских руках. Но соотношение сил было против Китая, и само-собой разумеется, что, под напором держав, камсое требование которых подкреплялось военными угрозами и демонстрациями, этот декрет должен был остаться на бумаге.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

ТРЕТИЙ ПЕРИОД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА.

Как уже указано в предыдущей главе, владельцы дорог, составляющих предмет концессий в собственном смысле этого слова, были иностранные правительственные или полуправительственные организации. Что касается коммерческих дорог, то и здесь контрагенты китайского правительства находились в тесной связи со своими собственными правительственными кругами, больше того,— пользовались практически монополией на официальную поддержку. В частности, со стороны Англии, соответствующие интересы которой были наиболее значительны, финансирование и контроль над постройкой железных дорог были сосредоточены в руках Гонконг-Шанхайского банка и его «дочерних обществ».

⁴⁵) Оверлах, цит. соч., стр. 59—60.

Банк этот, после своего основания, находился некоторое время в контакте с руководящими германскими интересами. Однако, учитывая предстоящие прибыли от концессии, банк уже в 1898 году порвал с немцами и просил британское правительство об установлении более близких отношений с банком⁴⁶). Вскоре после того, как от правительства было получено соответствующее обещание, банк, совместно с крупнейшей британской фирмой на Дальнем Востоке «Жардин Матесон и К°», организовал специальную жел.-дор. компанию «British and Chinese Corporation», которая с самого начала стала пользоваться практически монополией британской правительственной поддержки в деле истребования у Китая жел.-дор. концессий. «От

⁴⁶) Оверлах, цит. соч., стр. 47—48.

времени до времени», — говорит Оверлах⁴⁷), цитируя «Far Eastern Review», — «другие британские организации пытались получить опору в деле жел.-дор. строительства в Китае, но каждый раз вынуждены были ретироваться с тяжелыми финансовыми потерями и оставить дело в руках неоспоримого контроля официальной коммерческой организации».

«Монополия синдиката,— добавляет тот же автор,— заключалась в исключительной возможности построек жел. дорог в пределах британской сферы влияния — с закрытием дверей для иных британских и, тем более, иностранных интересов».

Однако, уже в первые годы XX-го столетия монополия этой и подобных ей организаций оказалась расшатанной. Погоня за концессиями в Китае приобретала все более интенсивные формы; рядом с организациями, пользовавшимися монополией, настойчиво появлялись другие капиталистические концерны их же национальности, а затем усилилась конкуренция уже в международном масштабе. Китайское правительство оказывалось перед лицом все новых и новых соискателей. На арене появилась Америка, которая не обладала собственными сферами интересов и покушалась на концессии в чужих сферах. Наконец, железнодорожным делом занялся и туземный китайский капитал. В результате там, где раньше был один возможный контрагент, — их появилось множество. Этот процесс привел к двум последовательным результатам большого значения: он сначала дал возможность Китаю, пользуясь соперничеством иностранных капиталов, устранить из новых контрактов наиболее одиозные черты договоров предшествующего периода, а затем вынудил отдельные отряды иностранного капитала к сговору между собой и к выступлению против Китая единым фронтом. Эти два явления, в совокупности с той борьбой, которая возникла между правительственными и провинциальными интересами за национализацию железных дорог, и составляют содержание третьего периода в истории китайского железнодорожного строительства.

Смягчение драконовских условий железнодорожных контрактов связано, помимо факта возросшей конкуренции между самими иностранными, еще и с некоторым изменением политической обстановки как внутри Китая, так и на Дальнем Востоке вообще. Боксерское восстание как-никак послужило предупреждением, что Китай бывает способен выйти из своего состояния пассивности. Вместе с тем, ход событий показал, что раздел Китая не стоит в порядке дня, а это в свою очередь вызвало необходимость несколько большей уступчивости китайскому правительству, отношение которого к той или иной державе оказались не лишенны значением. С другой стороны, заключение англо-японского союза и еще более русско-японская война остановили наступление России на Дальнем Востоке и позволили Англии, которой русская агрессия представлялась особенно угрожающей, — почтить на лаврах и ослабить свой военно-полити-

⁴⁷) Там же, стр. 48—49; работа другой крупной британской организации Пекинского синдиката проявлялась глав. обр. в направлении горных разработок.

ческий нажим на Китай⁴⁸). Все эти факторы вывелись окончательно к 1907—1908 годам, когда они и оказались в области железнодорожного строительства.

ПУКОУСКИЕ УСЛОВИЯ.

Первото в условиях иностранных контролей над железными дорогами выявился в связи с постройкой железной дороги Тяньцзинь—Пукоу, и новые смягченные условия часто именуются «пукousкими» (Pukow Terms).

Дорога эта была проектирована еще в 1897 году, и концессия на нее выдана китайцу Юнь Вингу, связавшему себя с британскими финансами интересами. Тогда постройка не могла осуществиться вследствие противодействия немцев, претендовавших на монополию железнодорожного строительства в провинции Шаньдун, сквозь которую дорога должна была пройти. В итоге, концессия была получена не первоначальными соискателями, а комбинатом германских (Deutsch Asiatische Bank) и британско-французских (Chinese Central Railways⁴⁹) интересов. Предварительный контракт был подписан 18 мая 1899 года⁵⁰), но заключение окончательного договора задержалось до 13 января 1908 года⁵¹, а окончание постройки имело место лишь в 1912 году.

Постройка этой дороги была разделена на две секции; южную — британскую и северную — германскую. Договор 1908 года предусматривал (ст. 1) выпуск займа в 5 милл. фунтов стерлингов⁵² из 5% на 30 лет. По сравнению с договорами предшествующего периода этот контракт содержит в себе следующие основные отличия;

1) Обеспечением займа служит (ст. 8 и 9) не сама дорога, остающаяся в неприкосновенной и необремененной собственности и под контролем китайского правительства, а специфицированные правительственные доходы от лицизина⁵³ и внутренних налогов в провинции Чжили, Шаньдун и в Ганьнине на общую сумму 3,7 милл. хайгун-тэлей в год и от туземных таможен в провинции Цзянсу на сумму 100.000 хайгун-тэлей в год. Тут же оговаривалось, что в случае неуплаты или просрочки очередного годичного взноса управление этими источниками доходов временно переходит в руки Китайских Морских Таможен⁵⁴.

2) Вместо участия в прибылях дороги, Синдикат получил лишь 200.000 фунтов стерлингов единовременно из сумм займа (ст. 20).

3) Постройка и управление дорогой должны были, согласно ст. 17, целиком находиться в руках

⁴⁷) Оверлах, цит. соч. стр. 45.

⁴⁸) О юстировании этих интересов см. ниже.

⁴⁹) Текст В, I, 694.

⁵⁰) Текст В, I, 684.

⁵¹) На тех же точко условиях 28 сентября 1910 г. был предоставлен дополнительный заем в 4,8 милл. ф. ст. (текст см. В, I, 814).

⁵²) Особый сбор с товаров при их передвижении по кит. территории.

⁵³) Эти таможни, как известно, состоят под иностранным контролем.

китайского правительства. Для постройки соответственно Северной и Южной секции дороги правительство выбирает и назначает компетентных германского и британского инженеров, приемлемых для Синдиката. В случае возражения со стороны последнего против кандидатур, должны быть приведены основания. Эти два инженера будут находиться под началом (китайского) Управляющего-Директора. Вопросы назначения штата и определение его функций разрешаются Управляющим-Директором, по соглашению с подлежащим главным инженером, при чем в случае разногласия, вопрос разрешается Генеральным Директором китайских железных дорог (т.е. китайской стороны), решение которого является окончательным.

По окончании постройки китайское правительство управляет общинами секциями, как одной дорогой, и назначает европейского главного инженера без сношения с Синдикатом.

4) Что касается заказов и снабжения дороги материалами, то и по этому контракту (ст. 18) закупочными агентами (каждый для своей секции дороги) являются те же концерны, которые предоставляют капитал. За свою работу банк и компания получают комиссию в 5% со всех закупок. Это постановление обставлено, однако, целым рядом оговорок, ограждающих интересы дороги и Китая. Так, а) все важные заказы и поставки производятся через торги, организуемые китайской администрацией; б) эта администрация вправе не принимать поставленных ей Синдикатом материалов, если они не соответствуют стандартному качеству; в) при желании администрация может производить закупки и помимо Синдиката — однако, с обязательной уплатой ему той же 5% комиссии; г) все документы, связанные с материальным снабжением, включая оригиналные фактуры, представляются для контроля китайскому директору, и т. д.

5) Расходование сумм, необходимых для нужд постройки, находится в руках китайской администрации. Иностранный Синдикат имеет право лишь последующего контроля над отчетностью (ст. 14).

Как видно из изложенного, разница между «пукоускими условиями» и контрактами предшествующего периода очень значительна. В постройке и эксплоатации Тяньцзинь-Пукоуской дороги китайское правительство принимало уже вполне реальное участие, и дорога эта в значительной мере оставалась под его контролем.

Через два месяца после договора Тяньцзинь—Пукоу 6 марта 1908 г. с British and Chinese Corporation был на тех же, примерно, условиях заключен окончательный контракт о финансировании постройки дороги Шанхай—Ханчжоу—Ниппо⁵³⁾ (заем в 1,5 милл. ф. стерл. из 5%).

В том же 1908 году имели место два других события, направленных все в ту же сторону облегчения условий ж.д. заемов и восстановления контроля китайского правительства над его дорогами. Именно 13 апреля 1908 года было заключено рабочее соглашение⁵⁴⁾ (Working agreement) относительно Шанхай-Нанкинской дороги, которое внесло

значительные изменения в статус этого предприятия. Именно, контроль и наблюдение за работой дороги были привлечены (в котором преобладают иностранцы) делегированы его китайскому председателю со званием Управляющего-Директора. Иностранный главный инженер был подчинен этому Директору, который получил право участвовать в разрешении всех важных вопросов, получать от всех отделов дороги исчерывающую информацию, контролировать заграничные заказы материалов, подписывать вместе с главным бухгалтером чеки, утверждать смету дороги и т. д.

С другой стороны в том же году Китай воспользовался своим правом выкупа Пекин-Ханкоуской дороги и тем самым превратил ее в чисто-китайское предприятие. С момента этого выкупа права иностранных кредиторов, вытекавшие из первоначального контракта, оказались прекращенными. Деньги, необходимые для выкупа, были получены частью путем внутреннего займа⁵⁵⁾, частью путем займа в 5 милл. ф. ст. от Banque de l'Indo-Chine (французского) и Гонконг-Шанхайского (британского) банка⁵⁶⁾. Держатели облигаций первого займа получили дополнительно право на известную часть чистой прибыли дороги, второй заем был обеспечен различными доходами китайского правительства (провинций Чжэцзян, Цзянсу, Хубэй и Чили на сумму 4.250.000 хайгуань-таэлей в год), — но ни в том, ни в другом случае кредиторы не имеют ни малейших контрольных прав на самую дорогу, которая остается в управлении Китая⁵⁷⁾.

ХУГУАНСКИЙ ЗАЕМ.

Пукоуские условия нашли себе еще раз применение в другом крупном международном предприятии в так-называемом Хугуанском железнодорожном займе. Соглашение о займе на постройку Хугуанских⁵⁸⁾ железных дорог было заключено с тройственной группой (германские, английские и французские интересы) 6-го июня 1909 года⁵⁹⁾. Соглашение это вызвало бурный протест (вплоть до персональных телеграмм президента Тафта китайскому принцу-регенту) со стороны Америки, которая ссылалась, между прочим, на опцион финансирования Хунань-Хубэй-Сычуаньских линий, предоставленный американским, совместно с английскими, интересам в 1903 году⁶⁰⁾. В итоге тройственное соглашение должно было допустить уча-

⁵³⁾ Проспект займа в 10 милл. меис., доли из 7% от 8 октября 1908 г.—текст см. В, I, 752. В 1910 г. облигации этого займа на сумму 5 милл. долл. были куплены одной английской фирмой и на 2,5 милл. долл.—японским Иокогама Спешн Банком. В 1912 году большая часть остатка послужила обеспечением для займа у другой английской фирмы (см. В, I, 756; также 835).

⁵⁴⁾ Договор о займе в 5 милл. фунт. стерл. зол. из 5% (поток 4½%)—текст см. В, I, 747.

⁵⁵⁾ Практически на дороге немало иностранных служащих, но они не пользуются никакими особыми правами, и удержание их на дороге зависит от доброй воли Китая.

⁵⁶⁾ Хугуанское изнастничество состояло из провинций Хунань и Хубэй.

⁵⁷⁾ Текст В, I, 880.

⁵⁸⁾ Нота 15 авг. 1903 г., текст см. В, I, 885.

⁵⁹⁾ Текст В, I, 702.

⁶⁰⁾ Текст В, I, 405.

стие американских интересов и превратиться в чистое. 23 мая 1910 года четвертое соглашение было оформлено применительно к Хугуанскому проекту ⁶³), 10 ноября того же года оно приняло перманентный характер ⁶⁴), а 20-го мая 1911 года состоялось подписание окончательного соглашения ⁶⁵). Контрагентами китайского правительства явились: 1) с германской стороны — Германо-Азиатский банк; 2) с британской — Гонконг-Шанхайский банк; 3) с французской — Индо-Китайский банк, и 4) с американской — банковская группа, в состав которой входили дом Моргана, «Кун, Лейб и К», 1-й национальный банк и «Нэшионал Сити банк оф Нью-Йорк». Договор предусматривает выпуск займа в 6 миллионов фунтов стерлингов (из 5%, сроком на 40 лет), который предназначался, помимо погашения небольшой оставшейся задолженности Китая американской компании, строившей было Кантон-Ханькоускую дорогу, — на постройку следующих дорог ⁶⁶.

1) Учан-Иочжуо-Чанша — южная граница Хуанна (900 км.), так называем. Хубэй-Хуаньская секция дороги Кантон—Ханькоу.

2) Гуаншуй (Kuangshui) — (Хубэй) — Сянгтайан (Usiangwang) Чин-менчжоу (Chingmenchow) — Ичан (600 км.) и Ичан — Гуйчжоу (Сычуань) — 300 км.

Условия займа в общем и целом соответствовали Пукоуским — в частности, совершиенно переписанной из Пукоуского контракта, оказавшейся статья 17-ая, касающаяся распределения компетенции между китайской администрацией и иностранными инженерами. Что касается национальности последних, то на Хубэй-Хуаньской дороге главный инженер должен был быть британской национальности, на линии Гуаншуй — Ичан — германской и на линии Ичан — Гуйчжоу — американской. Заем был обеспечен определенными провинциальными доходами и, подобно Пукоускому контракту, содержал: (ст. 9) оговорку о том, что в случае неплатежа управление этими доходами передается морским таможням. Закупочными агентами для всей системы должны были являться British and Chinese Corporation и Deutsche Asiatische Bank (с обязательством разные с преимуществом для материалов, происходящих из всех четырех стран). В Гуйчжоу-фу (против Сычуаня) проектированная система должна была связаться с проектированной же дорогой Гуйчжоу-фу (Сычуань) — Ченфу, которая была предназначена для французского капитала. В действительности из этих двух планов реализовалась лишь незначительная часть ⁶⁷).

⁶³) Текст см. В, I, 886.

⁶⁴) См. ниже.

⁶⁵) Текст В, I, 866.

⁶⁶) Из обмена писем от 26 сент. 1913 г., 21 янв. и 23 янв. 1914 г. (В, I, 892—894) видно, что близко увенчано добивались разрешения на продление Сычуанской дороги до Чендуо и Ханькоу до Кантона. В ответ китайское правительство уведомило банки, что вопрос о первой дороге будет разрешен по соглашению с банками; что же касается второй, то в случае, если китайское правительство когда-либо найдет нужным изменить существующее положение с постройкой этой дороги Гуандунской Акц. К-ней, оно обратится к тем же банкам.

⁶⁷) См. список жел. дорог Китая (приложение I). До настоящего времени построена линия Учан—Чанша—Чучжоу. На линии Ханькоу — Ичан построена только насыпь.

НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В КИТАЕ.

Переговоры о Хугуанском займе оказались тесно связанными с вопросом, который к тому времени приобрел большую оструту именно с вопросом о судьбе провинциальных и частных железных дорог. Этот вопрос, в свою очередь, сыграл первостепенную роль в качестве непосредственного фактора китайской революции 1911 г.

С начала двадцатых годов в Китае появляется тенденция к самостоятельному железнодорожному строительству без иностранного капитала и даже без иностранных инженеров. Инициатива этого движения исходила от провинциальных интересов и одно время сопровождалась немальным национальным подъемом. Понимая, что железные дороги служат орудием захвата страны иностранцами, купцы и «джентри» (более состоятельный часть землевладельцев) в ряде провинций начали кампанию за предоставление ж.-д. концессий чисто-китайским предприятиям и за собирание необходимого капитала путем подписки среди китайского же населения.

Первое такое предприятие появилось на юге — Фуцзянский купец Чан Ю-ян еще в 1903 г. получил концессию на постройку дороги Сватоу—Чжао-чжуо. Линия длиной в 26 миль была закончена в 1906 г.

В 1905 г. была организована коммерческая администрация выкупленной у американцев постройки южной секции дороги Кантон—Ханькоу. В следующем году образовалась компания с капиталом в 2,7 милл. кит. долл. (позже увеличен до 4,3 милл., из которых значительная часть дана китайцами, проживающими в Америке и в Гонконге), для постройки Сининской железной дороги в южном Гуандуне от Цзян-мина (Конг-муна) до Суннина (в настоящее время выстроено 93 мили). Тогда же началась постройка дорог в провинциях Аньхуэй (Уху-Гуанчжоу) Чжэцзян и Цзянсу (Шанхай — Гуйчжоу — Нинпо). В 1908 году была образована китайская компания с капиталом в 28 милл. таэлей и начата постройкой линии Начан—Цзяцзян (Kiu Kiang) в провинции Цзянси (ныне выстроено 79 миль). Еще раньше, в 1907 году, начата постройка на частные средства (главным образом китайцев, живущих за границей) дороги Чжанчжоу—Амой в Фуцзяне (31 миль), и тогда же появилась Цинцикарская узкоколейка (Маньчжурия). В 1910 г. началась постройка Хонанской ветки Тунгван (Tungkuan)—Хонанфу и Сычуань—Ханькоуской дороги ⁶⁸). Помимо указанных, частными провинциальными интересами был запроектирован ряд других железных дорог. Осуществлению этих проектов мешали отчасти недостаток капиталов, отчасти дефекты организации, приводившие к нередким паникам, отчасти политика центрального правительства, которое незадолго до революции встало на путь национализации частных железных дорог.

⁶⁸) ныне во многих местах разрушена. Постройка третьей линии вообще не двинулась дальше составления технического проекта.

⁶⁹) Mongton Chih Hsu. Railway problems in China. 1915 г. стр. 91.

Эта национализация, с точки зрения внутренних взаимоотношений в Китае, диктовалась, повидимому, злоровыми государственными соображениями но, вместе с тем, она явилась, с одной стороны, попыткой восстановить внутри страны авторитет центральной власти, поколебленный уничижением перед иностранцами, а с другой—непосредственным результатом нажима иностранных империалистов, которые, навязывая Китаю свои займы под условием приобретения той или иной степени контроля над строящимися железнодорожными дорогами, тем самым вынуждали правительство аннулировать концессии, выданные на те же линии китайцам или перенимать на себя строящиеся китайцами дороги. Зависимость политики национализации от иностранныго давления существует из того факта, что интересы частных провинциальных компаний нередко приходили в столкновение именно с интересами иностранныго капитала. Классический случай представляет собой, с одной стороны, историю упомянутой выше дороги Шанхай—Ханчжоу—Нинбо, а с другой—историю Хугуанского займа. Концессия на первую дорогу была выдана British and Chinese Corporation в конце 90-х годов, но синдикат ничего не предпринимал. В соответствии с текстом соглашения это давало правительству право аннулировать договор, что и было сделано в 1903-м году. Когда, однако, в сентябре 1905 г. право на постройку дороги было передано «провинциальному ж.-д. бюро» и двум организованным по их инициативе акционерным обществам (железнодорожные компании провинций Цзянсу и Чжэцзян), то англичане учили очередной нажим и вынудили китайское правительство, несмотря на то, что у указанных выше китайских обществ были достаточные средства на постройку дороги⁶⁹—заключить внешний заем в 1,5 милл. ф. стерлингов и представить им известный контроль над дорогой⁷⁰. Первое время этот контроль был номинальным⁷¹, но вследствии эти провинциальные дороги перешли все же в казну, и вся линия оказалась подчиненной режиму, установленному контрактом о займе с последующими его ухудшениями (см. ниже).

Что касается Хугуанского займа, то он еще в ранней стадии переговоров вызвал колоссальное волнение в провинциях Хубей, Хунань и Сычуань. Купечество, джентри и студенческие организации посыпали бесчисленные протесты и предпринимали все возможные шаги, чтобы не допустить постройки дорог центральным правительством под контролем иностранцев. Возбуждение это было напра-

⁶⁹) Средства эти были получены путем общественной подписки на акции, при чем около 40.000 акционеров были рабочие, фермеры и мелкие торговцы. Mongton Chin Hsu, *цит. соч.*, стр. 97.

⁷⁰) См. выше стр. 16.

⁷¹) Mongton Chin Hsu указывает, между прочим, что в период 1900—1913 гг. суммы, предоставленные Британской и Китайской Корпорацией по договору 1908 г. (1,5 милл. фунт. стерл.) лежали без движения, и китайск. пр-во должно было платить по ним 5%, не имея возможности использовать их на что-либо другое, кроме постройки дороги, которая обладала уже достаточными капиталами. Больше того, правительству пришлось уплатить корпорации целых 250.000 долл. комиссии за замутки, которые лезали помимо корпорации провинциальными компаниями. «Вот что значит вынужденный заем», горько прибавляет китайский автор.

влено в первую очередь против иностранного капитала, но оно отражало собой и тот конфликт интересов, который давно уже назревал между провинциями и центральным правительством, между китайским населением и маньчжурской династией. Падение последней явилось, разумеется, результатом длительного и сложного процесса, но технически оно оказалось непосредственно связанным с политикой национализации жел. дорог и, в частности, с Хугуанским заемом.

К тому времени, как переговоры о заключении окончательного соглашения с четверной группой близились к концу, провинциальными кругами уже была начата постройка обеих дорог, о которых шла речь в этом соглашении. Статья 3-я контракта 20 мая 1911 г. обязывала китайское правительство перенять на себя эти строящиеся дороги, которые должны были послужить основой всей Хугуанской системы.

Очевидно, иностранцы требовали от центрального правительства проявления твердости его намерения, ибо всего за несколько дней до подписания окончательного контракта, а именно 9-го мая 1911 г., был издан знаменитый императорский эдикт⁷² о национализации всех железнодорожных магистралей. «Правительство», — указывалось в этом эдикте, — «для успешного управления своих функций, должно располагать магистралями, расходящимися во всех направлениях к государственным границам. До сих пор методы строительства были неудачны и не было определенного плана, в результате ж.-д. администрация во всей стране пришла в беспорядок». Перечисляя неуспешность строительства в Гуандуне, Хубее и Сычуане, декрет продолжает: «мы заявляем всей империи, что постройка магистралей должна быть в руках (центрального) правительства», соответственно ему все начатые постройки подлежали на особых условиях передаче в казну. Постройка боковых линий могла продолжаться. Декрет этот оказался одним из последних актов маньчжурской династии — он вместе с последовавшим за ним подписанием договора о Хугуанском займе до последней степени обострил давно назревавший конфликт. Злоупотребления при выкупе частных железнодорожных предприятий в Хугуанских провинциях и в Сычуане доверили дело⁷³.

В августе и сентябре 1911 г. революция разразилась в Сычуане, в октябре — в Учанге (Хубэй). Маньчжурская династия сошла со сцены. И если правы те, кто указывал, что ее падение было непосредственно связано с политикой иностранного

⁷²) Текст см. В, I, 895.

⁷³) Виллоби (см. «Foreign rights and interests In China», 1920 г., стр. 558) дает следующую выдержку из статьи американца Страна: Шен Кун-бо, будучи министром путей сообщения, после подписания Хугуанского контракта, принял меры к выкупу прав провинциальных компаний. Скупив большую часть провинциальных облигаций, он заем, разумеется, предложил выплатить их по паритету. За оставшиеся облигации, в которых он не был лично заинтересован, он удовольствовался предложением 60%. Результатом, разумеется, было восстание.

Подробное и очень живое описание всей этой истории читатель найдет в книге Williams'a «China yesterday and to day». New-York, 1923 г.

капитала, который установил своего рода кредитную блокаду китайской центральной власти, то не менее верно, что одной из ближайших причин крушения явилась железнодорожная политика, предпринятая под давлением тех же иностранцев.

Однако, в области железнодорожной политики республиканское правительство под давлением тех же обстоятельств — необходимости «собирать» государство и зависимости от иностранного капитала, — будучи к тому же связано договорными обязательствами своего предшественника, вынуждено было пойти по тому же пути. С одной стороны, в течение первых же лет республиканского режима был заключен ряд новых договоров с иностранными капиталистами о займах на постройку

дорог; с другой — Юань Ши-кай продолжал политику своих предшественников в деле сосредоточения жел.-дорожных строительств в руках центрального правительства. Борьба этого правительства с провинциальными интересами, в частности, стремление его не допустить заключения провинциями самостоятельных иностранных займов — сыграла свою роль в так-назыв. второй революции 1913 года и в дальнейших этапах внутренней борьбы. Тем не менее, именно республиканское правительство осуществило национализацию постройки дорог, вошедших в линию Шанхай — Хэнчжоу — Нинбо¹¹), логот Хугуанских¹²), частной линии в Хонане, которая вошла как часть в дорогу Лунг-Хай (1912 г.), и некоторых других¹³.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

ЧЕТВЕРТЫЙ ПЕРИОД. НОВЫЙ ПЕРЕЛОМ В ДОГОВОРНЫХ УСЛОВИЯХ.

Революция 1911 года открыла собой новый, весьма бурный этап в истории Китая и на первых порах имела результатом скорее ослабление, чем усиление его международного положения. Равным образом, имело место постепенное ослабление власти центрального правительства внутри страны. Это обстоятельство сыграло, вероятно, свою роль в том значительном ухудшении условий железнодорожного строительства, которое замечается во всех послереволюционных контрактах. Одной из причин этого регресса следует также признать постепенную консолидацию в международном масштабе иностранных капиталистических интересов, позволивших им противопоставить китайскому правительству большее единство взамен того разброда и соперничества, котороеказалось ко времени заключения контракта Тяньцзинь — Пукоу¹⁴). История этой консолидации заслуживает того, чтобы на ней остановиться.

Напомним, что уже Тяньцзинь-Пукоуская дорога явилась результатом объединения капиталистов нескольких национальностей — конкретно, английских, германских и отчасти французских интересов. Еще в 1898 году указанное выше (см. стр. 10) соглашение английского и германского банков установило, что постройка этой дороги будет предпринята ими совместно. В дальнейшем, в целях этикетирования конкуренции, англичане пошли на известное соглашение с французами. Именно 2-го октября 1905 г. между тремя британскими компаниями «Британск. и Китайской Корпорация», «Пекинский Синдикат» и «Yangtze Volly Company» — с одной стороны, французским синдикатом, руководимым

Banque de l'Indo-Chine — с другой, и британской же компанией Chinese Central Rlys — с третьей, было заключено соглашение¹⁵), коим эта последняя компания, которая явилась впоследствии участником договора о Тяньцзинь-Пукоуской дороге, была преобразована в англо-франко-бельгийское предприятие (с преобладанием все же британских интересов). Когда этих соглашений оказалось, видимо, недостаточно, и конкуренция не прекращалась, процесс интернационализации финансирования железнодорожного строительства в Китае пошел еще дальше. 6 июня 1909 г. было подписано предварительное соглашение о Хугуанском займе, а ровно через месяц, 6 июля 1909 г., между теми же тремя группами, которые участвовали в этом соглашении — Британской (Брит. и Китайск. Корпорации и Chinese Central Railways), французской (синдикат крупнейших французск. банков во главе с Banque de l'Indo-Chine) и германской (группа 15 московских банков, представленная синдикатом Deutsches-asiatische Gesenbahngesellschaft) было заключ. договор¹⁶), отчасти пред-

¹¹) Соглашение с жел.-дор. компанией провинции Цзянсу о выкупе ее секции было заключено в начале 1913 г. (B. I. 711) 14 февраля и 19 сентября 1914 г. были заключены дополнительные договоры с Британской и Китайской Корпорациями, услуга гласившие: 1) выкуп упомянутой секции из суммы полученной 1908 г. займа; 2) заключение нового займа в 375 тыс. фунт. стерл. для выкупа обеспеченного этой секцией японского займа Временному Правительству в Нанкине; 3) Выкуп Чжэцзянской секции из суммы займа 1908 г. (текст там же).

¹²) Текст соглашения о выкупе Хугуанской секции дороги Кантон — Ханькоу — неизвестен; соглашение о выкупе Ханькоу-Чжэцзянской дороги заключено 2 ноября 1912 г. (текст см. B. I. 896).

¹³) Финансовые обязательства правительства в связи с национализацией всех этих частных линий составили первоначально 43.268.159 китайск. долларов, из коих на 31 декабря 1922 г. оставалось непогашенным 34.325.630 юан. долларов (см. прилож. III). Список оставшихся частных железных дорог — см. приложение I.

¹⁴) Текст B. I. 534. Chinese Central Railways представляла собой первоначально объединение Брит. и Кит. Корпорации и Пекинского Синдиката. Соглашение это как-будто бы практического значения не возымело.

¹⁵) Текст B. I. 833.

¹⁶) То обстоятельство, что Китаю удалось добиться такого успеха при заключении этого контракта, имело своей ближайшей причиной соперничество и разнобой между немцами и англичанами, которых китайцы искусно воспользовались во время переговоров. Капиталистические организации не переставали возмущаться «наглыми требованиями Китая» и усиленно эксплуатировали то обстоятельство, что при постройке дороги довольно быстро обнаружилась крупная панама.

КОНТРАКТЫ ПРЕДВОЕННОГО И ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ.

восхищающий в сфере ж.-д. строительства те принципы, которые в 1913 г. привели в области общих финансовых к образованию первого Консорциума. Именно, сказанные организации условились (ст. 3), что все ж.-д. займы, предоставляемые которой-либо из них центральной или провинциальными властями Китая, или под гарантами этих последних, подлежат равномерному распределению между тремя группами. Такое же распределение должно иметь место в области заказов и снабжения жел. дорог материальными (ст. 11). Согласно ст. 12-й, концессии, полученные Chinese Central Railways, исключены из сферы действия соглашения, но в каждой из этих концессий к северу от Янцзы германской группе получает $\frac{1}{3}$ интересов, тогда как эта группа со своей стороны уступает той же компании $\frac{2}{3}$ интереса в германских концессиях.

10-го ноября 1910 г. тот же договор был заключен еще раз, но уже с присоединением американской группы, во главе с Морганом, т. е. как четверное соглашение⁸⁰.

Оба эти договора не могут быть поняты иначе, как реакция против Пекинских условий и особенно против возможных дальнейших претензий со стороны китайского правительства. Действительно, идентичная по содержанию ст. 10-ая обоих соглашений гласит: «все предложения по части ж.-д. займов могут быть делаемы китайскими властями на условиях, которые содержат в себе следующий минимум иностранного контроля:

а) назначение главного инженера на дороге кредиторами или с их одобрения;

б) фонды, полученные от займа, пока они не-посредственно не потребуются для постройки, должны находиться под контролем кредиторов на условиях не худших, чем содержащиеся в (пред.) соглашении о Хугуанском займе 6 июня 1909 года.

в) ведение отчетности производится и финансовый контроль осуществляется иностранным главным бухгалтером, утверждаемым кредиторами».

Предъявление этой программы-минимум указывает на тенденцию иностранцев путем говора и элиминации конкуренции вновь вынудить китайское правительство к принятию более тяжелых условий. Тенденция эта не успела сказаться при заключении Хугуанского договора (виду специфической обстановки, ему сопутствовавшей), но она реализовалась позднее—в связи с революцией и особенно в связи с образованием шестерного (а после выхода Америки—пятерного) консорциума, который представлял собою попытку монополизирования в руках мощного синдиката, составленного из пяти национальных групп, всего иностранного финансирования Китая в области общих финансовых⁸¹.

⁸⁰) Текст см. В, I, 828; соответственно изменено распределение долей в концессиях, полученных Chinese Central Railways, а равно германскими или американскими интересами.

⁸¹) Группы эти суть—английская (во главе с Гонк.-Шанх. банком), французская (во главе с Индо-Китайским банком), германская (во главе с Германско-Азиатским банком), русская (во главе с Русско-Азиатским банком) и японская (во главе с Иокогама-Специ. банком).

Текст соглашения шести банковских групп (с участием американ.) от 18 июня 1912 г. см. В, II, 1021. Необходимо отме-

тить, что действие этого соглашения распространялось — в отличие от нового консорциума — только на административные займы, но не на промышленные или железнодорожные (Willoughby—Foreign Rights and Interests in China). 1920 г., стр. 500), и что поэтому влияние его на условия ж.-д. строительства было лишь косвенное—в связи с укреплением единого фронта иностранного капитала против Китая.

В 1912—1914 гг. иностранцы добились от Китая ряда ухудшений в условиях, содержащихся в предшествующих контрактах. Так, к договору о Хугуанском займе, обменом от 1 и 3 марта и 12 сентября 1913 г., были сделаны, между прочим, следующие добавления: 1) ограничено хранение фондов в китайских банках; 2) введено прямое обеспечение займа строящимися логорами и их имуществом⁸²; 3) ревизоры, называемые кредиторами, вправе налагать «штрафы» на ассоциированы; 4) во главе материальной службы дорог ставится иностранец; 5) финансовый контроль со стороны иностранцев вообще усилен. Как видно из текста этой переписки⁸³, банки ставили подписание этого дополнительного соглашения условием перевода в Китай фондов, полученных от займа. Аналогичное ухудшение имело место в отношении дороги Шанхай—Ханчжоу—Нинбо: при подписании договора 19 сент. 1914 г. выкупе Чжэцзянской секции из сумм, полученных от займа⁸⁴), кредитор добавился вместе с тем (ст. 4) назначения по соглашению с ним не только британского главного инженера, но британского же начальника отдела коммерческого движения (Traffic Manager), начальника службы почты, начальника материальной службы и главного бухгалтера. Последний к тому же получал (ст. 5) право позписывать чеки совместно с китайским личректором. Дальнейшее усиление британского влияния на дороге было обеспечено тем обстоятельством, что «в интересах экономии» китайский директор и служащие должны были быть отныне об щими для этой дороги с дорогой Шанхай—Нинкин, на которой иностранный контроль гораздо значительней.

Та же регрессивная тенденция наблюдается в новых контрактах. Уже заключенный 2-го октября 1909 года договор⁸⁵ с британскими и американскими интересами о финансировании постройки трансманьчжурского пути Цзиньчжоу (Chinchow)—Айгун (о котором нам еще придется много говорить в другой связи) содержит в себе довольно жестокие условия, в частности — прямое обеспечение займа самой дорогой и эксплоатации ее смешанным обществом со вхождением в него китайских, американских и британских интересов. Далее. 24-го

тить, что действие этого соглашения распространялось — в отличие от нового консорциума — только на административные займы, но не на промышленные или железнодорожные (Willoughby—Foreign Rights and Interests in China). 1920 г., стр. 500), и что поэтому влияние его на условия ж.-д. строительства было лишь косвенное—в связи с укреплением единого фронта иностранного капитала против Китая.

⁸²) Гарантия эта установлена «временно» — позже китайское правительство не доказало, что доходы от линии — первоначальное обеспечение займа—не скратятся, и что они будут в пределах достижения центральной власти. Очевидно, к этому времени уже начался процесс финансовой эманципации провинций от Пекина.

⁸³) См. В, I, 888—892.

⁸⁴) См. выше. Текст В, I, 715.

⁸⁵) Текст В, I, 800. Соглашение между иностранными интересами (британская фирма Пауллинг и американские группы), там же, 802.

сентября 1912 года, с франко-бельгийским обществом Compagnie générale des chemins de fer et des tramways en Chine⁸⁶) был заключен известный контракт на постройку жел. дор. Лунг-Хань, послуживший затем прообразом других контрактов того же периода. На этом контракте следует остановиться подробнее.

Упомянутая компания еще в период битвы за концессии заключила договор о постройке линии Кайфын—Хонан. Статья 23 этого договора⁸⁷) предоставляет обществу опцию на иностранное финансирование продление дороги до Сянфу (Шеньси). После революции этот план продления был одобрен китайским министерством, и начались переговоры. Бельгийцы пользовались при этом полной поддержкой как Франции, которая была непосредственно заинтересована, так и России, которая вообще работала в контакте с бельгийскими банками и которая к тому же рассчитывала связать проектируемую линию со своими среднеазиатскими дорогами, и получить таким образом новый путь для проникновения в сердце Китая.

Китайское правительство в этих переговорах, разумеется, не могло согласиться на условия первоначального контракта, которые, как мы указывали, характеризовались отнятием у Китая реальной власти над дорогой, и выдвигало Пукоуские условия; компания, в свою очередь, пыталась, по возможностям, вернуться к прежним условиям. В результате подписанный 24-го сентября 1912 г. контракт⁸⁸) явился компромиссом между теми и другими—между контрактами второго и третьего периода.

Контракт этот устанавливает продление дороги Кайфын—Хонан на запад до Ланчжоу (столица Ганьсу) и на восток до морского побережья в Хайчжуо в пров. Цзянсу (отсюда название Лунг-Хань). Прежний контракт подлежал аннулированию (ст. 4), и дорога Кайфын—Хонан (также, как и провинциальная линия в провинции Хонан, подлежащая выкупу) входит в состав новой дороги и управляема на основе договора 1912 года⁸⁹). В предисловии к последнему указывается, что компания согласна отказаться от участия в прибылях (обусловленного контрактом на дорогу Кайфын—Хонан). Компания предоставляет заем в 250 милл. франков (из 5%, по рыночной цене, за вычетом 6% комиссии, сроком на 40 лет), обеспеченный самой дорогой и ее имуществом, при чем, в случае неплатежа, компания может полностью использовать свои залоговые права (ст. 7). Все суммы, необходимые на постройку, расходуются совместно китайским директором и иностранным главным инженером (ст. 13). Что касается управления дорогой, то, согласно ст. 16, Китай назначает генерального директора, которому подчиняется иностранный главный инженер (бельгиец или француз, назначаемый по соглашению с компанией) и который осуществляет высшее

руководство. Главный инженер по соглашению с директором (вырабатывает планы, направляет и руководит постройкой, заказывает необходимые материалы и т. д.). Наим иностранных служащих производится компанией по плану, «утвержденному директором», который имеет право отвода и который самостоятельно подбирает китайский штат. В этом договоре мы опять встречаем оговорку о том, что китайцы могут быть принятами на службу, «если они достаточно компетентны»—причем они подвергаются главным инженером предварительному экзамену. Равным образом повторена оговорка ранних контрактов о том, что «иностранный инженер должен считаться с китайскими обычаями и пр.»—этой оговорки не было в контрактах третьего периода, так как положение иностранной администрации по этим контрактам было в достаточной мере подчиненным по отношению к китайской. Добавим еще, что по новому договору китайский директор может только предлагать увольнение иностранных служащих, но главный инженер не обязан соглашаться («поскольку отсутствуют достаточные основания»).

По окончании постройки, согласно ст. 19, управление и руководство эксплуатацией ее остается «исключительно» в китайских руках. Однако, главный инженер и бухгалтер должны быть французами или бельгийцами, и назначаются совместно компанией и китайским директором дороги, а технический штат назначается директором совместно с главным инженером (решающее слово принадлежит китайскому министру путей сообщения). Асигновки подписываются, и финансовый контроль осуществляется совместно китайским директором и иностранным главным бухгалтером.

В области снабжения—монопольным агентом является компания Французские бельгийские материалы получают преимущество перед другими. Заказы, однако, подлежат утверждению китайского директора, и все крупные закупки производятся с торгов.

Все споры по договору разрешаются (ст. 21) между китайским правительством и компанией по соглашению.

Сравнение только-что описанных условий с условиями, с одной стороны, контракта на дорогу Кайфын—Хонан или Шанхай—Нанкин, а с другой—договора о Тяньцзинь—Пукоу (см. выше) дает достаточно представление о характере принятого компромисса.

Чтобы покончить с юридическим статусом этой дороги, нужд, забегая вперед, указать, что 1 мая 1920 г. было заключено дополнительное соглашение⁹⁰) с той же франко-бельгийской компанией и с Нидерландским синдикатом⁹¹) о дополнительном займе в 150 миллион. франков и 50 милл. голландских гильдеров⁹²) из 8%—для устройства морского порта в Хайчжуо и для достройки крайней восточной секции дороги (от моря до пересечения с линией Тяньцзинь—Пукоу). Управление до-

⁸⁶) См. 3, 330—331.

⁸⁷) Нидерландская К° портовых работ, действующей от своего имени и от имени Нидерландского синдиката для Китая.

⁸⁸) В то время гильдер составлял, примерно, 2 шиллинга.

⁸⁹) Общество это было образовано в Брюсселе, но, как и другие бельгийские компании в Китае, оно контролировалось французскими финансистами. См. выше, стр. 67.

⁹⁰) См. выше, стр. 67 и 68.

⁹¹) Текст В, П. 977.

⁹²) Несколько можно судить, однако, дороги эти по сей день управляются различно.

рогою попрежнему регулируется контрактом 1912 года, но на упомянутой крайней восточной секции учреждается отдельная администрация, подбираемая голландским синдикатом и подчиненная главному инженеру; при снабжении этой секции пользуются предпочтением материалы голландского происхождения.

Дорога Лунг-хай имеет для Китая совершенно исключительное значение не только потому, что по ее постройке, она представит собой длиннейшую во всем Китае широтную магистраль, но потому, что эта магистраль—единственная, имеющая выход к морю в пункте, который не является открытым портом, не имеет иностранных концессий и не находится под иностранным влиянием. Понятно поэтому, что китайское правительство было готово пойти на значительные уступки лишь бы получить средства для постройки этой дороги. Тем не менее, условия, обеспеченные бельгийцами по контракту Лунг-Хай, были затем более или менее постоянно перенесены в другие контракты предвоенного времени. Контракты эти суть:

1) 22 июля 1913 г.—соглашение с французской и бельгийской компаниями о постройке дороги Татун (на линии Пекин—Суйюань—Ченду)⁹⁹⁾ (Сычуань)—около 960 миль.

2) 14 ноября 1913 г.—соглашение с Chinese Central Railways о постройке линии Пукоу—Синьян (на Пекин—Ханькоуской дороге) около 300 миль¹⁰⁰⁾.

3) 21 января 1914 г.—соглашение с французским банком Banque Industrielle de Chine о постройке дорог от Ямчоу (Гуандун)—через Наннинг—Пэзэ и Шинг'ю до Юньчаньфу и оттуда до Чункинга (Сычуань)¹⁰¹⁾.

4) 31 марта 1914 г.—соглашение с «Британской и Китайской Корпорацией» о займе для выкупа провинциальной железной дороги в провинции Аньхуэй (в соседстве с Уху) для постройки дорог Нанкин—Нанчан (с ветками на Уху и Гуантчжоу) и Нанчан—Пиньянъя¹⁰²⁾.

5) 25 июня 1924 г.—соглашение с британской фирмой Пауллинг и Ко—о постройке дороги от пункта на р. Янцзы против Шази до Шинг'ю в пр. Гайчжоу, с веткой от Чанде (Changte) до Чанша (Хунань)—всего около 800 миль¹⁰³⁾.

⁹⁹⁾ Текст В, II, 1042. В этом договоре китайское правительство взяло на себя, между прочим, обязательство выкупить частную железную дорогу Тун-Пу.

¹⁰⁰⁾ Текст В, II, 1068. Линия эта должна была строиться как чисто-британское предприятие, хотя иностранная компания, как известно, представляет собой комбинацию британских и французских интересов. Контрольные условия в этом контракте все же несколько более благоприятны, чем в договоре Лунг-Хань; так, напр., ст. 16 содержит декларативное заявление, что «постройка и контроль над дорогой будет целиком находиться в руках (vested entirely in) китайского правительства». В остальном, однако, режим управления дорогой, примерно, тот же.

¹⁰¹⁾ Текст В, II, 1099. Названная система должна была инкорпорироваться (и стало быть подчинить иностранному контролю) также китайской правительству, дорогу Чичжучжоу—Пиньянъя (см. ниже).

¹⁰²⁾ Текст В, II, 1113. Предварительное соглашение было заключено еще 18 декабря 1913 года (В, II, 1146). Между прочим, иностранная фирма получает по этому договору комиссии со стоимости постройки (тогда как раньше об условливалось не более 5%).

Для полноты этого списка нужно добавить, что обменом нот от 31-го декабря 1913 ¹⁰⁴⁾ года—Германия обеспечила предоставление германскому капиталу финансирования (и связанного с ним контроля)—на условиях, как прямо оговорено, контракта Лунг-Хай¹⁰⁵⁾ железных дорог: а) Каоми (на Шаньдунской железной дороге)—Ичжоу—Ханчжуан, впоследствии измененный на Суйчжоу (провинция Цзянсу) и б) Цзинаньфу—пункт на Пекин—Ханькоуской дороге близ Шунте. Далее, к этому же периоду следует отнести договоры, заключенные на тех же, примерно, условиях: в) 27 марта 1916 года с Русско-Азиатским банком—о постройке дорог Харбин—Сахалин и Мерген—Цзицкар (Маньчжурия)¹⁰⁶⁾ и г) 17 мая и 29 сентября 1916 г. и 30 июня 1917 г. с американской фирмой Симс-Карей о постройке целой сети железных дорог, протяженiem в 1.500 миль (впоследствии сокращено до 1.100 миль)¹⁰⁷⁾. Этот последний контракт характеризовался, между прочим, уже рядом черт, свойственных только периоду борьбы за концессии; так концессионер на срок договора (50 лет) получает 25% (потом изменено на 20%), чистой прибыли и, кроме того, имеет огромную комиссию в 8% с цены постройки.

Весь этот огромный договорный материал остается практически мертвой буквой. За исключением контракта Лунг-Хай¹⁰⁸⁾, ни на одной дороге не начиналась серьезная постройка, и даже не было выпущено займа¹⁰⁹⁾. Причиной явилась отчасти борьба между самими иностранными интересами (в частности, в отношении дороги Цзинчжоу—Айгун и проекта Симс-Карей), отчасти противодействие со стороны местных китайских властей и населения, отчасти наступление мировой войны, парализовавшей всякое инвестирование со стороны европейских стран, наконец, нематую роль сыграла гражданская война и беспорядки в самом Китае.

Если оставить в стороне—а) давно аннулированный план дороги Цзинчжоу—Айгун и б) германский проект дорог Каоми—Суйчжоу и Цзинань-

¹⁰⁴⁾ Текст см. В, II, 1095.

¹⁰⁵⁾ С добавлением принципа наибольшего благоприобретования по сравнению с будущими контрактами.

¹⁰⁶⁾ Текст В, II, 1268.

¹⁰⁷⁾ Тексты В, II, 1313—1323. Первоначально были намечены к постройке следующие линии: Ханчжоу (Хунань)—Ниннин (Гуандун); Фынчен (Fengcheng) (Шаньси)—Нинся (Ганьсю); Нинся—Ланьчжоу; Гуанчжоу—Лу-хуэй (Гуандун); Ханчжоу—Венчжоу (Чжэцзян). В дальнейшем однако конкретное содержание этой концессии беспрерывно менялось — отчасти вследствие того, что американцы постоянно оказывались заставляемыми в чью-либо чужую сферу железнодорожных интересов, что вызывало протесты со стороны владельцев этой сферы.* Последним соглашением от 30 июня 1917 г. намечены линии двух дорог от линии Пекин—Ханькоу до Ченду. (Сычуань) и от Чжучжоу до Баокина (Peking) (Хунань).

¹⁰⁸⁾ И на этой дороге работа шла чрезвычайно медленно.

¹⁰⁹⁾ Всех же были выпущены займы на дороги Цзинчжоу—Айгун, Нанкин—Хуанчэн, Татун—Ченду (см. соотв. места у Мак. Мюррея). В связи с дорогой Янчжоу—Чуннань был получен лишь заем в 32 с лишним миль, фр.; еще меньше заемы на предварительные расходы были получены в связи с договором Пукоу—Синьян и проектом Русско-Азиатского банка. Что касается постройки, то согласно China Yearbook 1925/26 год. (стр. 336 и след.) на всех этих дорогах вместе сделаны лишь следующие работы: был начат сооружением Пукоуской конец линии Пукоу—Синьян, и произведена разработка двух линий из проекта Симс-Карей. Ныне все это, разумеется, оставлено.

фу—Шунте, который также, разумеется, прекратил существование в связи с потерей Германией всех своих трактатных и концессионных прав в Китае, то современное юридическое положение оставшихся проектов следует признать довольно неопределенным. Формально соответствующие договоры как будто продолжают связывать обе стороны¹⁰⁴), и в списке железных дорог Китая, составленном Китайским Правительственным Бюро Экономической Информации¹⁰⁵), мы находим все эти линии в отеле «железные дороги, на постройку коих заключены договоры». Равным образом они фигурируют в том же отделе списка железных дорог, помещенного в «China Yearbook» 1925/26 г. Далее, в конце марта 1925 г., пекинская пресса сообщала о том, что в китайских правительствах кругах обсуждается вопрос об аннулировании контракта с Banque Industrielle de Chine, из чего следует, что он пока считаетсядей-

ствительным. При всем том, договоры эти поросли уже мхом, и ни та, ни другая стороны не имеют, видимо, намерения их форсировать. В пекинской газете «Чен-бао», в апреле текущего года, мы находим сообщение о том, что предполагается, наконец, приступить к постройке дороги Татунфу—Ченду, для чего Министерству Путей Сообщения поручено начать переговоры с бельгийской компанией. Сомнительно, чтобы эти переговоры (которые пока еще не ведутся) держались в рамках условий прежнего контракта. Наиболее правильное отношение к нему, по нашему мнению, заключается в признании за указанными дорогами некоторой отрицательной силы: они, вероятно, затруднили бы китайскому правительству выдачу концессии на те же дороги кому-либо иному, кроме первоначального контрагента¹⁰⁶), который может ссылаться на формально действующий договор.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

НОВЫЙ КОНСОРЦИУМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПОЛИТИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ В КИТАЕ ПОСЛЕ ВОИНЫ.

Мировая война, как сказано, имела, между прочим, своим последствием фактическую приостановку ж.-д. строительства в Китае. Иностранные державы и иностранный капитал оказались занятыми в другом месте, и, в результате, предвзятые и немногочисленные военные контракты остались, как мы видели, мертвой буквой. С другой стороны, мировая война и русская революция внесли значительное изменение в политическую ситуацию Китая. Коротко говоря, Германия оказалась вычеркнутой из списка империалистических держав в Китае. Россия вышла из него (вследствие гражданской войны, и по добром воле), но это колоссально усилилась роль Японии, которая одна из всех имела в Китае в период войны развязанные руки. Германское железнодорожное наследство в Шаньдуне еще в 1914 г. оказалось в японских руках; японцы проявили также значительную активность в деле железнодорожного строительства и вообще капиталистического проникновения в Маньчжурию (об этом см. ниже)¹⁰⁷), а история представления 21 требований в 1915 г. показала что Япония решилась использовать сложившуюся для нея в Китае ситуацию для извлечения максимальных выгод. С другой стороны, обнажившаяся к концу войны очевидная мировая гегемония Соединенных Штатов увеличила вес последних в Китае, как и во всем мире, несмотря на то, что в деле капиталистического проникновения в эту страну Штаты не обнаружили серьезного продвижения.

Эти политические перемены привели, таким образом, к значительному обострению наличных про-

¹⁰⁴) Поскольку, впрочем, деяный контрагент связан договором о консорциуме (см. ниже), он должен был бы в случае реализации контракта допустить его интернационализацию.

¹⁰⁵) Приложение № 25 к Chinese Economic Monthly за 1925 год.

¹⁰⁶) Все, что касается японского проникновения в Маньчжурию, выделено нами в отдельную главу (гл. VI).

тиворечий в международно-политической обстановке на Дальнем Востоке и в Китае. Осознав свой экономический и политический вес и свое значение в сфере мировой политики, Соединенные Штаты, тем не менее, проявляли готовность мириться с молниеносным проникновением Японии в Китай, которое угрожало в конечном счете и финансово-коммерческим и политико-стратегическим интересам Америки. Действительно, японская экспансия должна была привести в будущем к закрытию для американского капитала дверей Китая—тех самых дверей, для удержания которых открытыми Америка столько сделала за последние 25 лет. С другой стороны, в отдаленной перспективе виделось полное освоение Японии в некоторой части китайской территории, создание ею мощной материальной империи, превращение ее в первоклассную мировую державу—что не могло бы не явиться угрозой американским владениям на Тихом океане—and даже, быть может, ее собственному западному побережью.

Все эти опасения могут быть признаны преувеличенными, но они должны были возметь определенную реакцию. С окончанием войны американская политика—с большей или меньшей степенью активности—стала направляться, если не на изгнание Японии из Китая, то, по крайней мере, на ограничение ее дальнейшего продвижения. Вместе с тем возросли и собственные американские амбиции в отношении Китая.

В силу особенностей международно-политического и экономического положения Америки, эта политика быстро приняла форму организации международного воздействия. И в прежнее время Соединенные Штаты имели ту же тенденцию к «международному кооперированию» — что объяснялось отчасти их экономической значимостью, отчасти слабостью их военных сил и вытекавшим отсю-

¹⁰⁷) Far Eastern Times 30 марта 1925 года.

да предпочтением таскать каштаны из огня чужими руками,—отчасти, наконец, стремлением противопоставить руководимую ими международно-экономическую акцию милитаристическим авантюрам отдельных держав. После войны финансово-капиталистическая гегемония Америки и несомненная зависимость от нее европейских держав, кредитором коих она является, сугубо обеспечивали ей руководящее положение в любой международной комбинации,—в частности, связанный с Дальним Востоком. Облечение собственных американских целей в форму международного действия диктовалось, таким образом, как всей предшествующей историей, так и природой постсоветской ситуации. Мы видели, позднее, блестящее действие этого метода на Вашингтонской конференции, на которой Америка без труда добилась двух своих главных для того момента целей—разрыва англо-японского союза и вытеснения Японии из Шаньдуна.

ОБРАЗОВАНИЕ КОНСОРЦИУМА.

В сфере железнодорожной политики американская тенденция к «интернациональному кооперированию» под собственным руководством привела к пересмотру и усилению тех связей, которые уже существовали в данной области между капиталистическими интересами различных национальностей. Надо заметить, что в области железнодорожного строительства анти-японская политика Америки осложнялась давними тяготами к захвату под свой контроль китайского железнодорожного строительства, этой основы и регулятора всего хозяйственного развития страны. Путем интернационального кооперирования в области этого строительства Америка рассчитывала сразу добиться двух целей: с одной стороны, «сократить» Японию, успехи которой в одной важнейшей области китайской экономики, да, пожалуй, и политики—были бы сведены на нет необходимости делиться с остальными великими державами,—а, с другой стороны,—осуществить, наконец, тот международный, т.е., в частности, больше всего американский контроль над железными дорогами Китая, к которому Америка так давно стремилась,—и тем самым довести свое экономическое и политическое влияние в Китае до апогея⁹⁹.

Сюда, как равно и от аналогичных стремлений в области финансов, посыпалась идея нового консорциума, представлявшегося, в отличие от старого, попытку интернационализации (а, следовательно, американизации) на будущее время не только сферы административных, но и железнодорожных финансовых Китая. Консорциум этот с самого начала явился американским детищем, и Америка неизменно доминировала на его советах.

История консорциумов—первого и второго—показывает, как зигзагообразно развитие той или иной политики—хотя бы даже она была столь стационарной и твердой, как политика американского капитала. Еще в 1908—1919 г. г. государственный секретарь Нокс выдвинул проект «интернационализации железных дорог в Маньчжурии (о нем будет речь ниже, см. гл. VI). Тот же Нокс добился участия Америки в Хугуанском займе, в дальнейшем

именно Америка, в лице своего генерального консула в Мукдзне Стратса, проявила инициативу и привлекла руководящее участие в создании первого консорциума, который — в особенности до вступления в него Японии и России—был в первую очередь делом американских рук. Однако, в 1913-м году администрация Вильсона публично и официально выразила свое осуждение «дипломатии доллара» и заставила американскую группу выйти из консорциума. Это было сделано вовсе не потому, что Америка желала есть какую-либо самостоятельную политику или действительно пренебрегала дипломатией доллара¹⁰⁰), а просто из нежелания Соединенных Штатов кспрометировать свою либеральную репутацию (из какой репутации они извлекают значительные финансово-экономические выгоды в Китае) участием в таком откровенно бесстыдном и грабительском деле, как реорганизованный заем. В конце и после войны, однако, в Соединенных Штатах усилились открыто-империалистические тенденции; с другой стороны, в Китае царил хаос; наконец, организация нового консорциума сама по себе, казалось, не носила столь компрометирующего характера, как реорганизационный заем. Все это позволило Вашингтону совершить кругой поворот, и в 1918 году Штаты сами проявили инициативу в деле реорганизации старого консорциума (с исключением Германии и России, но с участием (Америки) на новых началах: 8-го—9-го июля 1918 г. состоялся обмен писем между инициативной американской банковской группой (включавшей в себя те же крупные банки во главе с Морганом, которые участвовали в Хугуанском займе и в консорциуме 1913 года) и Государственным Департаментом, который гарантировал этой группе полную поддержку и одобрил организацию нового консорциума).

Эта организация потребовала значительных усилий и длительной переписки (которая—что весьма характерно—весьма в дипломатическом порядке между самими правительствами)¹⁰¹) — ибо Япония стремилась во чтобы то ни стало исключить из сферы действия консорциума Маньчжурию и Монголию, которые она рассматривает как сферу своих исключительных интересов. Именно этого, однако, Америка не могла и не хотела допустить. В результате стороны согласились на том, что вне сферы консорциума остаются только Южно-Маньчжурская ж. д. со всеми ее наличными ветвями, а также линии Симинь—Мукдзнь, Гиринь—Чанчунь и проектированные японцами еще в 1918 г. железные дороги Сынгапур—Тасканьи, Чанчунь—Таонаньфу, Гиринь—Хийгин, Кайюань—Гиринь (о них см. ниже гл. VI). Договор о новом консорциуме¹⁰²) был подписан 15-го октября 1920 года между Гонконг-Шанхайским банком, Индо-Китайским банком, Иокогама-Спешен банком и несколькими американскими

⁹⁹) «Дипломатия доллара была определена В'шлардом Стратом, как логичное продолжение нашей национальной морали и правомерного стремления Соед. Штат. занять более важное место за соревновательным столом народов. Эта политика имеет целью не только защищать существующие коммерческие и иные интересы, но и очистить дороги тем, кто еще их не имеет, но кто будет их иметь». (Оверлах. цит. соч., стр. 215). Такова именно политика Америки в Южно-Американских государствах.

¹⁰⁰) Опубликовано полностью в Д. стр. 324—356.

¹⁰¹) Текст там же, стр. 357.

скими банками, каждый из которых (а amer. банки все вместе) является представителем банковской группы своей национальности¹¹¹). Договор содержит в себе, между прочим, следующие пункты, представляющие интерес с точки зрения вопроса о ж.-д. строительстве: 1) Во введении указывается, что правительства четырех занятыесовых держав, обязались, каждое, предоставить своей национальной группе полную и исключительную поддержку, так-что, в случае возникновения соперничества в деле получения прав на выкуп какого-либо займа, консорциум будет поддержан всем авторитетом четырех указанных держав. 2) Согласно ст. 2-й, сфера действия договора обнимает все существующие или будущие соглашения, связанные с выпуском (за границей) публичных займов, для китайского правительства, его департаментов, для провинций Китая, для частных компаний, принадлежащих или контролируемых китайскими властями, —как равно и займов, предоставленных кому бы то ни было, если они гарантированы центральным правительством или провинциальными властями. Под займами в данном случае имеются в виду не только, так-называемые, административные, но и железнодорожные (и промышленные,—кроме, впрочем, существующих соглашений, относящихся к предприятиям), реализация которых успела значительно продвинуться вперед). 3) Согласно ст. 3-й, в каждом таком займе,—кто бы ни был первоначальным кредитором,—каждая из четырех групп получает равную долю участия, в каждой доле они участвуют также в превтарительных авансах в счет любого из описанных выше займов (с правом, разумеется, для каждой из сторон отказаться от своего участия, предоставляя тем самым, конечно, свободу остальным).

Еще до подписания этого договора 28 сентября 1920 г. правительства четырех держав официально нотифицировали Китай о предстоящем образовании консорциума и—как сказано в ноте: во избежание недоразумений—о том, что каждое из них обязалось оказывать своей группе и всему консорциуму в целом полную поддержку¹¹²).

28-го мая 1923 года, в связи с попадками на консорциум, совет этого последнего счет нужным выступить с резолюцией¹¹³, в которой характеризовались основные принципы его политики и опровергались различные обвинения, к нему предъявленные. Резолюция эта определяет политику консорциума как «замену международного соперничества международным сотрудничеством в экономических и финансовых делах Китая». Главы четырех групп рассматривают эту политику, как воплощение принципов Вашингтонских соглашений и начала открытия дверей. Они утверждают, что консорциум является главным, и чуть ли не единственным, барьером, ограждающим Китай от возвращения держав к

¹¹¹) Каждая такая группа обнимает практически все сколько-нибудь значительные финансовые интересы данной страны в Китае, но, разумеется, консорциум формально не связывает капитал других национальностей — белгийской, голландской и др.

¹¹²) Текст см. Д. 324—325.

¹¹³) Текст см. Ж. 809.

политике расчленения его и огораживания в нем сфере интересов.

Если оставить в стороне содержащуюся здесь поэзию то нужно признать, что задача консорциума в сфере ж.-д. строительства действительно заключается в том, чтобы в этой области, как раньше того в области государственных займов, устранил почти-что всякую конкуренцию, а следовательно дать возможность иностранным соискателям концессий вынуждать у китайского правительства любые условия. В самом деле, если бы китайское правительство, не договорившись с консорциумом по вопросу о финансировании постройки какой-либо железной дороги, попытается спротивиться на более благоприятных условиях с независимой финансовой организацией, то, во-первых, у него мало шансов найти такую организацию, ибо все крупные финансовые концерны четырех важнейших стран входят в состав консорциума, а во-вторых,—если он ее и нашел—на него было бы оказано сильнейшее дипломатическое давление, которое практически вынудило бы его отказаться от попытки обойти консорциум. Этот последний оказывается, т. об., полным монополистом как в деле финансирования железнодорожного строительства Китая, так и в отношении финансирования Китая вообще, и, господствуя над его финансами, должен по мысли его основателей, приобрести и исключительное политическое влияние—практически стать чем-то вроде международного конкурсного управления по делам Китая¹¹⁴). Этого рода функции—при условии, разумеется, приличной завесы в высшей степени отвечают амбициям некоторой части американского капитала (возглавляемой как-раз фирмой Моргана).

ПОСЛЕДСТВИЯ.

Истекшие пять лет обнаружили, однако, всю ошибочность подобного рода представлений. Консорциум отсюда не стал неофициальным правительством Китая—в действительности его влияние на китайские дела свелось к чисто-отрицательному моменту: консорциум неудачно пытался навязать Китаю свои условия, но не успев в этом, ограничился по существу ролью пробки, застопорившей какое бы то ни было внешнее финансирование Китая. За последние годы Китай—вначале благодаря консорциуму а в дальнейшем—скорее, пожалуй, в силу естественного хода вещей—вовсе не мог получить никаких иностранных кредитов — общих или иных¹¹⁵). Публичные кредитные операции китайского правительства ограничились внутренним рынком, а консорциум, как таковой, впал в совершенное ничтожество.

В упомянутой выше резолюции совета консорциума 1923 года последний приписывает себе заслугу «приостановки непродуктивного занятия денег за границей и поощрения внутренних займов». Это утверждение следует признать по существу правильным (хотя и слегка преувеличенным,

¹¹⁴) Ср.: ...«Консорциум... будет иметь власть кошелька в своих руках, и поэтому станет реальным правительством Китая». Bussill: «The Problem of China». 1922 г., стр. 162.

¹¹⁵) Кроме секретных, разумеется, и кроме деятельности Японии в Маньчжурии—о чем ниже.

так как не один только консорциум играл здесь роль), — но ведь совершенно очевидно, что цели консорциума при его создании отнюдь не ограничивались подобной филантропией¹¹⁶.

Причины неудачи консорциума вкратце могут быть определены так: 1) Развивавшееся за постедние годы в Китае национальное движение делало для всякого китайского правительства невозможным заключение займов на унизительных и тяжелых условиях, подобных довоенным; с другой стороны — процесс милитаристической дезинтеграции Китая, и непрерывная гражданская война, и беспорядки грубо побуждали иностранных (а особенно американских и британских) капиталистов наставлять на всякого рода «гарантии», «контроле» и т. д., которые представлялись им тем более необходимыми, что эвентуальный контрагент — центральное китайское правительство не имело реальной власти даже в пределах собственного столичного округа; создавшееся, таким образом, противоречие, оказалось неразрешимым. 2) Более того, для растущего национального самосознания Китая, самая идея опекающего страну международного банковского объединения должна была явиться не-приемлемой и вызвать бурное возмущение, воспринявшее консорциуму осуществить что-либо положительное¹¹⁷. 3) Ход внутренней борьбы в Китае привел к полной эманципации от центра провинциальных и вообще китайских властей, возглавляемых милитаристами. Совершенно очевидно, что контролировать финансы двух дюжин генералов несравненно сложнее, чем иметь дело с одной центральной властью. 4) Со времени падения кабинета Тераути, Япония, — против которой объективно консорциум был направлен — от методов агрессии (пример — 21 условие) перешла к гораздо более гибкой политике сращивания с определенными фракциями и административными группировками Китая; ее методы финансирования также стали более гибкими и менее уловимыми как для общественного мнения Китая, так и для международного контроля.

В результате консорциум не достиг (по крайней мере полностью) и своей второй задачи — он не вытеснил Японии из Маньчжурии и не остановил ее дальнейшего продвижения в этот край, осу-

ществляемого при помощи местной администрации.

Все сказанное полностью относится и к области железнодорожного строительства — особенно, скажем мы, к этой области, так как в ней отрицательная роль самого консорциума, по общему отзыву, сказалась сильнее, чем где бы ни было¹¹⁸. Послевоенный период явился, в той же степени как и военные годы, эпохой почти полного застоя в железнодорожном строительстве: строительство за все последнее пятилетие ограничивается небольшими продлениеми двух-трех существующих линий (см. след. главу). Отчасти в этом повинны общие условия — на что не перестают указывать сторонники консорциума¹¹⁹. Но не может быть сомнения, что позиция и даже самое существование консорциума сыграло здесь значительную роль и, не будь этого учреждения, Китаю удалось бы все же, используя конкуренцию, получить на более или менее приемлемых условиях капитал для постройки столь необходимых для него путей сообщения¹²⁰.

Само собой разумеется, что современное положение вещей отнюдь не устраивает иностранных капиталистов. Достаточно провести параллель между последним пятилетием 1911—1916 гг. с его рядом крупнейших железнодорожных контрактов, чтобы понять разницу. Не только со стороны китайцев, но и со стороны иностранных капиталистов консорциум, и та официальная поддержка, которую ему оказывают державы, вызывают критику и протесты. В прессе и в деловых кругах против консорциума ведется целая кампания, имеющая целью ограничить его функции, как в 1913 г., политическими займами и предоставить ж.-д. строительство свободной конкуренции. До сих пор официальные круги Англии и Америки не поддавались этой оппозиции. Япония, со своей стороны, не имеет оснований жаловаться, ибо она отлично обходит поставленные ей рогатки. Дело, однако, в том, что осенью 1925 г. кончается пятилетний срок действия договора о консорциуме, и возникает вопрос о его продлении — и тут-то оппозиция может оказаться победившей. В случае невозобновления договора, ж.-д. строительство Китая должно будет, очевидно, вступить в новую fazu.

¹¹⁶) Впрочем, последнее время английские и американские капиталисты в самом деле склонны к необходимости сделать заслугу. См. следующий отрывок из речи англ. Министра Иностранных Дел Чемберлена, произнесенной им 18 июня 1925 г. в палате общин в связи с событиями в Китае: «Возьмите пример: банковский консорциум. Каждая страна, находящаяся у власти в Китае, в любой момент готова заложить ресурсы этой страны, лишь бы получить деньги. Консорциум предупредил соперничество иностранных держав, занятых интересованных в Китае... Консорциум сам по себе не заключил никаких сделок и ничего не выиграл для себя, но он воспрепятствовал множеству нежелательных соотношений и, таким образом, благодаря своей ограциальной позиции сохранил в непреклонности ресурсов Китая до момента действительного возрождения Китайской республики».

¹¹⁷) В апреле 1925 г. в Британской Палате Общин был задан вопрос, известно ли Правительству о существовании в Китае предубеждения против консорциума, с которым Китай желает иметь никакого дела. В своем ответе Чемберлен вынужден был признать, что ему об этом хорошо известно.

¹¹⁸) Железнодорожные займы отличаются от общих административных тем, что они в меньшей степени несут риска, связанный с политической обстановкой, и, стало быть, меньше от нее зависят. Кроме того, в области ж.-д. финансов легче найти способ обеспечения, который был бы приемлем как для кредиторов, так и для Китая.

¹¹⁹) Американская газета в Шанхае The China Press от 7 января 1925 г. находит, напр., что «китайская сила на земле не может заставить частных инвесторов вложить при настоящих условиях что бы то ни было в китайские ценные бумаги» (имеются в виду железнодорожные обязательства).

¹²⁰) «В области развития путей сообщения наблюдается полный крах», — пишет Far Eastern Times (Пекин) от 17 января 1925 г.: — «и так оно остается, пока не будет основная причина этого краха — соглашение о Новом Консорциуме». Консорциум представляет собой главное препятствие всем крупным промышленным предприятиям в Китае и, в частности, делает невозможным постройку железных дорог» (там же от 23 февраля 1925 г.).

ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ В ИСТОРИИ КИТАЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ⁽¹⁾.

СТРОИТЕЛЬСТВО.

Как мы только-что указывали, образование нового консорциума, вкупе с другими условиями, свело железнодорожное строительство в Китае к совершенно незначительным размерам. Строительство это, поскольку оно совершилось при участии иностранного капитала, связано, прежде всего, с двумя контрактами, заключенными до подписания договора о консорциуме — именно с договором 1919 г. с «Пекинским Синдикатом» (британским) о продлении дороги Таоку—Циньхуа до Минсения на Желтой реке (60 км.)⁽²⁾ и уже упомянутым договором 1920 г. с франко-бельгийскими и голландскими интересами о дополнительном займе для постройки дороги Лунг-Хай. Постройка первой из этих дорог задержалась, и пока начаты только земляные работы. Постройка второй продолжается более оживленным темпом: в настоящее время восточная секция дошла уже до Хайчжоу; западная оканчивается в Шенчжоу, и идут переговоры с местными властями о ее продолжении⁽³⁾.

Кроме того, в 1922 году бельгийские капиталисты предоставили Китаю заем на продление Пекин-Калганской дороги (см. ниже), а в 1921 г. у Британской и Китайской Корпорации были получены 2 милл. китайских долларов и 500.000 фунтов стерлингов на сооружение второй колеи на участке Тоншань—Шаньхайгуань Пекин-Мукденской дороги (закончено)⁽⁴⁾ и на окончании ветки в 133 километра от Цзинсяня (Chin Hsien) до Чаянья (Chao Yang) ныне построено 112 км. до угольных копей в Пей-Пяо⁽⁵⁾.

Из дорог, на которые были также предоставлены заемы, под постройкой все еще числится Ханькоу-Сычуанская (одна из Хугунских линий), но она практически находится на погожении консервации.

Что касается постройки дорог китайским правительством на свои собственные или на частные китайские средства, то стремление к такой постройке возникло очень давно, но она затруднялась и затрудняется отсутствием достаточных собственных капиталов, а в последнее время и общими неблагоприятными условиями. Первая такая построй-

⁽¹⁾ В этой главе мы касаемся только двух моментов: договорных отношений и фактической постройки. В другом месте нам придется говорить о тех весьма важных фактических переменах, которые имели место в области контроля над существующими железными дорогами, но которые не нашли себе пока отражения в договорах.

⁽²⁾ Утвержден президентским мандатом 25 ноября 1920 года; текст не опубликован; суммарное содерж. см. Ж. 346; из него известует, что новая дорога будет находиться на том же положении, что и линия Циньхуа—Таоку.

⁽³⁾ Chinese Economic Bulletin № 211, от 7 марта 1925 г., № 229, от 11 июля 1925 г.

⁽⁴⁾ По сообщению прессы (Far Eastern Times (Пекин) 20 марта 1925 г.) Чжан Цзо-личь собирается на собственные средства провести вторую колею на секции Шанхайгуань—Цзиньчжоу

⁽⁵⁾ З. 331.

ка началась еще в 1899 г. с помощью американских инженеров. Она должна была соединить угольные копи Пиньсяня (Цзянсу) с Чучжоу (Хунань) на берегу притока Янцзы, откуда уголь мог следовать на Ханьянский завод. Дорога была закончена постройкой в 1902 г. Далее в 1905 г. китайское правительство приступило к постройке — своим собственным капиталом (на частный доход от Пекин-Мукденской дороги) и собственными техническими силами — дороги от Пекина на северо-запад. Первая секция в 134 миля до Каттана была закончена в сентябре 1909 г.; в апреле 1915 г. дорога была доведена до Татунгфу, в сентябре до Фынчена (266 миль от Пекина). Постройка продолжалась и дальше, дойдя в апреле 1921 г. до Сюйана (по имени которого дорога теперь называется), и в феврале 1923 г. до Баода (Paotow). Проектируя дальнейшее продление до Нинься, китайское правительство должно было, ввиду скучности собственных средств, все же в октябре 1922 г. заключить упомянутый выше договор о займе в 4 милл. ф. стерл. с бельгийским обществом «Société Belge d'entreprise en Chine»; под этот заем был получен аванс в 800.000 ф. стерл., но постройка пока почти не профинансировалась.

Помимо того, самостоятельное китайское железнодорожное строительство происходило во многих провинциях, но нигде пока не было заведено до конца. Земляные работы (постройка насыпи) для жел. дороги явились одной из естественных форм общественных работ для пострадавших от бесчисленных бедствий (голода, засухи, наводнения), испытываемых то тем, то другим районом Китая. В таком порядке были, между прочим, построены насыпи для дороги в Чжили (Шицзягуань — Шаньхайчжоу), в Шаньдуне (Вэйсянь — Чифу) и в некоторых других местах. Дальше этого, однако, дело не пошло⁽⁶⁾. Кроме того, газеты чуть ли не ежедневно сообщают о решении провинциальных или центральной власти начать постройку различных линий — но, насколько можно судить, ни в одном случае вопрос не вышел из стадии проектирования.

Если в области нового строительства последнее пятилетие представляется, таким образом, мало содержательным, то зато в течение этого времени к Китаю вернулась одна из концессионированных дорог — Шаньдунская, и к его выгоде радикально изменился статус другой иностранной концессии — Китайской Восточной железной дороги.

Возврат Шаньдунской дороги. Железная дорога Циндао—Цзинаньфу в Шаньдуне, представляя-

⁽⁶⁾ По недавним сведениям, Мин. путей Сообщения собирается в ближайшем будущем достроить линию в Чжили, пользуясь тем, что собственники расположены вдоль нее рудников готовы субсидировать постройку. Подвижной состав и служащие будут взяты либо с Пекин-Мукденской, либо с Тяньцзинь-Пукоуской дорогой (Chinese Economic Bulletin № 203, от 10 января 1925 г., стр. 13).

вшая собой германскую концессию, была (вместе с арендованной территорией Цзяочжоу) еще осенью 1914 г. захвачена Японией и даже оккупирована японскими войсками (как указано выше, германский гарнизон стоял раньше только в Циндао и в арендованной зоне). Китай требовал возврата своей территории и дороги, но Япония, разумеется, не имела намерения выпускать свою добычу, и с тех пор вопрос о судьбе Шаньдуна, понимая под этим как Цзяочжоу, так и все бывшие германские права и интересы в этой провинции—стал одним из самых болезненных в области внешних отношений Китая.

В 1915 г. в результате предъявления 21 требования, Китай был вынужден подписать «Договор с Шаньдунем»¹²⁷, ст. I которого содержит обязательство Китая признать всякое решение, которое состоится между Японией и Германией на счет бывших прав последней в Шаньдуне (включая и право на железную дорогу). Со своей стороны Япония обменом нот, приложенных к тому же договору, обязалась-было на определенных условиях вернуть Китаю арендованную территорию Цзяочжоу. Позднее, в 1917 г., учитывая свое монопольное положение во время войны и зависимость от нее европейских союзников, Япония заключила с последними ряд секретных договоров¹²⁸, коими обеспечивала за собой все германское наследство в Шаньдуне. Одновременно пользуясь, между прочим, тем, что к власти в Китае пришли ее представители—аньфусты—Япония продолжала укрепляться во владении этим наследством и даже в расширении его. Так, в октябре 1917 г. японцы заявляют об учреждении в зоне железной дороги гражданской администрации, которой не было у немцев¹²⁹). Далее, 24 сентября 1918 г., состоялось соглашение—никогда, впрочем, не ратифицированное Китаем—об установлении в будущем совместного японо-китайского управления Шаньдунской дорогой¹³⁰), и тогда же было подписано другое соглашение с тремя японскими банками—о займе на постройку двух дорог в Шаньдуне Каоми—Сучжоу и Цзинян—Шунте, которые в 1913 году были обещаны немцам¹³¹) (см. выше).

Между тем, весной 1917 г. началась кампания по вовлечению Китая в войну. Соединенные Штаты, побудившие Китай сначала к разрыву дипломатических сношений с Германией (14 марта 1917 г.), а затем и к объятию войны (14 августа 1917 г.),

¹²⁷) Текст В. II, 1216 и след. Подробная история у Милларда *Our Eastern Question 1916* г., стр. 87—146, также Вильямса, цит. соч., стр. 381—407 и G. Z. Wood's —*The twenty one demands* (1921 г.) и др.

¹²⁸) В. II 1167 и сл. также Рессель, цит. соч., стр. 135 и след. Вильямса, цит. соч. стр. 397 и сл. и Миллард *Conflict of Policy in Asia* (1924 г.).

¹²⁹) Williams: *China Yesterday and to day* (1923 г.) Стр. 507.

¹³⁰) Обмен нот—текст В. II, 1445. Там же указывается, что дорога будет охраняться кит. полицией под начальством японских офицеров.

¹³¹) Текст В. II, 1450. Этот заем принадлежит к числу «Нанкихаровских заемов», поступившим простым средством финансирования японских представников. Под этот заем, в частности, аньфусты получили 20 милл. ен. Этот договор считается действующим, но права Японии перешли к консорциуму.

поддерживали в Китае надежду на возвращение всего, что было потеряно в 1914 и 1915 гг.—в частности Цзяочжоу и Шаньдунской дороги. Китайское общественное мнение приняло эти обещания всерьез. Тем сильнее было возмущение и недовольство, когда на Версальской конференции оказалось, что Япония успела себя гарантировать, и что Китая ничего не добриться. Версальский договор (стт. 156 и 158)¹³²) передал все германские права в Шаньдуне—и в том числе права на дорогу—не Китаю, а Японии. Общественное мнение в Китае было возбуждено до крайности, и под его давлением китайская делегация отказалась подписать договор. Вопрос о Шаньдуне и о Шаньдунской дороге остался, таким образом, висеть в воздухе.

Америка, которая тоже, как известно, не подписала Версальского договора, решила в соответствии со своей общей анти-японской политикой исправить свою ошибку 1917 и 1919 гг. Вопрос о Шаньдуне был поставлен хотя и не на самой Вашингтонской конференции, но одновременно с нею; сепаратные переговоры велись по этому вопросу между Японией и Китаем под непосредственным давлением Соед. Штатов, которые перетянули на свою сторону и Англию—и, в результате, 4 февраля 1922 года был подписан японо-китайский договор, дополненный впоследствии соглашениями 28 марта, 1 декабря и 5 декабря того же года¹³³), которые вернули Китаю, как арендованную территорию, так и дорогу—последнюю под условием уплаты суммы ее первоначальной стоимости с добавлением всех понесенных Японией издержек. Чрезвычайно интересно следующее: Китай предложил уплатить эту сумму наличными, но Япония решительно отказалась¹³⁴), потребовав «сохранения известного интереса на дороге». И, в конце-концов, добилась желаемого—выкуп дороги совершился по договору, путем выдачи Китаем Японии казначейских обязательств на сумму 40 милл. ен, сроком на 15 лет, причем на этот срок (досрочное погашение займа разрешено только через 5 лет) директор коммерческого движения (traffic Manager) и главный бухгалтер дороги должны быть японскими подданными (назначение их, впрочем, сохраняется за китайским правительством, они подчиняются китайскому управляемому дорогой и могут быть уволены им же «по разумным основаниям»)¹³⁵).

То обстоятельство, что Япония так упорно добивалась сохранения за собой этих, на первый взгляд, скромных прав контроля над дорогой, показывает, какое политическое значение придается иностранными империалистами участию в управлении

¹³²) Текст В. II, 1488. Официальные документы, относящиеся к обсуждению вопроса о Шаньдуне на Версальской конференции, см. Д. 7C5 и следующие.

¹³³) Подробная история переговоров и тексты у Милларда *Conflict of Asia* (1924 г.), стр. 440 и сл., а также Е. 1133—1195. Нужно подчеркнуть, что из всех элементов Шаньдунского вопроса наиболее трудным оказался как-раз вопрос о дороге, который для японцев представлял наибольшее значение, и по которому они дольше всего упрашивались.

¹³⁴) Williams: *China Yesterday and to day* (1923 г.). Стр. 502, также Е. 1142.

¹³⁵) В договоре имеется курьезная оговорка, что Китай только через 2½ года может назначить японскому директору движения китайского помощника.

ния китайскими дорогами, и лишний раз служит доказательством лживости обычных утверждений о том, что участие в контроле диктуется будто бы только финансовыми интересами¹³⁸). В данном случае финансовые интересы заведомо отсутствовали; напротив, Япония явно принесла их в жертву, чтобы хоть на несколько лет сохранить то или иное административное отношение к Шаньлунской дороге.

Договор о Шаньлунской дороге был ратифицирован в июне 1922 г., японские войска были выведены из железнодорожной зоны еще 9 мая того же года, дополнительное соглашение заключено 5 декабря 1922 г., а сама железная дорога передана 1-го января 1923 г.¹³⁹ В какой степени на этой дороге существуется ныне японский контроль—сказать очень трудно¹⁴⁰). В течение последних двух лет на дороге не прекращается междуусобная борьба между различными кликами в среде китайской администрации. В начале 1925 года борьба эта выразилась, между прочим, в стачке всех служащих и рабочих против части администрации, назначенной Пекином (стачка прошла под лозунгом «Шаньлун для шаньлунцев»); позднее нередко та или другая часть администрации оказывалась под арестом.

Перемены на К. В. ж. д. выше, описывая первоначальный статус Китайской Восточной железной дороги, мы указывали, что китайское правительство, хотя и назначало председателя Общества дороги (пост этот, как сказано, с 1901 г. по 1917 г. был вакантным), но в действительности не имело к ее управлению никакого отношения. Положение должно было измениться в связи с революцией в России, которая внесла полный переворот в русскую политику на Дальнем Востоке и которая, сразу и в резкой форме отмежевала Советскую Россию от противостоявших Китаю империалистических держав. В первые годы после Октябрьской революции результаты этой последней на Дальнем Востоке скажались, впрочем, главным образом, в форме ослабления русского влияния, как такового. В пограничной Китае Сибири шла гражданская война, появлялись и падали различные белые правительства, в большей или меньшей степени служившие агентами иностранного империализма, и неспособные, конечно, при всем желании, оказывать на Китай тот најим, которым славилось царское правительство. Притом Китай формально участвовал в международной интервенции в Сибири, что тоже не могло прибавить белогвардейцам престижа. С другой стороны, с Советской Россией у Китая дипломатических сношений не было, и советское влияние на Дальнем Востоке еще не давало себя знать. В итоге, после падения Колчака, Китай весной 1920 г. решил

¹³⁸ Ср. заявление американца Стрэта (цит. у Оверлаха, стр. VIII) о контроле над железными дорогами означает известные финансовые меры предосторожности, направленные на охрану фондов, полученных от займов.

¹³⁹ Japan Yearbook. 1924–25 гг.

¹⁴⁰ Ниже будет показано, что фактически иностранный контроль на железных дорогах Китая—кроме некоторых специальных случаев—за последние годы в значительной мере ослабел, но Япония обладает в Китае средствами, которые отступают у других держав, и к ней это относится в наибольшей степени.

самостоятельно вмешаться в управление дороги, находившееся в то время в руках махровых белогвардейцев. В связи с рабочими волнениями на дороге китайское правительство уволило управляющего дорогой генерала Хорвата и назначило трех китайских членов Правления¹⁴¹). Это вызвало протест со стороны, так называемого, реорганизованного Правления Русско-Азиатского банка¹⁴²), которое предполагало на принадлежность ему дороги, а равно со стороны поддерживавшего банк французского правительства. Как уже указано выше, дорога представляла собой по существу чисто государственное предприятие, была построена целиком на государственные средства, и, так называемый, парижский «Русско-Азиатский банк» не имел даже в своем распоряжении ни единого документа, устанавливающего его права на дорогу¹⁴³). Тем не менее, с одной стороны, под давлением французского правительства, а с другой стороны—в сознании невозможности предпринять что-либо решительное в отношении дороги без согласия ее настоящего хозяина, Советского правительства, Китай пошел на компромисс и 2-го октября 1920 года заключил с, так называемым, «Русско-Азиатским банком» дополнительное соглашение к контракту на постройку и эксплуатацию Кит. Вост. ж. д.¹⁴⁴), коим временно, до урегулирования вопроса с признанием Китаем русского правительства, устанавливается новый порядок управления дорогой. Китайское правительство получило право назначения, кроме председателя, еще четырех (из девяти) членов Правления, двух (из пяти) членов ревизионной комиссии и помощника управляющего дорогой. К. В. ж. д. была признана коммерческим предприятием, и служебные вакансии позже велись «справедливому делению между китайцами и русскими».

Этот режим существовал на дороге вплоть до осени 1924 года. История советско-китайских отношений и переговоров, с которыми были связаны дальнейшие судьбы дороги, не входит, конечно, в рамки настоящей работы. Здесь достаточно указать, что после долгого периода неофициальных отношений и после длительных переговоров, успеху которых иностранные империалисты изо всех сил стремились воспрепятствовать, 31-го мая 1924 года был, наконец, заключен с пекинским правительством договор¹⁴⁵), который содержит в себе, с одной стороны, основные принципы будущего режима доро-

¹⁴¹ См. Д. 652 и сл.

¹⁴² «Русско-Азиатский» банк был национализирован в общем порядке декретом Советского правительства и, следовательно, перешел со всеми его отделениями в собственность государства. Однако, его заграничные отделения не подчинились этой национализации: организованы в Париже, вопреки ставу, — самозваное Правление и до сих пор ведут независимое самостоятельное существование. Вопрос об их судьбе должен будет встать при переговорах с Францией, которая их поддерживает.

¹⁴³ Акции О-ва дороги с самого начала находились в «запасе» в государственном банке, где они и оставались после революции; все что «Русско-Азиатский банк» мог прельзть на последующих собраниях акционеров О-ва—это перевозможное удостоверение о том, что эти акции хранятся в Петрограде, но выданное неким фон-Гойером, служившим в Пекине в качестве финансового агента при Русской Миссии.

¹⁴⁴ Текст Б, 266 и сл.

¹⁴⁵ Текст Ж, 1192 и сл.

ги, имеющего быть установленным на предстоящей сино-советской конференции (ст. IX), а с другой — соглашение о временном — впредь до решения этой конференции—порядке управления. В связи с внутренним положением в Китае, для реализации этого соглашения потребовался второй договор — с мукденской администрацией¹¹⁴⁾ (маршал Чжан Цзо-линь), каковой и был подписан — с некоторыми отступлениями от пекинского текста — 20 сентября 1924 г., после чего в октябре того же года дорога перешла, наконец, под смешанное и паритетное советско-китайское управление.

Тексты обоих соглашений (в части, касающейся К. В. ж. д.) читатель найдет в приложении II. Здесь достаточно указать, что те значительные уступки, которые сделаны со стороны СССР Китаю, ныне пользующемуся на паритетных началах участием в управлении дорогой, представляет собой вполне естественный и добровольный вывод из этой общей позиции, которую Советские республики с самого начала заняли по отношению к Китаю, как и к другим восточным народам, борющимися за свое освобождение, как равно и из факта действительной дружбы к китайскому народу¹⁴⁵⁾.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

ЯПОНСКОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В МАНЬЧЖУРИИ.

Выше нам пришлось касаться японского проникновения в Шаньцун, которое началось оккупацией Цзяоцюко и Шаньдунской дороги и заключилось возвратом Шаньдуну Китаю. Какие бы надежды Япония ни связывала в период 1914 — 1923 гг. с этой присыцией, — несомненно, что ее важнейшие интересы всегда локализировались в другой области Китая — Маньчжурии и соприкасающейся к ней восточной внутренней Монголии¹⁴⁶⁾. Здесь сосредоточены важнейшие японские предприятия: железнодорожные, промышленные и иные; здесь Чонция неизболее сильна — политически и экономически, и здесь она ведет наиболее активную работу. Железнодорожное строительство в Маньчжурии — будучи непосредственно связано с этой японской деятельностью — имеет свою собственную, стилическую от строительства в остальном Китае, историю, и заслуживает самостоятельного рассмотрения.

ПОРТСМУТСКИЙ МИР И СОГЛАШЕНИЯ 1907—1909 ГГ.

До русско-японской войны Маньчжурия в целом представляла, как мы уже указывали в одной из первых глав, сферу специальных интересов и

влияния России. В области железнодорожной этому факту отвечали; а) соглашение 1899 г.. согласно которому важнейший соперник — Англия — отказалась от соискательства концессий к северу от великой стены (см. выше); б) существование КВЖД, которая в начале столетия была продлена до арендованной Россией территории (Дальний и Порт-Артур), и которая пересекала, таким образом, как Северную, так и Южную Маньчжурию.

Поражение России в войне с Японией — резко изменило положение. По Портсмутскому договору¹⁴⁷⁾ Россия уступила Японии арендованную территорию Квантунга (ст. V) и южный участок КВЖД — от Чанчуня до Порт-Артура (ст. VI), который получил отныне название Южно-Маньчжурской железной дороги. Эта уступка была затем признана Китаем в договоре с Японией от 22 декабря 1905 г.¹⁴⁸⁾, который, вместе с тем, предоставил Японии право переоборудования военной узкоколейки, выстроенной ею во время войны между Мукденем и Аньдунем (на китайской границе).

Договоры 1905 года служат отправным пунктом неустанного и энергичного укрепления и наступления Японии в Маньчжурско-Монгольском крае. С тех пор, и вплоть до нашего времени, экономическое и политическое влияние Японии в этом крае непрерывно возрастает, углубляется и расширяется. В этой своей экспансии японский империализм опирается, с одной стороны, на арендованную территорию «Квантунга», а с другой — на японскую систему рельсовых путей. Южно-Маньчжурская дорога, вместе с ее многочисленными ветками и дополнениями (о которых ниже), течет же по переходе к Японии, стала и по сие время является главным орудием японской акции и японского господства в Маньчжурии.

При своем появлении в Маньчжурии, Япония, разумеется, лишился раз подтвердила свою клятвенную верность принципу «открытых дверей». Это нисколько не мешало ей с самого момента успешного окончания русско-японской войны направить

¹¹⁴⁾ Текст З, 797 и сл.

¹¹⁵⁾ К сожалению, нельзя не отметить, что в вопросе о КВЖД, как, впрочем, и во многих других, СССР и Китай не оставались предоставленными самим себе. В следующей главе нам придется говорить о роли японской акции в Маньчжурии. Японское влияние ни на одну минуту не переставало оказываться на взаимоотношениях советской и китайской частей администрации КВЖД из коих последняя в большей или меньшей степени руководится директивами извне. Результатом явилась целая серия конфликтов на дороге, — конфликты, чрезородное происхождение которых нетрудно проследить, и которые значительно дезорганизовали нормальную работу китайской администрации.

¹¹⁶⁾ Ср. преувеличенное, но характерное заявление, сделанное недавно директором Южно-Маньчжурской железной дороги Иосуко Мацуока: «Япония должна отбросить все остальное и сосредоточить все свое внимание на Маньчжурии и внутренней Монголии. Эти области достаточно обширны для поглощения всех ее интересов». (Peking & Tientsin Times 31 мая 1925 года).

¹¹⁷⁾ Текст А, 744 и сл.

¹¹⁸⁾ Текст А, 754.

все свое усилие на приобретение в Маньчжурии исключительного положения, которое ей не пришлось бы делить с кем-нибудь другим. Помимо того, Япония имела намерения с первых же шагов показать Китаю, что именно она является в этом крае хозяином. Повод представился очень скоро. В 1907 году Китай — не без намерения, вероятно, проверить, как обстоит дело — заключил с одной британской фирмой соглашение о постройке небольшой ветки, продолжающей Китайские Императорские Северные дороги (Пекин—Мукден) от Сининтуя до Факумыня. Японцы заявили решительный протест, ссылаясь, между прочим, на скрепленную статью договора от 22 декабря 1905 г. о не допущении Китаем постройки дорог, конкурирующих с ЮМЖД. Япония удалось добиться от Англии отказа в поддержке этого предприятия¹⁴⁹), и precedent исключительных прав и интересов Японии в Южной Маньчжурии был, таким образом, установлен.

Слабость Китая проявилась еще в большей степени в вопросе о постройке Мукдэнь-Аньдунской дороги, против чего Чжоу вразбрал, но на что он был, в конце-концов, вынужден согласиться, так как Япония попросту начала работы под охраной своих войск. В сентябре 1909 г. это вынужденное разрешение было зафиксировано в договоре¹⁵⁰.

В тот же период 1907—1909 г. Япония добилась права финансирования постройки новой дороги Чанчунь—Гиринь, которая, хотя и входит формально в состав китайских правительственные дорог, должна была находиться под японским контролем и представлять собой фактически одну из веток ЮМжд. Эта дорога проектировалась еще в эпоху русского влияния в Южной Маньчжурии (договоро Китая с КВжд 11 июля 1902 г.)¹⁵¹), но после портсмутского мира план этот был, разумеется, оставлен.

Соглашением 15 апреля 1907 г.¹³²⁾ Япония одновременно с передачей Китаю выкупленной им Симинтун - Мукдэнской секции Пекин - Мукдэнской дороги получила право предоставить половину капитала для постройки Гиринь-Чанчуньской дороги^{133).} Детальное соглашение о займе на постройку было заключено с Южно-Маньчжурской дорогой 18 августа 1909 г.¹³⁴⁾ и предусматривало заем в 2.150 тыс. ен сроком на 25 лет. Хотя он не содержало в себе никаких открытых контрольных постановлений, —однако, несомненно, что японцы с самого начала пользовались на новой дороге громадным влиянием (между прочим, постройка ее, — начатая в 1910 г. и законченная в 1912 г., производилась японскими инженерами...). В 1909 г. Китай

¹¹⁰) Millard. Our Far Eastern Question. 1916 г., стр. 8 и след.
“Текст В, 796. Договор этот, представлявший собой результат чистейшего насилия, вызвал большое возмущение в китайских общественных кругах, и в это время было, как кажется, впервые испробован бойкот японских товаров, ставший впоследствии частым оружием в руках китайской общеполитической.

¹²⁵) Текст В. I. 621.

¹⁸²) Текст В. І. 627.

¹¹⁾ Дополни соглашение 12 ноября 1908 г., (текст В, 1), определило сумму, предоставляемую для секции Синьцзинтунь—Мукден в 320,000 ен, а для Гиринь-Чанчуньской дороги—в 2,150,000 ен.

¹⁴⁾ Текст В. I. 785. Изменено в 1917 г. (см. ниже).

был вынужден был согласиться на продление этой дороги до Хориона (Хуйнина) на корейской границе¹⁵⁵).

ПРОЕКТ ЦИНЬЧЖОУ—АЙГУНЬ, НЕЙТРАЛИЗАЦИЯ МАНЬЧЖУРИИ И ЯПОНО-РУССКОЕ СБЛИЖЕНИЕ

Первое время после портсмутского мира, отношения между Россией и Японией были очень натянутыми—вплоть до того, что в японской прессе, увлекаясь своими успехами, проскакивали постоянные намеки на неизбежность новой войны за Маньчжурию. Вскоре, однако, обнаружилось, что и Китай, ни другие державы (и в частности Америка) не желают примириться с исключительным положением Японии в Южной Маньчжурии, и что эта позиция держав в равной мере угрожает и России, которая занимала аналогичное положение на севере Маньчжурии. Это обстоятельство в конечном счете привело к ряду русско-японских соглашений, коими стороны не только разграничили свои сферы «интересов и влияния» на северо-востоке Китая но, вместе с тем, договаривались о взаимной поддержке¹⁵⁹. Событием, сыгравшим в этом объединении бывших врагов немалую роль, явилась попытка со стороны Америки поставить ж.-д. систему в Маньчжурии (КВЖд; ЮМЖд с ее ответвлениями) под международный контроль.

Америка в тот период занимала значительное место в маньчжурской торговле и вообще проявляла интересы к этому краю. Еще в 1906 г. американский капиталист Хариман пытался договориться с японцами об установлении смешанного японо-американского контроля над ЮМЖД. Проект этот, разумеется, провалился, хотя предварительное соглашение было будто бы заключено¹⁵⁷). В 1907 г. Китай, напуганный агрессивной политикой Японии, решил вышибать клин в колониальную политику Америки.

¹¹¹) Текст В, I, 796. Это продолжение вопроса, который не раз возбуждался и впоследствии (см. ниже)—до сих пор не осуществлено, отчасти вследствие технических трудностей.

¹⁴⁾ Эти соглашения перечисляются у Милларда. *Conflict of Policy in Asia* (1924 г.) — от 17/30 июня 1907 г., от 21 июня 1910 г., от 25 июня 8 июля 1912 г., от 20 июня, 3 июля 1916 г. Только три из этих договоров приведены текстуально у Мак-Моррэя (B. I, 657, B. I, 803 и B. II, 1327), но и те, видимо, не полностью. Вильямс (цит. соч., стр. 4, прим.)ает следующую границу «восточной» и «западной» политики Танзанийской группой:

от русско-корейской границы на северо-запад через Hunchun к северной оконечности озера Porteng (оно же Pil-ye по-хэндэйскому Nan-Hu, оттуда на юго-восток к Hsin Hsin, Chan (кит. наименование Hsin Ch'eng), близ Petuna, оттуда вдоль Сунгари до устья реки Нонни, вдоль течения последней до устья реки Толи и вдоль течения этой реки до впадения ее в Уссури, магистраль протяженностью

пересечения с 122°м меридианом к востоку от Гринвича.

Договор 1912 г. продолжил эту линию от этой точки по течению рек Hulunchuer и Muislhishs'a до водораздела, отделяющего Muislhishs'a от Holdtau, около точки, где границы Амурской области пересекают 119°-меридиан, а оттуда вдоль этой границы до границы между Внутренней и Внешней Монголией. Далее, вдоль этой последней границы до пересечения с меридианом г. Пекина ($116^{\circ} 17'$ к востоку) от Гринвича и оттуда вдоль того же меридиана до границы провинции Чжили.

³³⁾ Mongton Chih Hsu, цит. соч., стр. 171. По утверждению того же автора, Россия дважды (в 1906 и в 1908 г.) предлагала продать КВЖД американцам, под условием, чтобы «ЮМБД» была им продана.

ство упоминавшегося уже американского консула в Мукдэне Стратта искать участия американского капитала в дальнейшем железнодорожном строительстве в Маньчжурии. Был намечен проект трансманьчжурской дороги от Цзиньчжоу (на Печилийском заливе) до Айтуна (на Амуре). Соглашение с англо-американской группой о постройке этой дороги было подписано 2 мая 1909 г.¹⁵⁸) и ратифицировано императорским эдиктом от 21-го января 1910 г. Тогда же зимой 1909—1910 г., государственный секретарь Соединенных Штатов Нокс обратился сначала к Англии, а затем и к Японии и России с альтернативным предложением: а) поддержать и принять участие в постройке этой дороги; б) согласиться на «нейтрализацию» и поддержку под «беспрестрастное управление» всей Маньчжурской жел.-дорожной сети¹⁵⁹). Этот постенный план предполагал выкуп всех маньчжурских линий (включая и ЮМЖД и КВЖД), и предоставление для этой цели китайскому правительству международного займа — с тем, что на срок займа дорога будет находиться в управлении международной администрации. Реализация каждого из этих проектов, разумеется, лишила бы и Японию и Россию всего их исключительного положения в Маньчжурии, и обе эти державы оказали этим проектам решительное сопротивление. Вопрос о постройке упомянутой дороги и об экономической интернационализации Маньчжурии вообще—оказался связанным с вопросом о банковском консорциуме (первом), который в это время организовывался тем же Стреем, и был основан борьбой, происходившей между этим консорциумом (состоявшим в то время из Англии, Франции, Германии и Америки) и конкурирующим синдикатом, созданным Россией с помощью независимых бельгийских, французских и английских банков. В конце-концов, четвертой консорциуму вынужден был допустить в свой состав Россию и Японию,—и сба американских проекта отпали¹⁶⁰). Результатом всего этого было, как сказано, только сближение России и Японии, разграничение ими своих сфер, и, таким образом, сосредоточение японской деятельности в пределах Южной Маньчжурии.

Эта деятельность развивалась, как сказано, со всей энергией. Япония еще в 1908 г. открыла ряд веток ЮМЖД (до угольных копей Фушунь, до порта Инькоу). В 1911 году была открыта перестроенная Мукдэн-Аньдунская дорога, а позднее (в 1917 году) в управление Ова ЮМЖД (см. ниже) были переданы корейские железные дороги. В 1912 году была открыта дорога Гирин—Чанчунь, также управляемая ЮМЖД. В связи, однако, со всеми американскими проектами и с образованием консорциума Япония чувствовала себя под строгим наблюдением и до поры до времени не расширяла своих договорных прав.

¹⁵⁸) Текст В, I, 800.

¹⁵⁹) Текст переписки и подробную историю см. Millard. Our Eastern Question (1916 г.), стр. 4—24 и 394—405.

¹⁶⁰) Вся история этого дела подробно изложена в докладной записке агента Русско-Азиатского банка Верстрата: «L'emprunt Chinois et la politique russe», от 5—16 февраля 1913 г. Архив 6 русской Миссии в Пекине.

21 ТРЕБОВАНИЕ И СОГЛАШЕНИЕ ЛАНСИНГ — ИИШИ.

Положение, как известно, резко изменилось с началом мировой войны; для японской экспансии представились широкие возможности, и она их использовала в отношении Южной Маньчжурии не в меньшей, если не в большей степени, чем в Шаньдуне. Договор, подписанный в мае 1915 г. в результате предъявления 21-го требований и последовавшего японского ультимата¹⁶¹), преоставлял Японии в Маньчжурии целый ряд важных экономических и иных преимуществ. Что касается, в частности, железнодорожного вопроса, то этим договором было установлено проление срока концессии на ЮМЖД и Мукдэн-Аньдунскую дорогу, а также срока аренды Квантунга до 99 лет. Поскольку основой японского влияния в Маньчжурии является именно наличие в японских руках ЮМЖД и Дайренского порта—это означало закрепление исключительного положения Японии в этом крае на бесконечно долгий период времени, навсегда...¹⁶²).

Договор 1915 г. устанавливал также пересмотр контракта Гирин-Чанчуньской дороги в видах окончательного подчинения ее японскому контролю. Новый контракт был заключен 12 октября 1917 года. По этому договору (ст. 3) эксплуатация дороги прямо передавалась Китаю японскому обществу ЮМЖД. Последняя назначает все управление дороги, китайское правительство имеет лишь право назначать своего «главу администрации» с совещательными функциями. С этого времени Гирин-Чанчуньская дорога представляет собой действительно не что иное, как ветку ЮМЖД. Следует отметить также, что в 1916 г., в связи с зависимостью в то время России от Японии в отношении военного снабжения, японцы вы требовали быть у России передачу ЮМЖД участка южной ветки КВЖД (от Чанчуня до р. Сунгари), что значительно приблизило бы ЮМЖД к центральным рынкам Северной Маньчжурии, и усилило бы ее влияние на этих рынках. Передача эта, впрочем, в конце-концов, не состоялась.

Политические выгоды, приобретенные насилием в 1915 г., были затем закреплены блестящей дипломатической победой. Осенью 1917 года, на самом кануне октябрьской революции в России, Япония удалось добиться признания своих исключительных интересов в Южной Маньчжурии от той державы, которой ей более всего приходилось опираться—от Америки. Соглашение, зафиксированное обмене ноут Лансинг—Ииши от 2-го ноября 1917 г., признает за Японией специальные интересы в сопредельных ей областях Китая. Практически это означало невмешательство Америки в южно-маньчжурские дела¹⁶³).

¹⁶¹) Тексты и офиц. документы, В, II, 1216 и сл., также Д, 691 и сл.; комментарии в книге Wood'a—The twenty one of mands, также у Мицкэльса, Вильямса, Русселя и Виллоуби.

¹⁶²) Китайское общественное мнение считает договоры 1915 г. как заключенные насилием, недействительными и не перестает требовать возврата Квантунга, первоначальный срок аренды которого кончился в 1923 г., но пока Китай бесследно проводит эти требования в жизнь.

¹⁶³) Текст соглашения (В, II, 1394, также Виллоуби, цит. соч. стр. 430), который мы не приводим, чтобы не загромождать изложения, составлен в необычайно туманных вы-

Еще в 1913 году нотой от 15-го октября¹⁶⁴⁾ Китай просил построить в Маньчжурии с помощью японского капитала следующие железнодорожные линии: 1) Сыпингтай (на ЮМжд)—Таонаньфу, 2) Кайюан (на ЮМжд)—Хайлун, 3) Чанчунь—Таонаньфу. Кроме того, японцам был предоставлен опцион на финансирование иностранным капиталом—если таековой потребуется—постройки дорог Хайлун—Гиринь и Чентифу (Жехэ)—Таонаньфу. Об этой ноте стало известно только в 1915 году, когда с Иокогама Спеши Банком был заключен контракт¹⁶⁵⁾ на постройку первой секции дороги Сыпингтай—Таонаньфу до Чженцизятуня. Контракт этот предусматривал заем в 5 милл. ен сроком на 40 лет, на условиях, примерно, аналогичных контракту Лунг-Хай или Пукоу—Синьян (см. выше гл. III). Работа началась тогда же, и движение было открыто в 1917 году. (В дальнейшем дорога была продолжена до Таонаньфу и открыта на всем протяжении осенью 1923 года).

Вслед за тем Япония использовала то обстоятельство, что у власти в Китае стояла уже упомянутая аньфуистская клика, готовая к ее услугам. В 1918 году с тремя японскими банками (Bank of Chosen, Bank of Tiawan, Indust. Bank of Japan) были заключены два новых соглашения: 18 июня 1918 года —о займе на постройку дороги Гиринь—Хюйинин¹⁶⁶⁾ и 28 сентября 1918 года¹⁶⁷⁾ —о займе на постройку целых четырех дорог, а именно: 1) Жехоль (Жехэ)—Таонаньфу; 2) Чанчунь—Таонаньфу; 3) Кайюань—Хайлун—Гиринь; 4) Жехэ—морской берег. Под будущие займы банки выдали авансы (10 милл. и 20 милл. ен), которые принадлежат к числу, так называемых, Нишихаровских займов. Эти займы никогда не были использованы по назначению и представляли собой простую субсидию аньфуистской клике. Займы эти впоследствии были почти что репудрированы сменившим аньфуистов чжилийским правительством и по сейчас остаются необеспеченными и не оплачиваются¹⁶⁸⁾. Дороги, о которых шла речь в контракте, также не были выстроены, но Япония твердо отстаивала приобретенные ею права на постройку, и как мы видели, при заключении договора о новом консорциуме, в 1920 году Японии удалось исключить из сферы действия этого консорциума (помимо всей системы ЮМжд) как уже строившуюся дорогу Сыпингтай—Чженцизятунь—Таонаньфу, так и дороги Гиринь—Хюйинин, Чанчунь—Таонаньфу. Гиринь—Чанчунь и Кайюань — Гиринь.

различиях и даже вовсе не упоминает о Маньчжурии. Тем не менее, обе стороны придавали (и посейчас придают) этому соглашению именно такой смысл, что доказывается всем ходом последующих событий, а также прымкими заявлениями, исходившими в разное время от видных представителей американского колониального в Китае.

¹⁶⁴⁾ Текст В. II, 1054.

¹⁶⁵⁾ 7 декабря 1915 г. Текст В. II, 1249.

¹⁶⁶⁾ Текст В. II, 1430. Об этой дороге уже шла речь в договоре 1909 (см. выше). Интересно, что соглашение 1918 г. определяет, что в основу окончательного контракта должны быть положены Пукоуские условия.

¹⁶⁷⁾ Текст В. II, 1450.

¹⁶⁸⁾ Япония рассчитывает урегулировать вопрос об этих займах в связи с начавшейся осенью 1925 г. конференцией о повышении китайского там. тарифа.

••• В том же 1918 году Япония попыталась воспользоваться тем благоприятным случаем, какой представляла для ее планов русская революция. В мае в августе этого года с Китаем были заключены соглашения¹⁶⁹⁾ о союзе и совместной защите от большевизма. Благодаря этому Японии удалось было исполнить свою заветную мечту и проникнуть в Сев. Маньчжурию и на КВжд, захват которой всегда оставался задней мыслью в умах японских дипломатов. Осенью того же года японские войска появились в Харбине, на станциях КВжд и затем в Сибири. Тут, однако, вмешалась Америка, которая не могла допустить самостоительного японского хозяйственника на севере Маньчжурии и в России; ею была организована международная интервенция, и КВжд вместе с Сибирскими дорогами попала под международный контроль. На сей раз планы Японии были сорваны. Когда интервенция обнаружила свою бессмыслицу, момент для Японии уже былпущен. КВжд в 1920 году попала хотя бы под nominальную защиту Франции (см. выше), и вообще для Японии наступил период некоторого «спуска на тормозах». Период этот имел своим кульминационным пунктом Вашингтонскую конференцию и потерю Шаньдуна. Однако, положение Японии в Южной Маньчжурии осталось непоколебленным, как остались неизменными и ее планы расширения своего влияния на север до самой границы СССР.

ПРЕДПРИЯТИЕ Ю.-М. Ж. Д.

Для понимания последнего этапа японской активности в Маньчжурии, к которому мы сейчас переходим, надлежит охарактеризовать современную систему японского господства в этом крае. Господство это основывается, как сказано, на аренде Квантунской территории с незамерзающим портом Дайрено, представляющих собой удобнейший выход к морю для всей южной и значительной части Сев. Маньчжурии, и на принадлежности ей же значительной системы ж.-д. путей, возглавляемых Южно-Маньчжурской железной дорогой. После перехода этой линии к Японии, императорским указом 7 июня 1906 года¹⁷⁰⁾ было создано «Общество ЮМжд», с капиталом в 200 милл. ен, половина которых принадлежала правительству и представляла ценность ж.-д. линии, копий, земель и сооружений. Согласно ст. 5 Устава Общества¹⁷¹⁾, первая подпись должна была ограничиться 20 милл. ен (из 100 милл., предназначенных к выпуску на рынок). В дальнейшем капитал Общества был увеличен и по отчету за 1923—1924 гг. составляет 440 милл. ен, из коих 220 милл. принадлежат японскому правительству (оплачено 217 милл.), 160 милл.—частным лицам (оплачено (104 милл.)), а остальные находятся нераспределенными в портфеле Общества. Интересно отметить, что работа дороги производилась в значительной мере на занятый облигационный капитал (на 1 октября 1924 г.—после многих погашений—238 милл. ен и, по последним сведениям, осенью 1925 года предполагается новый вы-

¹⁶⁹⁾ Текст В. II, 1411 и след.

¹⁷⁰⁾ Текст В. I, 555.

¹⁷¹⁾ Текст В. I, 559.

пуск в 100 милл. ен). Капитал этот, главным образом, английского происхождения, но, разумеется, англичане, будучи только владельцами облигаций (акции могут принадлежать лишь японцам или китайцам—ст. 21 устава), не могут оказывать никакого влияния на судьбу дороги, которая остается под полным контролем японского правительства.

Связь этого правительства с ЮМжд основывается не только на факте принадлежности ему контрольного пакета акций, но и на формальных постановлениях устава. Председатель, вице-председатель и директор Общества *ex-officio назначаются* японским правительством (последние из числа крупных акционеров). По выбору общего собрания замещаются лишь должности инспекторов (ст. 36 устава). Правительство зато предоставляет свою гарантию на выплату 6% дивиденда на частные акции (ст. 52), а также на облигации (ст. 54). По дополнению к уставу от 3 июля 1917 года¹⁷²) председатель Общества был поставлен в подчинении генерал-губернатору Квантунской области. Все эти и другие особенности конструкции Общества прямо указывают на то обстоятельство, что ЮМжд есть не просто коммерческое предприятие, в котором заинтересовано японское правительство, но представляет собой, вместе с тем, орган этого правитель-

ства. Добавим, что это орган колossalной важности, ибо ни в одном пункте земного шара—вне своей собственной территории—Японская империя не имеет столь значительных интересов, как в Маньчжурии; маньчжурская же политика в значительной мере «делается» руками ЮМжд.

Предприятие ЮМжд представляет собой чрезвычайно сложный комбинат, включающий в себе и самую дорогу с рядом веток (в том числе линия Аньдун—Мукден), и управление иными японскими (корейскими) и китайскими (Гирин—Чанчунь и, фактически, Сылинтай—Таонаньфу) дорогами, и крупнейшие горные и промышленные предприятия (Фушуньские и Янтаекские угольные рудники, железнодорожный завод в Аньшане, электрические станции, газовые предприятия, стекольные заводы и т. д.) и, наконец, такие вспомогательные отрасли промышленности как первоклассные отели, пароходство и порты, оборудованные гавани в Дайрене, Шанхае, Инкоу и Аньдуне.

О размерах этого предприятия можно судить по следующим цифрам, заимствованным отчасти из отчета Общества за 1923—1924 гг., отчасти из посвященных сообщений (*«Far Eastern Times»* от 21 августа 1925 года.)

Распределение капитала	Приход				Расход		Прибыль или убыток	
	1923/24	1923/24	1924/25	(м п х х и о п е в)	1923/24	1924/25	1923/24	1924/25
Желдорога	198,1	92,3	92,6	27,4	36,6	+64,9	+56,0	
Горн. промышл. . .	123,1	63,9	68,7	51,5	60,6	+12,4	+8,1	
Управление иностранными отчуждениями	49,5	4,5	4,3	9,8	14,1	- 5,3	- 9,8	
Различное устройство ¹⁷³	48,7	0,7	1,9	1,8	8,4	- 1,1	- 1,5	
Порты	39,9	7,9	8,8	6,2	8,7	+ 1,7	+ 0,1	
Аньшаньский завод	35,4	3,7	4,4	5,0	7,4	- 1,3	- 3,0	
Дзэнтр. станц. (7).	16,8	5,0	5,0	8,2	8,7	+ 1,8	- 1,8	
Промышл. предпр. .	11,6	?	0,7	?	1,0	?	- 0,3	
Газовые заводы (5)	6,6	0,9	1,0	0,5	0,6	+ 0,4	+ 2,4	
Шароходство . . .	3,8	?	?	—	?	—	—	
Отели	2,5	1,0	1,0	1,0	1,3	- 0,3	- 0,3	
Всего	536,0							
Финансов. операции	5,6	5,6	20,8	20,8	- 15,2	- 15,2		
Общий расход . . .	—	—	28,7	?	- 23,7	?		
Прибыль от корейских дорог	0,1	—	—	1,3	+ 0,1	- 1,3		
Итого	185,6	194,2	150,9	159,6	+14,7	+34,6		

Помимо экономической роли, дорога представляет собой еще и орган японской администрации. ЮМжд владеет большим земельным имуществом—до 50 тыс. акров (18 тыс. десятин), которое представляет собой по существу, не что иное, как зону японской военной и гражданской власти. В этой зоне расположены крупные японские воинственные силы, в любой момент могущие быть усиленными из Квантунга. Что касается гражданского управления, то у нас нет данных о положении в самые последние годы, но Оверлах (указ. соч. изд. 1919 года

стр. 169), цитируя Гаррисона¹⁷⁴), сообщает, что управление этими землями передано особым чиновниками («сохоя»), которые наблюдают как за земельными делами, так и за благоустройством, народным образованием, здравием и финансами, отвечая в своей деятельности перед японским главным директором дороги. «Сохоя» налагает налоги и наблюдает за развитием торговли и промышленности. На местах, кроме того, существуют совещательные комитеты, имеющие право обжалования действий «сохоя». Таким образом, ЮМжд прямо осуществляет административные функции и, стало быть, действительно представляет собой «государство в государстве».

¹⁷²) Текст В, I, 563.

¹⁷³) Между прочим—11 госпиталей, 73 средн. и 3 высш. школы, 2 с.-х. станции, 13 образцовых ферм и проч.

ЗАДАЧИ Ю.-М. Ж. Д.

Как агент японского правительства и японской политики, ЮМжд осуществляет многообразные политические и экономические функции. Через посредство и с помощью дороги совершается в значительной части тот процесс внедрения политического влияния Японии и сращивания ее с китайскими влиятельными кругами в крае, который представляет для Японии такую важность и который является лучшим залогом ее успеха.

Дорога представляет собой предприятие первостепенной стратегической важности; через нее Япония обеспечивает себе мгновенный выход в Сев. Маньчжурию—в тыл Советского Приморья,—а равнозначимость накопления больших масс войск в случае необходимости в наступлении на юг—через Мукден и Пекин. Не забудем, что в руках ЮМжд находится как линия на Дайрен, так и линия на Фузан (Корея). Далее, как экономическое предприятие большого веса—ЮМжд служит тем центром, вокруг которого группируются все формы промышленной и торговой деятельности Японии в Маньчжурии. Крупнейшие рудники (Фушунь) и заводы (Аньшань) Южной Маньчжурии прямо принадлежат Обществу дороги, другие японские предприятия в крае (например, железоделательный завод Пенчиху, частные японские свеклосахарные заводы на линии и мн. др.) разным образом тесно с ней связаны. Японские заводы и фабрики, разумеется, могут рассчитывать на далеко идущие тарифные и иные льготы. Дорога организует вокруг себя японскую торговлю (в частности через филиальные транспортные общества): она координирует свои действия с японскими банками,—она, словом, направляет японскую экономическую экспансию в Маньчжурии и всеми способами ей содействует—не останавливаясь, при этом, перед применением всякого рода мер, идущих взаимоувязкой с нее подтвержденным самой Японией «незыблемым» и «священным» принципом открытых дверей. В книге Милларда¹⁷⁵) мы находим (заимствованный из отчета специального агента, посланного для расследования американским Департаментом Торговли) длинный список мер, предпринимаемых японцами (т.е. той же ЮМжд) в Маньчжурии¹⁷⁶) против конкурирующей иностранной торговли. В этот список входят, между прочим, задержка под разными предлогами иностранных грузов в портах и на железнодорожных станциях,—в то время как японские грузы следуют с должной быстротой; специальные железнодорожные льготы японским грузам,—в частности, секретные рефакции, льготы по подаче вагонов и проч.; далее, политика давления на китайские фирмы для того, чтобы побудить их работать с японцами; использование к выгодах японской торговли контролируемых ЮМжд почтовых и телеграфных проводов и проч., и проч.

Разумеется, нельзя упускать из виду, что рядом со всем этим ЮМжд представляет собой крупное транспортное предприятие со своими собственными интересами, связанными с ее грузооборотом.

¹⁷⁵) Conflict etc, стр. 348—349

¹⁷⁶) Аналогичные меры применялись и на Шаньдунской дороге во время нахождения ее в японских руках.

Эти интересы должны быть здесь отмечены, хотя бы вкратце, ибо поскольку это предприятие служит в основном орудием японской политики—самая эта политика в Маньчжурии должна сообразоваться и солидализироваться с интересами дороги.

БОРЬБА ЮМЖД С КВЖД.

Маньчжурия, как южная, так особенно и северная, за последние 20 лет развилась в район, производящий значительное количество хлебных излишков. Специальностью края являются знаменитые северные бобы, культура и экспорт которых (как равно и ямбовых) достигли значительных размеров.

Железнодорожные интересы при таких условиях связаны в первую очередь с развитием массовых хлебоземельных перевозок. Первоначально ЮМжд существовала почти исключительно за счет грузов самой Южной Маньчжурии. Положение это изменилось в 1916/17 году, когда,—под влиянием общих разрушений русского транспорта, включая КВЖД,—впервые на ЮМжд стали поступать в значительных количествах хлебные излишки Северной Маньчжурии, раньше следовавшие, главным образом, на Владивосток. С 1916 по 1920 г. выручка от перевозок по ЮМжд увеличилась почти в три раза (с 23,9 млн. до 66,6 млн. ен.). В тот же приблизительно период произошло изменение политической обстановки, позволившее Японии надеяться наследовать место России на севере Маньчжурии, представляющей для Японии сугубый интерес, между прочим и потому, что ее колонизация и все ее сельскохозяйственное и промышленное развитие еще впереди,—тогда как Южная Маньчжурия будет впервые развиваться значительно медленнее. С этого времени между ЮМжд и КВЖД, между Дайреном и Владивостоком, началась непрекращающаяся конкуренция, продолжающаяся до сих пор и усиливаемая тем обстоятельством, что при нынешних условиях значительную часть грузооборота Южно-Маньчжуровской дороги составляют как-раз северо-маньчжурские грузы, передаваемые с КВЖД. Так, из всех прибывающих в Дайрен грузов на долю транзитных приходилось в 1911/13 г. всего 1,3%, в 1917/19 г.—уже 17,8%, в 1920/22 г.—25,9%, в 1923—24,8%. Если не считать фушуньского угля, то этот процент в 1923 г. подымается до 41%¹⁷⁷). Действительная цифра будет, вероятно, выше, так как она должна будет включать в себе те северо-маньчжурские грузы, которые из района КВЖД следуют до Чанчуня—главного пункта ЮМжд—гужом.

В борьбе за северо-маньчжурские грузы¹⁷⁸) ЮМжд достигла значительных успехов. Если в 1913-м году в южном направлении (т.е. на Чанчунь—Дайрен) ушло всего 11,1% экспортных грузов КВЖД, то в 1920 году туда ушло целых 86,8%.

¹⁷⁷) «Вестник Маньчжурии», № 3—4, 1925 г.

¹⁷⁸) В 1923-м году общий сбор хлебов в районе, обслуживаемом КВЖД, составил 515,0 млн. пудов, из них 126,0 млн. представляли собой излишки, предназначенные для экспорта. Вывоз хлебных грузов из района КВЖД составил в 1913 г.—51,1 млн. пудов, в 1915 г.—63,7 млн. пудов, в 1921 г.—124 млн. пудов, в 1923 г.—112,6 млн. пудов. (Статистический ежегодник, изд. КВЖД 1924 г., стр. 153—157. См. также North Manchuria and the Chinese Eastern Railway. Харбин, 1924 г. изд. КВЖД).

в 1923-м г. - 56,6% и в 1924 г. - 60,5%¹⁷⁹). Успехи эти были достигнуты сначала вследствие гражданской войны и разрухи в Приморье, позднее благодаря тому, что ЮМЖД удалось до некоторой степени подчинить своему влиянию белогвардейское управление КВЖД, и в 1922 г. заключить с ним чрезвычайно выгодное для себя тарифное соглашение, наконец, благодаря тому, что дорога широко практикует секретные тарифные скидки и премии и, кроме того, умеет создать для экспорта в южном направлении удобные транспортные, торговые и кредитные условия.

Успех этот, однако, сам по себе может быть только временным. От Харбина до Владивостока 490 миль, от Харбина до Дairen расстояние на 100 миль больше; владивостокское направление пользуется притом таможенной льготой (скидка в $\frac{1}{3}$ от китайского там. тарифа), которой Dairen лишен. Даже и помимо этого обстоятельства нельзя не признать, что, если—при нормальных условиях КВЖД будет вести соответствующую согласованную с Уссурийской дорогой политику—результатом не может не быть вторичный поворот потока экспортных (и импортных) грузов с южного на восточное направление, географически более благоприятное. Положение ЮМЖД в отношении северо-маньчжурских грузов, какими бы оно ни представлялось благоприятным, остается, таким образом, непрочным.

ПОДОПЛЕКА ЯПОНСКИХ Ж.-Д. ПЛАНОВ В МАНЬЧЖУРИИ.

При таких обстоятельствах совершенно понятно, что укрепление советской власти в Приморье, оживление Владивостокского порта и, особенно, передача КВЖД под смешанное советско-китайское управление не могли не учтиваться Японией, как серьезный удар по ЮМЖД и по ее планам. До сих пор, правда¹⁸⁰), процентное соотношение экспорта в южном и восточном направлениях оставалось благоприятным Dairenu, и за восемь месяцев операционного 1924/25 года процент вывоза на Владивосток даже спустился по сравнению с предыдущим операционным годом с 44,2% до 36,2%. Однако, этот результат достигается единственно благодаря чудовищным рефакциям, влекущим за собой тяжелые финансовые жертвы для ЮМЖД. О результатах этих рефакций можно судить по тому, что, по сообщению харбинских газет¹⁸¹, весной 1925 года при отправке пуда бобов из района Цинциара на Dairen, секретная премия со стороны ЮМЖД составляла от 12½ до 16½ сен. тогда как на долю ЮМЖД оставалась за пробег 650 верст соответственное 2½ до 4 сен с пуда. Такое финансовое напряжение, разумеется, не может быть длительным. Для сохранения и развития перевозок северо-маньчжурских грузов в этой громадной пропорции, которая, вопреки естественным условиям, была захвачена Dairenem в военное и послевоенное время, япон-

¹⁷⁹ По материалам Экономического Бюро КВЖД.

¹⁸⁰ Пишется в июле 1925 г.

¹⁸¹ «Трибуна» 14 апреля 1925 г., та же газета в № от 16 апреля 25 г. сообщает, что на рефакции в течение последних операционного года ЮМЖД было истрачено свыше 6 милл. ен.

цам приходится обратиться к другим мероприятиям,—в частности к проведению в районе КВЖД питаательных веток, которые, будучи связаны и административно, и в отношении тарифов, и во всех других отношениях с японской ж.-д. системой, являются ее щупальцами, отвлекающими на юг возможно большую долю грузооборота КВЖД.

Здесь мы усматриваем один из главных корней той активности в области ж.-д. строительства в Северной Маньчжурии, которая замечается с японской стороны с того самого времени, как вопрос о передаче КВЖД в советско-китайское управление встал в реальной плоскости. Конечно, этот корень не единственный. Стремясь отобрать у КВЖД возможно большую часть ее грузов, Япония, вероятно, рисует себе широкие перспективы—полного разорения соперничающей дороги и тем самым подыгрывая советскому влиянию. Далее, проникновение контролируемых японцами рельсовых путей в Северной Маньчжурию и Внутр. Монголию—к границе СССР и Внешней Монголии имеет свою ценность и независимо от транспортных интересов ЮМЖД—оно расширяет сферу влияния Японии, распространяя ее на области, ныне редко населенные, но в будущем способные проявить мощное экономическое развитие. Наконец, Япония, как уже указано, имеет в Маньчжурии стратегические задачи,—и некоторые из проектируемых дорог, главным образом, характеризуются их стратегической ценностью: созданием новых коммуникационных линий. Все это надо, разумеется, иметь в виду—тем не менее, мы полагаем, что актуальность новых железных дорог связана именно с описанной задачей борьбы за грузооборот.

Проект железнодорожного строительства в Маньчжурии отнюдь не имеет в виду проведения линий, которые формально были бы ветками ЮМЖД. При наличии мощного предприятия ЮМЖД, от которой новая дорога будет в полной хозяйственной зависимости, при исключительном умении японцев работать в китайских условиях и при их тесных связях со всей маньчжурской администрацией—этому нет никакой надобности. Пример дороги Сыпингай—Таонаньюфу показывает, что японцы отлично могут приобрести полнейший контроль над дорогой, хотя бы она формально числилась правительственной—и контроль этот отнюдь не представляет собой фикции, как это теперь иногда наблюдается в собственном Китае (см. гл. X). Договорный статус дороги при этом не имеет особого значения: Гиринь-Чанчуньская дорога, правда, даже официально находится в управлении ЮМЖД, но дорога Таонаньюфу—Сыпингай по своему юридическому положению мало чем отличается от многих других китайских правительственных дорог, — а, между тем, является таким же японским орудием, как и первая. Действительно: на этой дороге весь капитал японского происхождения, все ответственные должности фактически заняты японцами; она не имеет собственного подвижного состава и берет его у ЮМЖД¹⁸²,

и на практике является секцией этой последней. В соответствии с этим японские железнодорожные планы приобретают остроумную форму постройки китайских правительственных или частных дорог,

¹⁸² Харбинская газета «Трибуна» от 17 апреля 1925 г.

которые, однако, на деле будут японскими. Само собой разумеется, что такая форма во всех отношениях является наиболее удобной.

КОНКРЕТНЫЕ ПРОЕКТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

По вопросу о направлениях проектируемых линий, как равно и об условиях их постройки имеются довольно противоречивые сообщения, и мало что можно признать совершенно достоверным. Из многих упоминавшихся в прессе за последнее время проектов большая часть, пока что, находится, по-видимому, без движения. Однако, по имеющимся сведениям¹⁸³, весной 1925 года маньчжурскими властями были уже выданы разрешения на постройку следующих линий:

1) **Таонаньфу** (конечный пункт дороги Сыпингай—Таонаньфу)—**Цицикар** (на западной линии КВжд), длиной 146 миль. Линия эта единственная, на которой уже началась постройка (стоимость сооружения исчислена в 13,7 милл. кит. долларов)¹⁸⁴), которая, впрочем, производится весьма медленно. По имеющимся данным, эта линия есть лишь первая секция пути, который, следуя долиной Нонни, должен будет направляться на Мэргэнь, а оттуда на Айгунь (частичное возрождение проекта Цзиньчжуо—Айгунь и проекта Русско-Азиатского банка в 1916 г.)—тем самым выдвинув авантюрист японского влияния к самому Амуру в обход Харбина; с другой стороны, ее нужно поставить в связь с прежним японским проектом линии Жэхэ—Таонаньфу. Независимо от этого, названная линия, сокращающая путь до Даирена на 70 верст, представляет собой подъездной путь в наиболее важные хлебные районы западной линии КВжд (участок ст. Фуляэриди—Анья, который, между прочим, характеризуется преобладанием владивостокского направления экспорта). По компетентным подсчетам¹⁸⁵, сооружение этой дороги должно будет отнять у КВжд 8% ее наличного грузооборота (до 10 милл. пудов—5,7 милл. руб. дохода в год), и что еще более важно,—свыше 50% колониционной площади; у Уссурийской дороги—около 19% транзита с КВжд (до 8 милл. пуд.) и у Владивостока—до 18% транзитных грузов (до 7 милл. пуд.). Поскольку КВжд является смешанным предприятием, в котором одинаково заинтересованы и СССР и Китай,—совершенно очевидно, что сооружение новой линии является ударом по интересам обеих этих стран. То, что японцы получили все же разрешение Чжан Цзо-линя на эту постройку, следует отнести за счет все того же «сращивания», делающего маньчжурсскую администрацию покорной японскому империализму.

2) **Баниталай—Кайлу.** В настоящее время дорога Сыпингай—Таонань имеет боковую ветку от Чженцзятуна до Банитала длиной около 70 миль. Новая дорога означает продолжение этой линии до Кайлу (около 30 миль), т.е. небольшое выдвиже-

ние японской системы к западу, в глубь Внутренней Монголии.

3) **Баниталай—Жехэ.** Эта линия представляет собой очевидный вариант проекта Цзиньчжуо—Айгунь—частьмагистрали, другой секцией которой является линия Таонаньфу—Цицикар. Между прочим, в пекинской прессе¹⁸⁶ промелькнуто сообщение, что на этой линии настаивает сам Чжан Цзо-линь, которому она нужна для стратегических целей. Ее стратегическое значение в самом деле бросается в глаза.

4) **Мукдэн—Гиринь**—эта линия представляет собой, повидимому, вариант прежнего японского проекта Гиринь—Хайтун—Кайюань и должна сократить и удешевить перевозку грузов от Гирини до Дaireна. По имеющимся сведениям параллельно предполагается постройка по старому пути Кайюань—Хайлун¹⁸⁷.

5) **Гиринь—Дунхуа и Дунхуа—Нингута.** Первая из названных линий представляет собой секцию старого (1909, 1913, 1918 гг.) японского проекта продления дороги Чанчунь—Гиринь до Корейской границы. Проект этот в свое время имел, главным образом, стратегическое значение—создавая новый путь, по которому Япония могла бросить свои войска в Маньчжурию. Второй проект представляет собой подъездной путь, почти доходящий до КВжд (и подлежащий, по имеющимся данным, продлению до Хайлана и оттуда до Саньсина на Сунгарии). В районе Нингуты имеются ценные рудные залежи. Помимо эвентуального стратегического значения эти линии имеют, повидимому, целью возможно парализовать восточную ветку КВжд, забрав часть хлебных и, может быть, лесных грузов.

Кроме этих проектов, имеются сведения о предполагаемой постройке линий Таонаньфу—Хайлар, которая продвинет Японию внутрь Монголии и отнимет у КВжд товарооборот с этой последней, а развея дороги, которая пересечет наискось южную и госточную линию КВжд и отрежет Харбин с востока.

Как указывает Е. Е. Яшинов¹⁸⁸. Перечисленные проекты свидетельствуют о существовании плана постройки трех магистралей: 1) юго-северной; Жехэ—Таонаньфу—Цицикар—Сахалин и 2) западно-восточной; от порта Кенг-шен в Корее через Хайлар—Дунхуа—Гиринь—Чанчунь—Таонаньфу в Хайлар. Первая пройдет через всю Маньчжурию с юга на север и проникнет в нетронутый еще ж.-д. строительством район к северу от КВжд. Пересекая последнюю в Цицикаре, она, при надлежащей тарифной политике, лишит западную линию КВжд значительной части ее хлебных грузов, которыми дорога по преимуществу живет. Второй путь пройдет параллельно КВжд и, имея прямой выход к морю (в корейском порту Кенг-шен), равным образом отрежет от КВжд значительную часть грузов восточной линии. Наконец, линия Дунхуа—Саньсин также пересечет КВжд и выйдет в тыл Приамурья. Прав, разумеется Е. Е. Яшинов, когда, оцени-

¹⁸³) Е. Е. Яшинов. Тихоокеанская проблема. «Вестник Маньчжурии», № 3—4, май 1925 г.

¹⁸⁴) Far Eastern Times, 7 мая 1925 г.

¹⁸⁵) Яшинов, «В. М.», № 3—4, стр. 14.

¹⁸⁶) Pekig Leader, 14 февраля 1925 г.

¹⁸⁷) Peking & Tientsin Times, апрель 1925 г.

¹⁸⁸) «В. М.», № 3—4, 1925 г.

вая создающееся положение, он приходит, между прочим, к выводу, что с осуществлением всех этих проектов КВжд потеряет свое теперешнее значение.

ВЫВОДЫ.

Мы остановились с такой подробностью на железнодорожном строительстве Маньчжурии потому, что, как сказано, оно должно представлять для советского читателя особый интерес. Оставляя, однако, в стороне вопрос о столкновении интересом ЮМжд и КВжд, мы должны отметить следующие два момента.

Положение с железнодорожным строительством в Маньчжурии представляет разительный контраст с ситуацией в остальном Китае. В то время как за последние годы всякое железнодорожное строительство в собственном Китае почти прекратилось, японцы в Маньчжурии совсем недавно закончили новую дорогу (Сынингхай—Таонаньфу) в данное время, несмотря на недостаток капиталов, и на тяжелый удар, причиненный землетрясением, развиваются целую программу новых железных дорог. Этот

контраст с мертвым штилем в железнодорожном деле собственного Китая нельзя не поставить в связь с общими успехами политico-экономического проникновения Японии в этот край,—проникновением, которое за последние годы шло и продолжает ития столь быстрыми шагами¹⁸⁹.

Другой момент—взаимоотношения с консорциумом. В переписке, связанной с образованием этого последнего, прямо говорено, что линия Жэхэ—Таонаньфу входит в сферу его действия. Равным образом подпадающими под соглашение о консорциуме следует признать проекты дорог Таонаньфу—Цицикар, Баннтайлай—Кайлу, Дунхуа—Нингута. Все эти дороги должны были бы быть, следовательно, финансируемы и управляемы в международном порядке. На деле, никто ни о чем подобном не помышляет, и над указанными дорогами Япония будет господствовать единолично. Все это доказывает, что либо консорциум успел незримо для окружающих умереть естественной смертью, либо—и это более правильно,—японцы настолько обосновались в Маньчжурии, что могут открыто нарушать соглашение, подписанное ими же 4½ года тому назад.

ГЛАВА СЕДЬМАЯ.

НАЛИЧНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ КИТАЯ¹⁹⁰.

От истории ж.-д. строительства в Китае, столь тесно связанной с историей его внешних сношений, мы переходим теперь к китайской ж.-д. системе в ее современном виде. Поскольку в данной связи мы интересуемся преимущественно взаимоотношениями Китая с иностранным капиталом, мы не имеем намерения углубляться в вопросы китайского ж.-д. хозяйства и ограничимся лишь общей характеристикой этого последнего вместе с более детальным анализом вопроса об иностранном контроле и иностранных интересах на железных дорогах Китая.

ПРОТЯЖЕНИЕ И ПЛОТНОСТЬ.

В приложении I-ом общее протяжение китайских ж.-д. дорог определено в 13.392 километра, но трудно сказать, на какой степени эта цифра точна, так как конкретные данные, приводимые в различных источниках, разнятся между собой, — что объясняется различием во времени, с которому относится данная цифра, или в системе подсчета, а также фактом разбивки ж.-д. сети Китая между различными хозяйствами. В последнем официальном статистическом сборнике Китайского Министерства Путей Сообщения¹⁹¹ (за 1921 г.) протяжение правительственныех дорог (главные линии и ветки вместе) исчислено в 6.788,4 км., концессионированных провинциальных и частных—4.557 км., итого всей ж.-д. сети—11.354,5 километров=7.091 милия.

Цифра эта устарела, так как с тех пор добавились рог—итого 15.260 км.¹⁹²). В итоге наиболее правильно ограничиться утверждением, что к середине 1925 года длина железнодорожной сети Китая составляет, приблизительно, 13½—15 тысяч километров.

Эта железнодорожная сеть совершенно, разумеется, не адекватна обширности территории и громадности населения страны. Несмотря на всю горячку ж.-д. строительства во время борьбы за конные участки на ряде дорог (Лунг-Хай, Пекин—Суйзян и др.). Действительно, из таблиц, помещаемых в каждом выпуске «China Yearbook» видно, что с 1921 по 1923 гг. протяжение правительственныех дорог в эксплуатации возросло с 6.150 до 6.827 км. Однако, за последние годы в Китае, как сказано, интенсивного ж.-д. строительства не производилось, а потому нельзя не удивляться, когда для 1925 г. мы встречаем уже цифру 9.260 км. правительственныех и 6.000 км. прочих железных дочесий, и позднее, Китай по протяжению своих железных дорог все еще стоит на одном из самых последних мест на земном шаре.

¹⁹⁰) Мы говорили о политico-экономическом проникновении о постройке ж.-д. эксплуатации рудников, получении концессий, —словом, о всем том, что может быть достигнуто политическими нахождениями, ловкой игрой во внутренне-политической жизни Китая в не менее ловкими финансово-капитальными напротив, в области простой торговли Япония в Китае, как и повсюду, отстает перед своими иностранными конкурентами.

¹⁹¹) Этот отдел носит в значительной мере справочный характер.

¹⁹²) Chinese Economic Monthly. Издание Экономической информации, июнь 1925 г.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ДЛИНА ЖЕЛ.-ДОР. СЕТИ¹⁹³.

	Миль	Миль на 100 кв. м. площ.	Население на 1 мил. ж. д. пути
С. Штаты	252.415	8,55	404
Канада	89.384	1,10	200
Германия	88.866	19,00	1.698
Россия	88.562	1,90	3.360
Бр. Индия	37.029	1,80	8.960
Франция	26.250	15,80	1.241
Великобритания и Ирландия	23.734	19,30	1.943
Мексика	16.210	2,10	992
Италия	11.218	9,80	8.162
Испания	9.436	5,00	1.967
Швеция	9.287	5,20	609
Япония	8.438	2,70	9.489
Бельгия	4.649	48,10	1.356
Китай ¹⁹⁴ 1)	6.302	0,12	73.897
2) Прав. А. . . .	5.750	—	—
Прочие	3.726	—	—
Итого в Китае	9.476	0,22	46.100

При этом, как показывает взгляд на карту, наличная железнодорожная сеть Китая в большей своей части сосредоточена на небольшом сравнительно куске китайской территории к северу от реки Янцзы и к востоку от меридиана, по которому проходит граница между провинциями Чжили и Шаньси (этот отрезок обнимает полностью или частью всего девять провинций, включая три маньчжурских—из 21-ой с населением в 200 миль, из 436)—огромные же пространства южного и западного Китая, Монголии и Тибета остались почти или совсем нетронутыми. Для 1921 г. мы имеем следующие цифры распределения жел.-дор. сети по отдельным провинциям Китая¹⁹⁵.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ДОРОГИ.

	Гр. квад.	Всего квад.	Прим. квад.	Пр. кв. квад.	ИТОГО
1) Чжили	1.438	220	23	35	1.728
2) Ханьань	1.090	2	29	—	1.121
3) Цзянсу	683	16	1	28	728
4) Шаньши	422	71	1	503	997
5) Шаньцзин	322	21	6	—	849
6) Аньхой	281	—	1	—	282
7) Чжэцзян	203	6	—	15	224
8) Гуандун	192	—	18	473	683
9) Хубэй	336	3	6	30	375
10) Фэнтиан(Муждан)	628	92	—	1.107	720 ¹⁹⁶ 1.107
11) Гирин	124	—	—	—	124 ¹⁹⁷ 1.107
12) Хэйлунцзян	—	—	—	29	29
13) Хуанань	324	2	—	—	326
14) Цзянхай	34	—	—	136	170
15) Фучзянь	28	—	—	—	28
16) Чжакхара/Суйчань	261	—	—	—	261
17) Юньнань	—	—	—	465	465
Итого	6.366	438	85	4.543	11.489

Из этой таблицы видно, что наибольший километраж железнодорожной сети приходится на

¹⁹³) China Weekly Review, 3 января 25 г. Шанхай. Отдельные цифры этой таблицы, вероятно, неточные, но это не изменяет ее показательности.

¹⁹⁴) Первая цифра, явно преуменьшенная, взята из таблицы, какой она была помещена в упомянутом журнале. Вторую мы взяли как самое высокое из всех имеющихся исчислений.

¹⁹⁵) Указанный выше сборник официальной ж.-д. статист. стр. 9. Размеры общего километража с предыдущей цифрой тоже источника (11,354) получается от прибавления 85 км. пропущенных веток.

провинции Чжили, Хэнань, Шаньдун и Маньчжурию. Железных дорог совершенно нет не только в Синьцзяне, Тибете и Монголии¹⁹⁶, но и в Шэньси, Ганьсу, Сычуане, Гуйчжоу и Гуанси (только эти пять провинций образуют собой площадь в 550.000 кв. миль с населением около 100 миллионов человек).

Разумеется, оценивая слабое развитие в Китае железнодорожных дорог, нельзя упускать из виду, что Китай богат водными путями сообщения. Помимо длинной береговой линии, Китай располагает довольно густой сетью рек и каналов. Из первых выделяются: в Маньчжурии: Амур, Аргунь, Уссури, Сунгари, Нонни, Ялу и Ляо; в северном Китае—Янцзы; на юге—Си-цзянь (западная река) и др.—все судоходные на более или менее значительном протяжении¹⁹⁷) и обладающие бесчисленным количеством притоков. Из числа вторых заслуживает упоминания Великий Канал, протяжением около 1.000 миль, начинающийся близ Ханчжоу в Чжэцзяне и оканчивающийся в Тяньцзине (Чжили)¹⁹⁸). Это обилье водных путей, замечает упомянутый официальный статистический сборник за 1921 г. (стр. 9), всегда будет создавать для Китая более благоприятное положение, чем то можно думать на основании одной лишь статистики железнодорожных путей. Однако, тут же приходится заметить, что указанные водные пути (особенно каналы) сосредоточены преимущественно в восточной и южной части Китая и даже там их, разумеется, недостаточно. В общем пока положение таково, что значительная часть китайской внешней и внутренней торговли все еще течет по старым караванным путям, проложенным в незапамятной древности¹⁹⁹). Разумеется, подобного рода товарное сообщение, часто являющееся даже не гужевым, а вычесным, по своей медленности и дороживице совершенно не соответствует потребностям современного товарообмена. Как это состояние путей сообщения отражается на торговле и экономике вообще, можно видеть хотя бы из следующего маленького примера. На Тунчанских копях в центральном угольном районе в сев. Шэньси тонна угля стоит 4 мексиканских доллара. Тот же уголь в Саньяне (меньше 75

¹⁹⁶) Если не считать той монгольской области, которая прорезается крайним западным флангом КВЖД, и дороги Синьцзян—Гаонаи, и другой области, в которую ныне с 1923 г. причисляют головной участок дороги Пекин—Суйчань.

¹⁹⁷) Янцзы -- на протяжении 1600 км. от устья; по Хуанхэ -- только на среднем течении и только для джонок.

¹⁹⁸) Mongolia Chih Nisi замечает, впрочем (шт. соч. стр. 13), что после проведения дорог Тяньцзинь—Пукю, Нанкин—Шэньси и Шанхай—Ханчжоу канал этот потерял большую часть своего значения.

¹⁹⁹) У Морзе (Trade and administration of China, изд. 3-е 1921 г., стр. 332 и сл.) мы находим целый длинный список этих путей, среди которых (если внести поправки в связи с постройкой железных дорог за последние 20 лет) выделяются по своему торговому значению следующие: 1) Кантон Нанкин(Гуанси)—Позе (по Западной реке), оттуда вычесным путем в Юньнань и Гуйчжоу; 2) Шицзюнь—Чжучжоу (недостроенная ветка Кантон—Ханькоуской ж. д.), 3) от Шицзюня на северо-запад в Нянчжан (Цзянси) через Мелинск перевал, 4) от Синань (столицы Шэньси, до которой близко доходит дорога Лунг-Хань) на запад в Ланчжоу (Ганьсу) и Кашигар (Синьцзян), 5) от Тэтуньфу (на Пекин—Суйчаньской дороге) до Тайюаньфу (столица Шаньси) и оттуда на Сианьфу, 6) Ланчжоу (Ганьсу)—Коконор—Лхасса (Тибет), 7) Сианьфу—Ченду (Сычуань)—Лхасса.

верст от копей) стоит уже 20 мекс. долларов; в Сианьиу (125 верст от копей)—35—40 мекс. долл. Эти необычные цифры связаны отчасти с налоговым обложением товаров в пути, но основная причина—дороговизна самого транспорта. («Chinese Economic Bulletin № 190, от 11 октября 1924 г.»). В свете подобных понятий, что в обзоре внешней торговли Китая за 1924 г. («Foreign trade of China 1924 г.; Part (Report and abstract of statistics. Шанхай, 1925 г.) мыходим (стр. 35), с одной стороны, утверждение: «Естественное сельскохозяйственное и минеральное богатство Китая должно было бы обеспечить ему гораздо более значительное место на мировом рынке, чем то, которое он ныне занимает», а с другой—указание на недостаток путей сообщения, как одну из главных причин, препятствующих должностному развитию торговли.

ДЕЛЕНИЕ ДОРОГ.

В приложении I-м мы даем последний перечень (на 14 апреля 1925 г.) существующих в Китае железных дорог. По своей принадлежности дороги эти делятся на следующие группы:

1) Две концессионные дороги (японская Южно-Маньчжурская дорога и французская жел. дор. в Юньнане) общим протяжением (с ветками) 1.763 км. Сюда же надо присоединить построенную и принадлежащую англичанам секцию жел. дор. Кантон—Коулун, проходящую по арендованной Англией территории (длина 47 километров).

2) Китайская Восточная железная дорога—под смешанным советско-китайским управлением—длиной с ветками 2.202 километра.

3) Семнадцать правительственные дороги (если считать дороги Кайфэн—Хонан и Лунг-Хай за одни) общим протяжением около 7.911 километров.

4) Восемнадцать частных железных дорог, общим протяжением 1.095 километров. В их сеть входят лишь три сколько-нибудь значительные линии, а именно: Гуандунская секция Кантон—Ханькоуской железной дороги—349 км., Цзянь-Мынь-Сионинская жел. дорога (в Гуандуне—156 км.) и жел. дор. Нанчан—Киукунян (Цзяян) (в Цзяян—128 км.); остальные представляют собой сравнительно короткие или узкоколейные ветки.

5) Двадцать частных промышленных дорог (тоже коротких или узкоколейных) общим протяжением около 374 километров.

Как видно из этого перечня, главную часть китайской железнодорожной сети представляют правительственные дороги²⁰⁰, с одной стороны, и концессионированные (вместе с КВЖД)—с другой; что касается частных (кроме разве трех особо упомянутых) и промышленных, то они самостоятельного значения не имеют и на них в дальнейшем можно не останавливаться.

²⁰⁰⁾ Нужно подчеркнуть, что как явствует из всего предшествующего, юридическая принадлежность этих дорог Китаю не изменяет того обстоятельства, что большая часть этих дорог, будучи обременены иностранными долгами, находится в той или иной степени под иностранным контролем.

ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ДОРОГ²⁰¹.

Вся сумма капитальной стоимости правительственных железных дорог²⁰² (без Лунг-Хай, Чжу-Чжоу—Пиньсянь, Чжанчжоу—Амой и Кантон—Самшу) исчисляется (1923 г.) в 635,3 милл. кит. долларов, из которых на счет стоимости пути и оборудования относится 629,1 милл., иной материальной собственности—4,2 милл. и не материальных статей—2,0 милл.²⁰³. Если к этим цифрам прибавить примерную стоимость пути и оборудования пропущенных четырех линий (приблизительно 75 милл. долл.), то общая сумма, вложенная в правительственную железнодорожную сеть, составит свыше 700 милл. китайских долларов²⁰⁴.

Для характеристики стоимости важнейших дорог приведем следующую таблицу:

СТОИМОСТЬ ПУТИ И ОБОРУДОВАНИЯ В КИТ. ДОЛЛАРЫХ НА 1 КИЛОМЕТР ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

Правительственные дороги	1921 ²⁰⁵	1923 ²⁰⁶
Пекин—Ханькоу	89.556	91.936
Пекин—Мудзян	75.470	95.986
Тяньцзинь—Пукоу	97.230	107.628
Шанхай—Наикин	99.694	100.755
Шанхай—Чаачжоу—Нинбо	79.756	81.452
Пекин—Суйфэнь	71.502	63.757
Чен-Тай (Шаньсян)	97.841	100.187
Тао-коу—Уникуга	54.533	54.778
Кайфым—Ханьчань	74.834	80.090
Га-чи—Чавчунь	62.304	66.903
Кантон—Коулун	110.630	111.105
Хубэй—Хуань	138.375	140.583
Сынингай—Таоцзян	54.632	72.330
Цзяочжоу—Цзиньчаньфу	?	81.075
Чжанчжоу—Амой	53.552	?
	115.101	?
Всего правительств. ж.-дор. сеть .	88.063	92.146

²⁰⁵⁾ Детальная финансовая статистика имеется в нашем распоряжении лишь применительно к правительственной железнодорожной сети. Мы располагаем некоторыми данными по концессионированным дорогам и КВЖД, но во-первых, они не полны, а во-вторых—неизбежные различия в системе финансовой отчетности делают затруднительным, какое-либо суммирование соответствующих цифр по ж.-д. линиям, принадлежащим разным хозяевам. Ввиду этого мы ограничиваемся приведением в тексте материала, характеризующего финансовое положение правительственной сети, с указанием тех данных, которые у нас имеются по другим дорогам,—в подстрочных примечаниях.

²⁰⁶⁾ Собственно: актив как помещение капитала (investment assets). В балансе китайской правительственной ж.-дор. сети актив слагается из трех элементов: а) investment assets, б) working assets (кассы, склады и пр.) и в) deferred debit items (запасы правительству, платежи, произведенные авансом, и пр.).

²⁰⁷⁾ China Yearbook 1925—26 г., стр. 344, также Chinese Economic Monthly, июль 1925 г.

²⁰⁸⁾ Расходы по сооружению КВЖД на 1 января 1923 года исчислены так: а) общие расходы по постройке 347,7 милл. руб.; б) счет дефицита по эксплуатации 178,6 милл. рублей. («Статистический Ежегодник КВЖД», 1924 г.).

Соответствующих точных цифр по концессионированным дорогам у нас нет. Если бы нужно было грубо и на глаз определить общую сумму капитала, вложенного во все железные дороги, проходящие на территории Китая, мы рискнули бы предложить следующие цифры: для концессионированных дорог и КВЖД (не считая дефицита по эксплуатации)—650—700 милл. кит. долларов, для частных и промышленных веток—50 милл. китайских долларов, а всего вместе с правительственными дорогами 1,4—1,5 миллиардов китайских долларов. Это вычисление, повторюем, более чем примирное.

²⁰⁹⁾ Statistics of Government Railways 1921 г., табл. VIII.

Этой стоимости соответствует весьма значительный долг. Установить точную его цифру затруднительно прежде всего в виду многообразия валют и колебаний валютных курсов, а также вследствие текущести самого долга. Последние официальные данные о задолженности как самого Министерства Путей Сообщения, так и железных дорог, даны нами в приложении № III; данные об иностранной задолженности железных дорог, исчисленные на 31 декабря 1925 года,—в приложении № IV²⁰⁷.

Финансовые результаты работы правительенной сети за последние годы представляются в следующем виде (в милл. кит. долларов) ²⁰⁸:

	1920 ²⁰⁹	1921 ²⁰⁹	1922 ²¹⁰	1923	1924
Операт. доходы	91,4	96,5	99,6	119,8	118,3
расходы	42,8	54,0	56,7	65,2	68,4
Чист. опер. дох	48,7	42,5	42,9	54,6	49,9
Операт. процент. (отношен. расходов к доход.)	46,8%	56,0%	87,0%	54,4%	57,8%
Дебет по доходу	11,2	16,3	18,6	32,4	29,6 ²¹¹
Кредит по дох	3,3	2,5	1,7	1,7	2,3 ²¹²
Чистый дебет	7,8	13,8	16,9	30,8	27,3 ²¹¹
Избыток(Surplus).	40,8	28,7	26,0	23,8	22,6 ²¹¹

Таблица эта нуждается в некотором пояснении. Вторая ее часть (счет доходов и расходов) представляет собой по определению официального статистического сборника за 1921 г. (стр. 22) ²¹³ «статьи,

*) Что касается задолженности концессионированных дорог, то: 1) долг ЮМЖД (как мы видели, 234 милл. ен) связан не с одной дорогой, но и с другими предприятиями Общества, не имеющими непосредственного отношения к линии; 2) долг КВЖД Правительству СССР (других крупных долгов у дороги нет), исчисляемый ныне громадной суммой (по балансу на 1 января 1924 г. свыше 1.200 милл. руб.), есть не что иное как колоссально возросший, вследствие накопления процентов, основной капитал дороги (этот капитал был дан именно российским правительством в форме оставления за собой облигаций Общества и выдачей ему собственных приплата—на покрытие дефицита, на улучшение дороги и т. п.); 3) о нынешней задолженности французской дороги нам ничего неизвестно.

**) Chinese Economic Bulletin от 8 июня 1923 г., № 30, от 7 марта 1925 г., № 21, и от 9 мая 1925 г., № 220. Цифры за 1920—1923 гг.—окончательные, за 1924 г.—привозирные.

***) Без Шаньдунской дороги, которая вернулась к Китаю позднее.

****) В эти цифры (финансовых расчетов) не входит счет дороги Лунг-Хай, включение которого еще более сократит чистую прибыль за 1924 год.

*****) В дополнение к этой таблице мы можем привести следующие данные, касающиеся финансового хозяйства концессионированных дорог.

КВЖД (в милл. рублей).

Доход	Расход	По эксплуатации		По особ. предпр.		Всего	
		(нов.руб.)	Прибыль на 1 янв.	доход	расход		
1913 21,2	14,8	6,4	1,2	13,5	-12,3	22,4	28,3 - 5,9
1914 22,6	15,4	7,2	1,4	13,2	-11,8	24,0	28,6 - 4,6
1915 39,4	17,6	21,8	1,8	10,8	-9,0	41,2	24,4 - 12,8
1920 59,5	51,1	7,6	2,5	11,7	-9,2	62,0	63,6 - 1,6
1921 39,9	38,0	1,9	2,1	6,5	-4,4	42,0	41,5 - 2,5
1922 37,4	28,6	8,8	2,1	5,2	-3,1	39,5	33,8 + 5,7
1923 36,3	26,2	10,1	1,3	4,8	-5,5	37,8	31,0 + 6,6

(Статистический ежегодник КВЖД 1924 г.).

вытекающие из отношений имущественных в отличие от эксплуатации. Важнейшую из этих статей представляет собой платежи по долгам. Так, если взять 1921 г., по которому имеются подробные данные, то из 16,3 милл. дебета по доходу 12,3 относится за счет процентов по обеспеченному долгом, 1,9 процентов — по текущему долгу о 0,6—амортизация долга. В остальном в дебете фигурируют дивиденды (на некоторых правительенных дорогах существуют частные акционеры), налоги, рента, потеря на курсе и проч., в кредите — доход от ценных бумаг, проценты по долгам дорогам, доход от имущества, сданного в аренду, выигрыши на курсе и прочее.

Чтот касается «избытка», то он вычислен по крайней мере до 1922 года без принятия во внимание процента на вложенный в дороги государственный капитал. Если этот процент будет учтен, то прибыль значительно сократится, так в 1921 г. при избытке 28,7 миллионов вычет 5% на государственный капитал (231 милл. доллар.) — 11,6 милл. долларов оставляет чистой прибыли только 17,1 милл. долларов ²¹³).

Анализ результатов эксплоатации по отдельным дорогам ²¹⁴) показывает, что за последний год наиболее доходными оказываются Пекин-Ханькоуская (в 1924 г. чистый операционный доход 16 милл., чистая прибыль 12 милл.); Тяньцзинь-Пукоуская (в 1924 г. — 7,9 и 2,7 милл.); Шанхай-Нан-

ЮМЖД (со всеми подсобными предприятиями). (В милл. ен).

	Приход	Расход	Чистая прибыль	% к расходу
1907 (1-й год эксплуатации)	12,5	10,5	2,0	21,0
1921/22	147,1	115,7	31,4	27,1
1922/23	170,0	134,9	35,1	26,0
1923/24	185,7	150,9	34,8	23,1

Результаты эксплуатации самой железной дороги составили в 1923/24 году: приход—92,3 милл. ен, расход—27,4 милл. ен, чистая прибыль 64,9 милл. ен, а за вычетом падающей на дорогу доли общих расходов (8,4 милл.)—56,5 милл. ен. (Отчет О-ва ЮМЖД за 1923/24 г.).

Юньнаньская железная дорога (франков).

	1922	1923
Все доходы	28.241.025	35.093.717
Все расходы	21.210.786	26.478.266
Прибыль	7.090.839	8.615.421

(China Yearbook 1925—26 г.).

Дорога Кантон—Коулун (брит. секц.) (в кит. долл.).

	1922	1923
Все доходы	710.295	474.722
Все расходы	562.141	523.513
Прибыль	148.151	151.209

(China Yearbook 1925—26 г.).

**) Statistic of Government Rlys 1921 г.

***) Chinese Economic Bulletin, № 220, 9 мая 1925 г.

кинская (3,9 и 2,4 милл.); Чентин—Тайуанская (2,3 и 2,1); Лунг-Хай (2,0 милл.)²¹⁴ и Шаньдунская (3,7 и 1,9 милл.). Менее одного миллиона прибыли дают дороги: Кайфын — Хэнань (1.182 тыс. и 965 тыс.); Пекин — Мужэнь (5.366 тысяч и 639 тыс. кит. долларов); Шанхай — Ханчжоу — Нинпо (1.346 и 204 тыс. кит. долл.); Гирин — Чанчунь (750 тыс. и 399 т.); Таокоу — Цзиньчжуа (1.074 тыс. и 791 тыс.). Бездоходные, но и бездефицитные дороги Сыпингай — Таонань и Чжучжоу — Чиньсянь; приносят дефицит дороги Хубэй — Хунань (Учан — Чжучжоу), дающая чистого операционного дохода всего 115 тыс. кит. долларов при чистом дебете по доходу 1.987 тыс. (чистый убыток 1.872 тыс.); Кантон — Куолун (операционный убыток 43 тыс., общий 671 тыс. кит. долларов) и (с недавнего времени) Пекин — Суйюань (чистый операционный доход 2.576 тыс., чистый дебет по доходу 3.623 тыс.; чистый убыток 1.056 тыс.).

Приведенные данные позволяют формулировать следующие общие замечания относительно финансового положения правительственные железодорожной сети:

1) Операционный процент (отношение операционных издержек к валовому доходу) имеет тенденцию к повышению (он повысился в среднем с 46% до 58% за пять лет 1920—1924), а процент прибыли к доходу соответственно идет вниз. Таким образом, рентабельность китайских железных дорог как-будто понижается. Надо, однако, иметь в виду, что по своей абсолютной величине чистый операционный доход всей правительственной сети за годы 1921—1924 остался почти на том же уровне, а, с другой стороны, финансовые результаты эксплуатации концессионированных дорог чрезвычайно благоприятны.

2) Железные дороги Китая страдают от чрезмерной капитализации. Ниже нам еще придется говорить о том, во что обошлась Китаю помочь иностранного капитала, и насколько эта помощь удороожила постройку. Здесь достаточно указать, что у правительственные дороги громадная и все возрастающая часть чистого операционного дохода поглощается статьей «чистого дебета по доходу», выросшей за пять лет на 3%. Именно этим, — т.е., конкретно, платежами по заграничным долгам — объясняется такое резкое за эти четыре года сокращение «избытка», т.е., чистой прибыли (почти в два раза).

Для ясности нужно подчеркнуть, что рост «дебета по доходу» объясняется отчасти потерей на курсе (большая часть китайского железнодорожного долга — в иностранной валюте, соотношение которой с серебром с 1921—1922 гг. значительно ухудшилось для последнего)²¹⁵, главным же образом наступлением сроков амортизационных платежей, усилившим финансовое давление на дороги.

3) Последние годы китайский транспорт работает в исключительно невыгодных условиях. В течение всех последних лет в стране свирепствовала гра-

жанская война, сопровождавшаяся обычной дислокацией транспорта, — это обстоятельство отразилось почти на каждой из правительственных линий. С другой стороны, в 1920—1925 гг. в районах, обслуживаемых наличными железными дорогами, произошло несколько серьезных бедствий в виде наводнений, голода и пр., что также не могло не отразиться на положении вещей; наконец, эти годы явились переходом депрессии на мировом рынке, каковая депрессия не могла не ощущаться и китайской торговлей. Если принять все это во внимание, то описанное финансовое положение дорог нельзя не признать удовлетворительным свыше всякого ожидания. Приведенные цифры служат доказательством, что рентабельность железных дорог в Китае при нормальных условиях должна быть чрезвычайно высока. Вместе с тем, она показывает, что в этой области, как и во многих других, гражданская война в Китае экономически не столь разрушительна, как обычно полагают.

В заключение нужно отметить, что за последние годы все правительственные железные дороги Китая находятся под контролем и в руках провинциальных милитаристов, к которым поступают и железнодорожные доходы. Центральное правительство, которому эти дороги принадлежат, на деле не извлекают из них никаких доходов. Как мы увидим ниже, господство милитаристов над железными дорогами затронуло до известной степени даже интересы иностранных кредиторов.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РОЛЬ КИТАЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

Вопрос о конкретном значении железных дорог Китая в экономике страны представляет вообщем и, в частности, с точки зрения взаимоотношений с иностранным капиталом — каковая точка зрения лежит в основе настоящей работы — чрезвычайный интерес. К сожалению, имеющиеся в нашем распоряжении материалы весьма скучны. В Китае, вообщем, почти нет статистики (кроме статистики внешней торговли); собирание статистических сведений затрудняется к тому же бесконечным разнообразием мер, весов и денежной единицы; в силу этого, за указанным исключением внешней торговли, в стране до сих пор почти отсутствуют точные измерители ее хозяйственной жизни. Что касается, в частности, железнодорожной статистики, то и она с экономической стороны крайне бедна; в ежегодных сборниках этой статистики, издаваемых Министерством Путей Сообщения на английском языке, отсутствуют, например, подробные данные о характере грузооборота правительственные железодорожной сети, и даются лишь сведения об основных товарных группах (земледельческие, скотоводческие, горные, лесные и промышленные продукты)²¹⁶. При таких обстоятельствах мы вынужде-

²¹⁴) Данные о дебете и кредите по доходу отсутствуют.
²¹⁵) Соотношение это видно из следующих цифр. Средний годовой курс таможенного (хайтунгского) талера (=1,5 кит. долл.) составлял на американские доллары в 1915 г.—0,62, в 1916—0,79; в 1917—1,03; в 1918—1,26; в 1919—1,39; в 1920—1,24; в 1921—0,76; в 1922—0,83; в 1923—0,80 и в 1924—0,81.

²¹⁶) В отношении концессионированных дорог в Маньчжурии и в Юньнани имеются более подробные данные, но эти дороги (с экономической точки зрения) имеют, в концепциях, местное значение, и соответствующие материалы не разрешают общего вопроса во всем китайском масштабе. Автор должен, впрочем, оговориться, что он допускает существование нужных материалов и даже готовых исследований на кит. языке, — но, к сожалению, за незнанием этого языка, он не может им воспользоваться.

ны отказатьсь от сколько-нибудь детального исследования — и ограничиться грубой и приблизительной характеристикой коммерческой работы дорог¹¹⁸⁾.

Здесь мы прежде всего должны отметить что, в связи с чрезвычайно густым населением Китая и не малой—абсолютно по крайне мере—его текучестью, в китайском железнодорожном хозяйстве необычно видную роль играют перевозки пассажиров. В среднем, по четырнадцати правительственным линиям²¹⁹⁾, доход от пассажирских перевозок составлял в 1921 г. 35,6% всего их дохода, а по отдельным дорогам достигал в том же году следующих цифр:

В %/о

Кантон—Коулун	86,57
Шанхай—Ханчжоу—Нинбо	70,39
Чжанчжоу—Амой	69,43
Шанхай—Нанкин	64,52
Хубэй—Хуаньян	59,54
Сайфэн—Хэцзян	44,51
Пекин—Мукден	37,32
Тяньцзинь—Пукоу	36,62
Сынингтай—Таоянъян	26,59
Пекин—Ханькоу	23,61
Гиринь—Чанчунь	22,81
Пекин—Суйюань	21,85
Чэн-Тай (Шаньси)	18,30
Таокоу—Цинхуа	14,62

Кроме упомянутой нами причины этого, по отдельным дорогам необычайно-высокого процента следует еще указать на то обстоятельство, что некоторые дороги, в силу своего географического положения должны конкурировать с параллельными водными путями (таково в частности положение дорог Кантон—Коулун, Шанхай—Ханчжоу и Шанхай—Нанкин), каковая конкуренция, разумеется, гораздо слабее или даже вовсе не существует в сфере пассажирского транспорта.

Интересно, что в Маньчжурии, где население гораздо реже, а конкуренция водных путей, при всем их обилии, слабее, картина получается совершенно обратная: ЮМЖД, например, в 1923—1924 гг. выручила от перевозок пассажиров всего 13,4 милл. ён — из общего дохода от эксплуатации 92,3 милл. ён (в том числе от грузов 72,6 мил. ён)²²⁰⁾. Соответственно в только-что приведенной таблице наименьшее относительное значение пассажирских перевозок замечается у дорог, пролегающих через Маньчжурию (Гиринь—Чанчунь, Сылион) или через редко-населенный северо-запад Китая (Пекин—Суйюань); наибольшее — у южных и приграничных дорог, в районе которых существует развитая сеть водных путей. Во всяком случае: средний для всей сети процент дохода от пассажирских перевозок достаточно высок, чтобы мы были вправе

¹¹⁸⁾ При этом придется в значительной мере опираться все на ту же статистику внешней торговли.

¹¹⁹⁾ В их число, между прочим, не входит Шаньдунская дорога.

²²⁰⁾ Отчет О-ва ЮМЖД за 1923/24 г.

подчеркнуть значение этих перевозок как важной экономической функции железных дорог²²¹⁾.

Грузовое движение на всей правительственной железнодорожной сети составило в 1921 г. 24.996.331 метр. тонн.²²²⁾, в 1922 г. — 21.550.570 метр. тонн и в 1923 г. — 29.625.747 метр. тонн. Число километров-тонн за те же годы составляет 4.709.939.148²²³⁾ (не полная цифра), 3.981.534.813 и 5.136.741.083.

Размеры железнодорожных перевозок за последние 15 лет значительно выросли. Так, Пекин—Ханькоуская дорога в 1911 году перевезла 1,9 милл. метр.-тонн, а в 1921 г. — 5.459 тыс. тонн; Пекин—Мукденская в 1911 г. — 3,2 милл. тонн, а в 1921 году — 8 милл. тонн; Шанхай—Нанкинская в 1911 г.—0,3 милл. тонн, в 1921 г.—2,1 милл. тонн.

За последние годы на важнейших дорогах было перевезено (тыс. метрич. тонн):

	1921	1922	1923
Пекин—Ханькоу	5.359	4.135	5.758
Пекин—Мукден	8.010	5.504 ²²⁴⁾	8.012
Тяньцзинь—Пукоу	3.546	2.921	3.036
Шанхай—Нанкин	1.821	1.459	1.614
Шанхай—Ханчжоу—Нинбо	650	782	871
Пекин—Суйюань	1.407	1.373	1.962
Чэн-Тай (Шаньси)	1.348	1.241	1.787
Таокоу—Цинхуа	1.018	1.110	1.314
Кайфэн—Хэцзян	728	540	601
Гиринь—Чанчунь	790	774	786
Чжанчжоу—Амой	3,3	4,8	—
Хубэй—Хуаньян	352	410	364
Чжучжоу—Пиньсянь	414	404	—
Кантон—Коулун (лит. секция)	83	140	148
Цзяочжоу—Цзинчжайфу	—	1.026 ²²⁵⁾	1.969
Сынингтай—Таоянъян	380	447	586
КВжд (милл. ён).	125	152	171
Юньнаньская же. дор.	170	365	426
	1921/22	1922/23	1923/24
ЮМЖД (милл. ён).	576	667	740

Понижение цифры перевозок в 1922 и 1923 гг. на дорогах Северного Китая объясняется частью гражданской войны, частью наводнением, голодом и прочими бедствиями в этом районе.

По группам перевозимых правительственной сетью грузов эта общая цифра за 1921 г. (послед-

²²¹⁾ Для справки отметим, что в 1923 году на правительственной сети железных дорог было перевезено 40.444.657 пассажиров и сделано 3.413.430.982 пассажиро-километров, что составляет 504.671 пасс.-килом. на каждый километр пути в эксплуатации (China Yearbook 1925/26 г., стр. 342).

²²²⁾ Суммы, отмеченные этим знаком, не включают в себя данные о Шаньцзинской дороге.

²²³⁾ Только секция Пекин—Шаньхайтунь.

²²⁴⁾ Апрель—сентябрь.

ний, за который опубликованы детализированные данные) распределяется следующим образом²²⁵:

	Перевезено (тыс. метр. тонн)	Пробег (милл. ки-тонн)	Доход от перевозок (мил. кит. кит. юан.)	0/0/0	6/0/0	0/0/0
1) Продукты земледелия	5.875	22,1	1.495,8	32,0	21,9	40,2
2) Продукты животноводства	409	1,6	91,2	2,0	2,5	4,6
3) Продукты горной промышленности	11.688	46,6	1.834,0	40,3	16,0	29,5
4) Продукты лесные	694	2,7	107,4	2,3	2,0	3,7
5) Продукты промышленности	2.438	9,6	454,5	9,8	9,5	17,5
6) Материалы других огров	338	1,3	90,0	1,9	0,6	1,1
7) Служебные грузы	3.754	16,1	544,1	11,7	1,9	3,4
Итого	24.996	100	4.667,1 ²²⁶	100	54,1	100,0

Эта таблица показывает, что почти половина всех грузов, поступающих на станции правительственной железнодорожной сети, суть **продукты горной промышленности** (главным образом уголь и соль, а также железная и иная металлическая руда), которые, равным образом, занимают первое место по числу километро-тонн (хотя лишь второе по доходу). В эту группу не включен уголь для надобности самих жел. дор., который отнесен в графы (6 и 7). Столь яркое преобладание минералов объясняется в значительной мере той связью, которая с самого их появления существовала у железных дорог Китая с горно-промышленными предприятиями. Ряд линий (Пекин—Мукден, Чжучжоу — Пинсянь, Таокоу—Цинхуа и др.) прямо строились для того, чтобы дать выход продукции определенных уже существовавших рудников; другие (Шаньдунская, Пекин — Ханькоу и проч.) при самом своем возникновении были связаны с горными интересами, хотя бы эти последние реализовались одновременно или несколько позднее. К этой же последней категории следует отнести и ЮМжд, которая не вошла, разумеется, в предшествующую таблицу, на этой дороге перевозка каменного угля в 1923/24 г. выразилась цифрой 322,5 милли. пудов из 740,5 милли. пуд., т.е. 43,6%, а пробег угля составил в том же году 100,4 миллиарда пудо-верст из 246,2 миллиардов (в 1921/22 гг. 58,5 из 147,1 и в 1922/23 г. — 86,2 из 230,2 миллиардов пудо-верст). Цифры грузооборота Шаньдунской и Юньнаньской дорог, к сожалению, отсутствуют, но и на них обеих перевозка продуктов горнопромышленности должна была играть первостепенную роль. Напротив, на КВжд, грузооборот которой связан преимущественно с земледелием, перевозка угля, нефти и всех вообще продуктов горной промышленности составила в 1921 г. не более 12 милл. пудов из 125, а в 1923 г. — не более 20 милл. пуд. из 171 милл.

Наиболее значительные перевозки этой группы связаны по преимуществу: а) с распределением продукции угольных (в южн. Маньчжурии, Чили, Шаньси, Хэнане, Хунане и Шаньдуне) и соляных предприятий по потребляющим районам, а равно вывозом

²²⁵) Statistics of Gov. Rlys 1921 г., таблицы XXIX—XXXII; по 14-ти дорогам.

²²⁶) Если добавить нераспределенные данные по дороге Кайфэн—Хэнань, то получится 4709,9.

угля (в 1923 г.—3,1²²⁷ милл. тонн, главным образом, из южно-маньчжурских портов, Тяньцзина, Цинванда и Ханькоу) и соли (в 1923 г.—3,7 милл. пикулей²²⁸)—главным образом через южно-маньчжурские порты и Циндао), далее б) с подвозом к заводам и вывозом за границу железной, марганцевой, оловянной, цинковой и иных руд (в 1924 г. вывоз около 15 милл. пикулей, главным образом из Хунана, Хубэй, Шаньдун и Юньнаня) и в) с ввозом и распределением заграничных нефтяных продуктов (весь ввоз в 1924 г. (включая и керосин, свыше 230 милл. американских галлонов²²⁹) — главным образом через Тяньцзин, южно-маньчжурские порты Циндао, Ханькоу, Шанхай, Нанкин и Кантон) и отчасти угля (в 1923 г. 1,3 милл. тонн — главным образом в Шанхай, Кантон и Коулун). Из отдельных дорог грузы этой группы играют наибольшую роль на Пекин—Мукденской (60% всего грузооборота), Пекин—Ханькоуской (55%), Шаньсийской (до 85%), Таокоу—Цинхуа (88%), Чжучжоу—Пинсянь и ЮМжд (на последней наряду с земледельческими продуктами).

Второе место, как видно из таблицы, по предъявлению грузов и по пробегу и первое по доходности занимают **земледельческие продукты**. Земледелием занято в Китае около 85% населения, и земледельческие продукты составляют до 73% всего китайского экспорта. Если, при этом, в железнодорожных перевозках они все же значительно уступают продуктам горной промышленности, то это объясняется, с одной стороны, характером продукции, в которой большую роль играют также мало-громоздкие продукты, как шелковые коконы, чай, а с другой — слабым развитием товарного хозяйства в китайской деревне и сравнительно малой текучестью земледельческой продукции, в громадной своей части потребляемой на месте. Во всех этих отношениях Маньчжурия составляет исключение, противопоставляемое собственному Китаю.

Основные элементы с.-х. продукции Китая²²⁹ суть рис (южные и центральные провинции—производство около 400 милл. пикулей), **пшеница** (Маньчжурия и Северный Китай—сбор около 600 миллиардов, по 60 англ. фунтов), **просо и гаолян** (Северный и Средний Китай), **кукуруза** (Маньчжурия), **соевые бобы** (гл. образом Маньчжурия—1924 г. вывезено свыше 22-х милл. пикулей); далее **чай** (долина Янцзы и провинции Чжэцзян, Фуцзянь, Гуандун, и Юньнань), **хлопок** (северный Китай и долина Янцзы—сбор в 1924 г. приблизительно 7,8 милл. пикулей), **шелковые коконы** (Цзянсу, Гуандун, Чжэцзян, Шаньдун и среднее течение долины Янцзы), **масляничные семена и растительное масло** (гл. образом в Сычуане, Гуйчжоу, Хубэй, Хунане, Хубэй, Цзянси и Сычуане, пенька, **табак** (почти повсюду), **тростниковый сахар** (на юге), **масляничные орехи** (гл. образом в северных провинциях—

²²⁷) Пикуль=147,56 русск. фунта. Эти и последующие цифры и данные заменены из статистики китайских морских таможен за 1923 и 1924 годы.

²²⁸) Возможно, что керосин в железнодорожной статистике отнесен к промышленным продуктам.

²²⁹) Данные Китайского Промышленного Бюро Экономической Информации.

Чжили, Хэнань, Шаньси, Шаньдун). К этому перечню нужно добавить опиум, который, будучи нелегальным продуктом, тем не менее, производится в огромных количествах (главные производящие районы Юньнань, Шэньси, Фуцзянь, Хунань, Жухэ, Сычуань и друг.).

Большая часть перечисленных продуктов служит как для потребления, так и для вывоза. Но Китая—особенно в отдельных его районах—в об-

щем не хватает собственного продовольствия и потому ему приходится ввозить большое количество хлебов из-за границы. Равным образом такие продукты, как хлопок, фигурируют и в ввозной и в вывозной статистике (вывозятся низшие, ввозятся высокие сорта).

В 1924 г. специальный экспорт и импорт важнейших земледельческих продуктов составлял (в миллионах пикулей):

	Вывоз	Главные порты вывоза	Ввоз	Главные порты ввоза
Рис	0,0	—	18,2	Кантон, Сватоу, Коулун, Шанхай, Нинбо, Тиньцзян.
Пшеница	0,1	Харбинский округ ²³⁰⁾	5,1	Шанхай, Тиньцзян.
Просто и гаоцзи	4,1	Дайрен, Амьи, Ниньчжан	0,0	
Кукуруза	0,2	Дайрен	0,1	
Бобы	2,2	Южно-Маньчжурские порты:	0,5	
Жмыжи	22,6	Харбинский округ и Ханькоу	0,0	
Чай	0,7	Ханькоу, Тиньцзян, Фучжоу, Ханчжоу, Нинбо, Сантяо, Кантон	0,0	
Хлопок	1,3	Ханькоу, Тиньцзян, Шанхай, Нинбо	1,3	Шанхай, Циндао.
Шелк-сырец (по ценности ²³¹⁾)	108 милл. хайг. таэлей. Шанхай, Кантон, Ханчжоу, Уху, Чунцин, Циндао, Чифу и др.		3,4 милл. Шанхай, Тиньцзян.	
Кокосы (по ценности)	14,3 милл. хайг. таэлей. Шанхай и Южно-Маньчжурские порты		хайг. таэлей шелк и шелк. прод.	
Рамп, пенька и другие волокна	5,4	Ханькоу, Чунцин, Чапша, Коулун	0,0	
Сахар ²³²⁾	0,4	Амой, Сватоу	9,2	Шанхай, Ханькоу, Тиньцзян.
Зем. орехи и жмыжи	3,8	Циндао, Шанхай, Тиньцзян, Ханькоу, Пиньцзян		
Масличн. семена	8,1	Тиньцзян, Ханькоу, Ханчжоу, Сунжоу	0,0	
Жмыжи из этих семян ²³³⁾	1,2	Шанхай, Южно-Маньчжурские порты	0,0	
Растительное масло всех видов	3,7	Бобов.—Южно-Маньчжурские порты и Харбинский округ, из земл. орех.—Кантон, чай.—Ханькоу, деревнян.—Фучжоу, Ханькоу		
Табак	0,3	Циндао, Ханькоу, Ченчжоу	2,3 и. газ. Кантон, Коулун, Шанхай.	
			0,8	Шанхай.

Эти цифры дают некоторое представление о характере грузового оборота по группе земледельческих продуктов, поскольку этот оборот связан с внешней торговлей. Разумеется, большая часть этого оборота происходит водным путем. Нужно, однако, подчеркнуть, что приведенная таблица не включает в себя товаров экспортимых и затем реимпортируемых в другие порты (размеры этого потока весьма значительны), и что вообще часть железнодорожных перевозок связана не с внешней, а с внутренней торговлей.

Общее направление грузооборота как по железным дорогам, так и по водным путям может быть грубо определено следующим образом: а) подвоз к портам в производящих районах—для вывоза за границу или в другие части Китая; б) распределение из портов в потребляющих районах; в) подвоз земледельческого сырья и продовольствия к крупным городам и промышлен-

ным центрам; г) перевозка зерновых продуктов на запад и северо-запад в скотоводческие районы; д) перевозка риса и чая на север, а бобов, проса, хлопка и других продуктов северной и центральной полосы—на юг.

Из отдельных дорог наибольшее значение земледельческих продуктов в грузообороте наблюдается на Маньчжурских дорогах: КВЖД (в 1923 г. одни только хлебные грузы составляли 108 милл. пудов из 171 милл.), ЮМЖД (в 1923 г. перевезено хлебных грузов 204,2 милл. пудов из общего числа 740,5 милл.), и веток этой последней: линии Сынгтай—Таонань (почти весь коммерческий оборот относится к этой группе) и Гиринь—Чанчунь (60% всех перевозок). Далее на следующих дорогах земледельческие продукты занимают первое место в коммерческом обороте (т.-е. если не считать перевозок своих и чужих служебных грузов): Тяньцзян—Пукоу (1/3 всего оборота вместе со служебными грузами); Шанхай—Нанкин (свыше 60% всего оборота); Шанхай — Ханчжоу — Нинбо (около 30% всего оборота).

Нужно подчеркнуть, что, как явствует из таблицы, грузы рассматриваемой категории перевозятся на большие расстояния, чем минеральные

²³⁰⁾ Харбин, ст. Маньчжурия, ст. Пограничная, Лахасусу (на Сунгари).

²³¹⁾ Шелк-сырец, сахар и растит. масло не являются, строго говоря, земледельческими продуктами, и они, возможно, отнесены в ж.-д статистике к промышленным изделиям.

продукты, и, разумеется, в среднем более рентабельны.

Третье место по перевозке грузов, пробегу и доходности занимает **группа промышленных изделий**²³²⁾. Состав этой группы, разумеется, слишком разнообразен, чтобы ее можно было описать несколькими словами. Большую ее часть составляют, вероятно, импортируемые промышленные изделия, отправляемые по железным дорогам из портов прибытия. В этом промышленном импорте Китая важнейшую с точки зрения транспорта (т.е. с принятием во внимание громоздкости) роль играют хлопчатобумажные изделия (специальный ввоз в 1924 г. на 188,5 милл. хайгуан. тэзей—15,6% всего ввоза), далее металлы (ввоз железа и стали в 1924 г. около 8 милл. пикулей, медь 0,6 милл. пикулей, жестя около 1 милл. пикулей), цемент (1,8 милл. пикулей), краски (1,8 милл. пикулей), мука (6,7 милл. пикулей) и бумага (2,0 милл. пикулей).

Но будучи страной, импортирующей промышленные изделия, Китай, вместе с тем, обладает быстро развивающейся значительной собственной промышленностью всевозможных видов. Крупные промышленные предприятия с иностранным оборудованием сосредоточены преимущественно в больших портовых городах — в частности в Шанхае, Кантоне, Ханькоу, Нанкине, Циндао, Тяньцзине, Дайрене, Ньючжуане, Чифу и др.; мелкие распынаны по всей стране. Изделия этой промышленности (особенно крупных предприятий) должны занимать немалое место в грузообороте страны за последние годы, они даже служат предметом небольшого, но растущего вывоза (в 1923 г. на 12,1 милл. хайгуан. тэзей, в 1924 г.—на 18,8 милл.). Нужно отметить, что поскольку широкий район сбыта (имеется) преимущественно (хотя и не исключительно) у крупных предприятий, расположенных в портах—грузооборот всей рассматриваемой группы в общем и целом должен иметь направление от портов в глубь страны.

Наименование	Единица	Вывоз	Главный образом через порты:	Ввоз	Главные порты: через
Живой скот (южадей, рогатого скота и свиней вместе)	Тыс. голов.	816	Тяньцзинь, Шанхай, Харбинский округ, Учжоу, Чанчжоу (Цзянчжоу), Циндао, Альгун, Коулун, Лапса, Пекин (Бей-хай)	21	Гуандунские порты, Харбинский окр., Шанхай.
Живая птица	Тыс. шт.	4 989	Учжоу, Коулун, Лапса	52	
Шкуры и кожи	Тыс. пикуля.	246	Тяньцзинь, Ханькоу, Циндао, Чунцин, Шанхай	Тыс. пикуля.	Анъдун, Коулун, Шанхай, Харбин.
Необработ.	Тыс. шт.	4 925	Тяньцзинь	837	
Шерсть	Тыс. пикуля.	556	Тяньцзинь	—	
Меха	Милл. шт.	7,1	Тяньцзинь, Харбинский окр., Ханькоу, Шанхай	—	
Щетина	Тыс. пикуля.	65,5	Тяньцзинь, Ханькоу, Чунцин	—	
Мясо в битых ящич. (свежее или мароженое)	Тыс. пикуля.	282	Циндао, Харб. округ, Нанкин	—	
Яйца и яичные продукты	Тыс. пикуля	710	Нанкин, Шанхай, Ханькоу, Уху, Тяньцзинь	—	
Рыба и прод. рыболовства (включая морские водоросли)	Милл. шт.	944	Шанхай, Чифу, Ханькоу, Нинбо, Фучжоу, Сватоу, Коулун, Пекин	3187,9	Кантон, Лапса, Коулун, Амой, Сватоу, Цзянмин (все в Гуандуне) и Шанхай.
	Тыс. пикуля.	167	Незнач. кол.		

Поток грузов этой категории (в частности—заметный для шерсти и мехов) движется в общем с запада на восток и с севера на юг, так как скотовод-

²³²⁾ Данные Китайского Правительственного Бюро Экономической Информации.

²³³⁾ Процент, приходящийся этой группе по доходу до порта, естественно, почти вдвое выше процента по весу.

Для отдельных логор промышленные продукты играют наибольшую роль в грузообороте линий: Шанхай—Ханьчжоу—Нинбо (в 1921 г. 163 тыс. тонн из 650 тыс.), Кантон—Коулун (в 1921 г. 1-е место—37 тыс. тонн из 83 тыс. тонн) и Хубэй—Хунань (в 1921 г. первое место—123 тыс. тонн из 352 тыс.).

На четвертом месте стоят лесные грузы (по проценту дохода уступающие, впрочем, место группе животных продуктов). Китай, вообще говоря, беден лесами, но последние сохранились в Северной Маньчжурии, Хунане, Фузяне и некоторых других местах, откуда лесные материалы вывозятся в другие районы Китая и за границу (специальный вывоз за границу составил в 1921 г. 548 тысяч кубо-фут твердых пород, 111,4 милл. квадр. фут мягких пород и 2,5 милл. балансов). Сверх того, Китай ввозит из-за границы почти втрое большее количество (в 1924 г. специальный ввоз 1,7 милл. кубо-фут твердой породы и 287,8 милл. кв. фут мягкой). Фузяньский и хунаньский лес идет водным путем, но маньчжурский вывозится по железной дороге (КВЖД в 1921 г. перевезла 10,3 милл., в 1923 году — 19,0 милл. пудов леса, лесных материалов, дров и древесного угля). Из правительственныех дорог наибольшее количество лесных грузов отмечается в 1921 г. на Гиринь-Чанчуньской дороге (в 191 тыс. тонн из общего грузооборота этой дороги в 790 тыс. тонн), далее на линиях Пекин — Ханькоу — 54 тыс. тонн, Пекин — Мукден — 127 тыс. тонн и Тяньцзин — Пукоу — 123 тыс. тонн.

Группа продуктов животноводства включает в себе следующие главные элементы — живой скот, шкуры и кожи, меха, шерсть, щетина, мясо и пр. Сюда же, вероятно, надо отнести яичные продукты, дичь и продукты рыболовства.

В специальной внешней торговле Китая за 1924 г., важнейшие из этих товаров участвуют следующим образом:

Наименование	Единица	Вывоз	Главные порты: через
Живой скот (южадей, рогатого скота и свиней вместе)	Тыс. голов.	816	Гуандунские порты, Харбинский окр., Шанхай.
Живая птица	Тыс. шт.	4 989	
Шкуры и кожи	Тыс. пикуля.	246	
Необработ.	Тыс. шт.	4 925	
Шерсть	Тыс. пикуля.	556	
Меха	Милл. шт.	7,1	
Щетина	Тыс. пикуля.	65,5	
Мясо в битых ящич. (свежее или мароженое)	Тыс. пикуля.	282	
Яйца и яичные продукты	Тыс. пикуля	710	
Рыба и прод. рыболовства (включая морские водоросли)	Милл. шт.	944	
	Тыс. пикуля.	167	

ческое хозяйство развито преимущественно в северо-западном районе (Монголия, Ганьсу, Шаньси, Шэнзи и зап. часть Маньчжурии). Однако, эта тенденция встречает много отклонений. По отдельным дорогам наибольшее количество грузов этой категории предъявляется к перевозке на линиях — Пекин — Ханькоу, Пекин — Мукден и Пекин — Суйюань.

На основе всей совокупности имеющихся материалов мы можем в дополнение попытаться кратко и схематически очертить экономическую роль каждой из крупных ж.-д. линий Китая^{233).}

Китайская Восточная железная дорога пролегает через Северную Маньчжурию и служит орудием ее колонизации и развития ее хлебного экспорта. КВЖД является прямым транспортным путем из Сибири в Приморье, но это ее значение, особенно скавшееся во время мировой войны²³⁴⁾, в настоящее время сошло на нет. Основной коммерческой работы дороги является вывоз земедельческих продуктов Северной Маньчжурии, которому значительно уступает вывоз леса и скотоводческих продуктов (из Барги). В остальном, грузооборот дороги слагается преимущественно из вывоза южно-маньчжурского и приморского угля и различных импортных товаров.

Южно-Маньчжурская железная дорога вместе с ее многочисленными ветками (включая линии Гирин — Чанчунь и Сылингай — Таонань) обслуживает тот же вывоз с.-х. продукции как Северной, так и Южной Маньчжурии, далее — вывоз (в обеих направлениях) угля из принадлежащих дороге фушуньских и др. копей, вывоз леса из Северной Маньчжурии и всю, вообще, торговлю Южной Маньчжурии через ее порты: Дайрен (в 1924 г. — 7,78%, всего дохода морских таможен), Аньдун (1,98%), Инкоу или Ньючжуан (1,34%). В районе дороги развита немалая промышленность — включая два крупных предприятия тяжелой индустрии — Аньшань (принадлежит дороге) и Пенчинху, маслобойное производство в Дайрене и др. пунктах и проч.

Пекин-Мукденская дорога — первая из правительственный сети по количеству перевозимых грузов — обслуживает крупнейшие угольные предприятия Китая — Кайланские копи (близ Цивандао) и два крупных порта Тяньцзин (в 1924 г. — 9,9% всего дохода морских таможен Китая) и Цинвандао (незамерзающий порт), из коих первый является, вместе с тем, промышленным центром Северного Китая. Вместе с тем, она служит единственной соединительной ж.-д. линией между Маньчжурией и собственным Китаем. Участок этой дороги от Пекина до Тяньцзина является продолжением линии Пекин — Суйюань, проникающей в глубь северо-западной окраины Китая и служащей тем путем, по которому продукты скотоводческого хозяйства Монголии, Сев. Шаньси, Шэнси и Ганьсу (в частности шерсти и меха) попадают на мировой рынок — в обмен на чай, мануфактуру, скобяные изделия, табак и проч. В частности, эта дорога (на участке Тяньцзин—Калган) играет первостепенную роль в торговле с Внешней Монголией — через нее проходит главная часть монгольского импорта и экспорта.

Тяньцзин-Пукоуская дорога соединяет два бассейна рек Желтой и Янцзы; она обслуживает южную часть Чжили и западную часть Шаньдуна и Цзянсу.

²³³⁾ Автор вынужден подчеркнуть, что это только общий набросок, не претендующий на точность деталей.

²³⁴⁾ В 1915 г. перевезено транзитом 24,8 милли. пудов.

Параллельная ей дорога Пекин—Ханькоу (вторая из правительственной сети по количеству перевозимых грузов) с ее ветками в Шаньси (Чен-тай) и Хэнане (Лао-цин) является равным образом связью между Северным и Средним Китаем и обслуживает провинции Чжили, Шаньси, Хэнань и Хубэй. Эта дорога характеризуется, между прочим, тем, что вдоль нее расположено большое количество угольных предприятий (в том числе копи Пекинского Синдиката), и что она служит главной arterией, питающей ханькоуский порт (8,04% там. дохода).

Дорога Лунг-Хай, следуя на большом протяжении долиной мало-судоходной в этой части Желтой реки, дает выход к морю (через Тяньцзин — Пукоу и великий канал, а в дальнейшем непосредственно) для продуции провинции Лунань, Шэнси (опиум, хлопок) и Сев. Цзянсу. По мере ее продолжения в глубь Шэнси и Ганьсу она будет привлекать к себе все большее количество грузов из западной части Китая и, вероятно, будучи вне конкуренции со стороны водных путей, займет первое по значению место среди китайских железных дорог.

Шаньдунская железная дорога обслуживает значительную часть внешней торговли этой провинции и порта Цзяочжоу (4,61% там. дохода), который вместе с тем является немалым промышленным центром; она, кроме того, питается развитой в ее районе горной промышленностью, — в частности угольными копями Фанцизы, Тзучжуана и Ношана, а равно добычей (в различных местах) железной, серебряной иных руд.

Из линий к югу Янцы дорога **Шанхай—Нанкин** служит продолжением линии Тяньцзин — Пукоу и обслуживает район величайшего порта и промышленного центра Китая — Шанхай²³⁵⁾; к ней подводится, кроме того, с.-х. продукты провинций Цзянсу, Аньхуэй и Цзянси (рис, шелк, хлопок, яичные продукты и мн. других).

Линия **Шанхай — Ханчжоу — Ницзе²³⁶⁾**, все еще не законченная постройкой на середине южного участка, играет ту же роль по отношению к провинции Чжэцзян. Грузооборот обеих этих линий в значительной части складывается из подвоза к Шанхаю с.-х. продуктов для вывоза или для потребления на местных фабриках (в самом Шанхае или в одном из меньших промышленных центров Шанхайского района) и из распределения (в обратном направлении) импортируемых товаров и продуктов местной промышленности.

Линия **Хубэй — Хунань** служит для подвоза к Хунаню, (а также Ичжоу и Чанше — для переотправки водным путем) продукции этих двух провинций (в частности сурьмяной, свинцовой и др. руд из Хунаня) к югу от Янцы и распределения из этого порта ввозных товаров и местных промышленных изделий. С дороги Чжучжоу—Пиньсянь линия эта перенимает, повидимому, значительное количество угля из Пиньсянских рудников для Ханьянского завода в Ханькоу.

²³⁵⁾ В 1924 г. 39,58% всего дохода морских таможен.

²³⁶⁾ Эта дорога не входит в правительственную сеть.

Кантонский узел (дороги Кантон — Коулун, Кантон — Самсун и Кантон — Чжучжоу²³⁷) обслуживает Кантон как порт²³⁸) и как промышленный район. Наконец, Юньнаньская дорога, не связанный с остальной железнодорожной сетью, обслуживает местный рынок, в значительной мере отрезанный от остального Китая и, в частности, питается вывозом Юньнаньского олова, сурьмы и других металлов и минералов.

Для характеристики той роли, которую сыграли железные дороги в развитии внешней торговли Китая и, в частности, в развитии тех именно портов, к которым они выходят, — достаточно сравнить судьбу двух Шаньдунских портов Кнаочжао (Цзяоцзю) и Чифу, первый из которых с 1905 г. связан железной дорогой с Цзинаньфу²³⁹.

	Ч и ф у	Кнаочжао(Цзяоцзю)
	Ввоз милли. чайгунов тонн.	Ввоз милли. чайгунов тонн.
	Вывоз милли. чайгунов тонн.	Вывоз милли. чайгунов тонн.
	Оборот	Оборот
1900	—	2,8
1904	21,6	12,7 84,3
1905	27,2	11,9 39,1
1911	16,7	13,9 30,6
1918	14,7	16,1 30,8
1924	4,4	8,7 18,1
1924 (включая тор- говлю о другими китайскими пор- тами)	16,2	15,9 32,1 76,8 55,3 192,2
		71,5

При всем том нужно подчеркнуть, что в некоторых районах Китая (в частности на побережье в долине Янцзы, отчасти на юге и на юго-востоке) железные дороги, перевозка по которым естественно обходится дороже водного транспорта, имеют по преимуществу вспомогательное значение по отношению к товарному сообщению по морю и по рекам, которые остаются главными торговыми артериями.

ПРОБЛЕМА НАПРАВЛЕНИЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО СТРОИТЕЛЬСТВА.

В связи со всем изложенным стоит вопрос о наиболее целесообразном направлении дальнейшего железнодорожного строительства. Разумеется, в данной обстановке вопрос этот особенного практического значения не имеет, — все же в двух словах его следует коснуться.

В Китае, как известно, в разное время появлялось бесчинственное количество проектов ж.-д. линий.

²³⁷ Эта дорога не входит в состав правительственный сети.

²³⁸ В 1924 г. 5,37% всего дохода морских таможен.

²³⁹ Таблица занята возвана у Morse: Traded administration of China. 3-е изд. 1921 года, стр. 24; последние две строчки (1924 г.) добавлены из Foreign Trade of China 1924 г.

²⁴⁰ 1 чайгунский таэль —принята в китайских таможнях единица ценности серебра определенного веса и пробы; равен приблизительно 1,5 кит. (мекс.) доллара (см. также прим. к стр. 96).

Проекты эти, исходившие в большей своей части от иностранцев, руководствовавшихся нередко совершенством посторонними политическими и иными соображениями, были мало между собой связаны и в целом мало сообразованы с действительными нуждами экономического развития страны. В противовес этому, китайское правительство несколько раз пыталось наметить общую схему ж.-д. строительства. Из этих попыток заслуживают того, чтобы быть отмеченными, следующие:

1) Еще со временем Маньчжурской династии Министр Путей Сообщения Тзэн Чен-сюян предложил предпринять постройку следующих четырех магистралей, имеющих своим центром Пекин²⁴¹)

a) **Северная магистраль:** Пекин через Калган и Ургу в Кяхту.

b) **Восточная магистраль:** Продление Пекин-Мукденской дороги через Чоян и Цицикар до Айтуна.

b) **Западная магистраль** путем продления Шаньсиjsкой дороги от Тайбэя до Ланчжоу и эвентуально дальше на запад.

г) **Южная магистраль** от Пекина на Кантон через Ханькоу.

В настоящее время часть этого проекта реализована, при чем линия «a» выстроена до Калгана с отклонением затем на Суйюань и Баодо; линия «б» заменилась дорогой Лунг-Хай, линия «г» — будет закончена с достройкой среднего участка Кантон-Ханькоуской дороги.

2) В сентябре 1912 г. Сун Ят-сен, только что отказался в пользу Юань Ши-кай от президентства, был поставлен китайским правительством во главе Chinese National Railway Corporation — правительственной организации, задачей которой явилась финансирование и постройка железных дорог в Китае. Кооперация эта успела заключить один выгодный для Китая (4-го 1913 года с английской фирмой Паулин) о постройке дороги Кантон — Чункинг. Вскоре разразилась вторая революция во главе с тем же Суном, и Юань Ши-кай распустил корпорацию и аннулировал контракт. Тем не менее, корпорация успела выработать план будущего ж.-д. строительства, одобренный Министерством Путей Сообщения и сводившийся к постройке следующих магистралей²⁴²).

a) **Центральная:** с севера на юг — начиная в Монголии через провинции Шаньси и Ханькоу до Гуанси и Гуандуна.

b) **Восточная** — из Маньчжурии через Чили, Шаньдун, Цзянсу, Чжэцзян, Фуцзянь до Гуандуна.

b) **Линия северной параллели** — от Хайчжоу через Хэнань, Шэньси, Ганьсу и Синцзян.

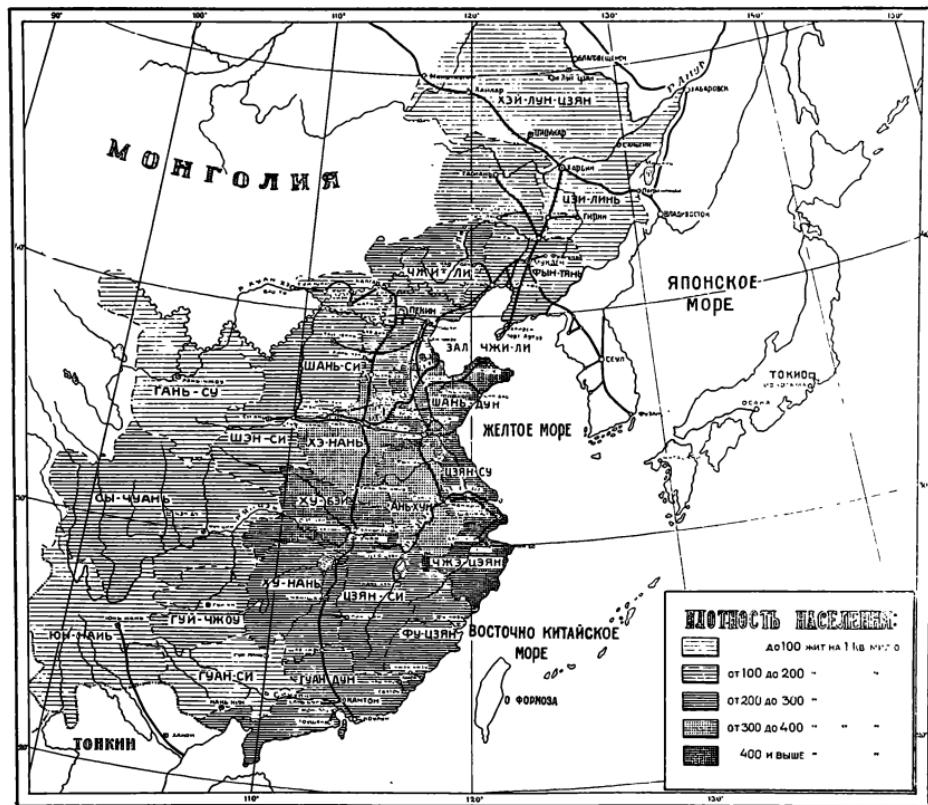
г) **Линия центральной параллели** — от Нанкина через Учан (Хубэй) в Сычуань.

²⁴¹ Mongton Chih Hsu, цит. соч., стр. 131.

²⁴² Mongton Chih Hsu, стр. 120 и сл. 130 и сл..

3. В самое последнее время (летом 1925 г.) нынешний Министр Путей Сообщения Ие Кун-чо представил Дуань Ци-жу меморандум, в котором предложил следующий план²⁴⁾.

ванны. Но эти грандиозные предприятия во всяком случае — дело даекого будущего; параллельно с ними, и впереди их, будет, несомненно, развиваться постройка многочисленных железных дорог мень-



Железные дороги Китая и плотность населения в отдельных провинциях.

а) Продление Пекин-Мукдэнской жел. дор. до ст. Цзиньчжоу и Таонаньфу.

б) Продление дороги Лунг-Хай до Илийского края (Синцзяна).

в) Достройка Кантон-Ханькоуской дороги.

г) Продление Пекин-Суйюаньской дороги до Кяхты.

Во всех трех схемах есть, несомненно, много общего, и основные их черты (центрально-азиатский путь, транс-маньчжурский путь, транс-монгольский путь, путь, пересекающий весь Китай с севера на юг, издо думать, рано или поздно будут реализо-

шегося протяжения. Поскольку направление этой постройки будет определяться экономическими нуждами Китая, нам кажется, что тенденцию направления будущих железных путей можно формулировать следующим образом:

1) Постройка колонизационных путей на северо-востоке (Маньчжурия) и северо-западе (внутренняя Монголия и Ганьсу).

2) Проникновение в хозяйствственные центры северо-западных и западных провинций (примерно, вдоль существующих ныне гужевых путей — см. примечание к стр. 38).

3) Постройка ряда железнодорожных линий в районе верхнего течения Янцзы (несудоходного) —

²⁴⁾ Far Eastern Times (Пекин) 16 января 1925 г.

в частности в густо-населенном и богатом Сычуане, а также в нетронутых еще Гуйчжоу и Гуанси.

4) Проведение ряда веток существующих дорог в наиболее населенных провинциях Чжили, Шаньдуне, Хэнане, Хубэй, Аньхуэй, Хунане и Гуандуне.

Резюмируя эти тенденции в еще более общей форме, нужно признать, что задачей железнодо-

рожного строительства в Китае является распространение ж.-д. сети в глубь страны, во внутренние районы, наиболее бедные водными путями, все еще крайне слабо связанные друг с другом, с остальным Китаем и с мировым хозяйством. Выполнение этой задачи, сходит, разумеется, мощный импульс экономического (и в частности внешне-торгового и промышленного) развития Китая — всю силу которого в настоящее время даже трудно предугадать.

ГЛАВА ВОСЬМАЯ.

ИНОСТРАННЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ИНТЕРЕСЫ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ КИТАЯ.

ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ.

Выше нам уже приходилось приводить утверждения, будто весь иностранный контроль над железными дорогами Китая, по крайней мере, на коммерческих дорогах — имеет и всегда имел чисто-финансовый характер и является простой и необходимой гарантией рациональной постановки дела на ж.-д. предприятиях и своеевременных платежей по ж.-д. займам. В дальнейшем нам еще придется вернуться к действительной стоимости этого утверждения. При всем том, нельзя отрицать значительной важности момента финансирования, которое в условиях капиталистических отношений действительно является исходным пунктом и основой для всех форм политического и экономического контроля.

В настоящей главе мы попытаемся исчислить общий размер и взаимное соотношение **финансовой заинтересованности иностранного капитала в железных дорогах Китая**. Эта заинтересованность слагается из трех различных элементов: 1) иностранные займы и авансы, предоставленные в связи с постройкой или под обеспечение китайских правительственных дорог²⁴¹⁾; 2) текущая внешняя задолженность этих дорог, и 3) иностранный капитал, вложенный в концессионированные железные дороги. К сожалению, выполнение нашей задачи связано с громадными трудностями: нам приходится иметь дело с целым рядом неизвестных величин, определение которых во многих случаях носит произвольный характер и допускает возможность крупных ошибок. Эти, именно, трудности были, вероятно, причиной, почему в литературе мы подобного подсчета не встречаем. Мы постараемся в дальнейшем изложении подчеркнуть все те моменты расчетов, которые, с нашей точки зрения, представляются спорными, и мы, во всяком случае, предупреждаем читателя, что произведенное нами вычисление опирается на целый ряд совершенно условных предпосылок и само имеет лишь условное значение. Но если даже это вычисление будет признано весьма источным, а в отдельных частях и прямо ошибочным,—все же сгруппированное последних цифровых данных по вопросу об ино-

странном капитале на железных дорогах Китая должно иметь свою ценность.

Первое затруднение, с которым нам приходится столкнуться — и притом, по всем трем статьям иностранных финансовых интересов — связано с тем обстоятельством, что как железнодорожные займы, так и капиталы принадлежащих иностранным дорог выражены по общему правилу в различных иностранных валютах, которые нуждаются в приведении одному знаменателю. Это обстоятельство, кстати сказать, само по себе предопределяет невозможность точного ответа на поставленные нами вопросы, так как размеры иностранного инвестирования в китайской серебряной валюте меняются изо дня в день, вследствие колебания валютных курсов (как самих по себе, так и по взаимоотношению золота и серебра). Здесь, прежде всего, возникает вопрос о том, производить ли перечисление в китайские доллары по курсу на золото или по текущему курсу бумажной иностранной валюты (вопрос, имеющий особое значение для франка и еана). Этот вопрос нам удалось разрешить путем наведения справок в компетентных учреждениях: выяснилось, что все виды железнодорожных займов, хотя бы они носили наименование золотых, оплачиваются по курсу телеграфных переводов на соответствующие страны, т.е. по курсу бумажной валюты (там, где он отстает от паритета). Ниже будет объяснено, почему применительно к концессионированным дорогам этот вопрос в одном случае (Юньнаньская дорога) разрешается иначе. Что касается самого курса перечисления (каковым должен бы быть, очевидно, средний курс за определенный период), то в официальной сводке обязательств Китайского Министерства Путей Сообщения²⁴²⁾ оно произведено по искусственно «стандартному» курсу: 1 ф. ст.=10 к. д.; 1 долл. =2 к. долл.; 1 ен= 1 к. долл.; 1 фр.=0,143 к. долл. В виду чрезмерного отклонения этого курса от действительного, мы воспользовались в наших расчетах²⁴³⁾ более, во всяком случае, адекватным средним курсом за 1924 г., любезно вычисленным для нас Китайским Правительственным Бюро Экономической Информации и основанным (в отношении главных валют) на официальном курсе Хайгунского тазеля,

²⁴¹⁾ О частных дорогах нам ничего не известно, но связанные с ними иностранные финансовые интересы не могут быть значительны.

²⁴²⁾ Tables showing various obligations of the Ministry of Communications calculated up to January 31, 1923.

²⁴³⁾ Кроме упомянутого случая с Юньнаньской дорогой, где перечисление производится по курсу на золото.

публикуемом Морскими Таможнями. Принятые на-
ми валютные соотношения суть:

	Кит. доллар
1 ф. от	8,19
1 ам. долл.	1,85
1 фр.	0,0961
1 бельг. фр.	0,0961
1 юн	0,789
1 франц.	0,73

Насколько и этот курс далек от точности, и как велика возможная ошибка,—можно судить по тому, что по приблизительным неофициальным расчетам за первые месяцы 1925 г. средний курс фунта стерлингов составлял уже 8,8, юна—0,745, американский долл.—1,8275, франк—0,093. Мы остановились, однако, на средних цифрах, предложенных Бюро, как официальных и, притом, охватывающих более длительный период времени. Нужно лишь учесть, что, благодаря повышению весной 1925 года курса фунта, **действительный размер (в китайской валюте) займов, выраженных в британской валюте, не сколько больше показанного.**

Различные китайские валюты переведены в доллары по курсу, принятому в официальной статистике Путей Сообщения (будучи соотношением двух серебряных денежных единиц, этот курс сравнительно мало колеблется). Из этих валют (кроме доллара) в нашем вычислении встречаются только две:

1 куплиновский таоъя. к. д.	1,50
1 шаих. таоъя . . . к. д.	1,35

Общая сумма иностранного капитала, вложенного в китайские железные дороги, слагается, как сказано, из трех элементов. Из них в наибольшей мере поддается учету статья: **железнодорожные займы и авансы**, связанные со строительством (или выкупом) правительственные железных дорог. В приложении IV к статье мы даем то, что нам представляется наиболее полным перечнем наличных внешних жел.-дор. займов и авансов, составленных по самым последним и наиболее тщательно проверенным данным. И здесь, однако, имеются неточности и сомнения, хотя и второстепенного свойства, а именно: 1) что касается займов, то хотя большая их часть принадлежит к категории хорошо обеспеченных, и по существу мы особенных сомнений по этому пункту не имеем, однако, нам в точности неизвестно, соответствует ли действительный ход платежа погашения и процентов той схеме, которая установлена в подлежащих контрактах и проспектах займов (наши таблицы основаны именно на этой схеме); 2) как видно из приложения, цифра непогашенных займов рассчитана на 31 декабря 1925 г., между тем как в отношении авансов последние данные отражают лишь положение, каким оно было к концу 1922 г. Здесь нам приходится исходить из вполне в остальном вероятного предположения, что за три истекших года положение это особенно не изменилось²⁴⁷⁾; 3) не вполне ясен и вопрос о соотношении иностранных интересов различных национальностей, который запутывается целым рядом моментов, а именно: а) ж.-д. заем часто выпускается (в публикуемой) не той организацией, которая по контракту с китайским правительством приобретает контроль над до-

²⁴⁷⁾ Эвентуальное погашение по одиим авансам компенсируется, надо полагать, накоплением процентов по другим.

рогой; 2) заем нередко выпускается на нескольких рынках, и притом облигации меняют в дальнейшем своих хозяев; 3) значительная часть организаций, через посредство которых заключался заем, даже если они носят флаг определенной стороны, на деле представляют собой соединение капитала разных национальностей. Так, почти все бельгийские организации, принявшие участие в финансировании железнодорожного строительства Китая, имеют в своем составе крупную долю французских капиталов. При таких обстоятельствах самое понятие «интересы определенной национальности» оказывается довольно неопределенным. Чтобы выйти из этой неопределенности, мы ограничим свою задачу и в анализе соотношений иностранных интересов различных национальностей будем руководствоваться преимущественно национальностью того синдиката, который по контракту с китайским правительством признан доверенным держателем облигаций и в этом качестве эвентуально имеет контрольные права над дорогой,—с принятием, однако, во внимание входящих в состав синдиката капиталистических интересов другой национальности (если эти последние могут быть как-либо выделены).

Указанные неточности, повторяем, могут в конечном счете иметь лишь второстепенное значение. Как явствует из приложения, общая сумма железнодорожных займов и авансов, непогашенных на 31-ое декабря 1925 года, составляет:

	кит. долл. (Китай)
Ф. стер	27.912.076 из 228.600.000
Фр. фр.	57.107.949 . . . 5.488.000
Бельг. фр.	137.743.000 . . . 13.237.000
Ен	124.195.556 . . . 95.506.000
Флоринов	25.474.000 . . . 18.596.000
Ам. долл.	1.150.000 . . . 2.127.000
Кит. таоъя	2.000.000 . . . 3.000.000
Шаих. таоъя	986.000 . . . 1.331.000
Кит. долл.	2.000.000 . . . 2.000.000

Всего в кит. долл. 369.885.000

ТЕКУЩАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ДОРОГ ИНОСТРАНЦАМ.

Перечисленные в приложение IV займы и авансы связаны либо с самим сооружением соответствующих железнодорожных путей, либо с капитальными затратами на их оборудование. Но, помимо того, за правительственными дорогами Китая числится немалая текущая задолженность, которая, притом, по причине неплатежа со стороны Китая, носит во многих своих частях достаточно застарелый характер. В составе ее имеются и иностранные кредиты. Этот иностранный «текущий» долг должен быть учтен как самостоятельная форма иностранного интереса в железных дорогах Китая.

К сожалению, 1) последние подробные данные о текущей задолженности дорог относятся к концу 1922 г.²⁴⁸⁾, а о 1923—1925 гг. ничего не известно; 2) выделить из общей суммы часть, приходящуюся на внешнюю задолженность, и, тем более, распределить ее по отдельным национальностям, крайне трудно. Вследствие этого, размеры и, в особенности,

²⁴⁸⁾ «Tables».

соотношение иностранных интересов по этой статье приходится определять в **самых грубых и приблизительных чертах**, на-глаз, так-сказать, с допущением значительных возможных ошибок.

Суммируя данные официальной сводки на 31-е декабря 1922 г. по пяти рубрикам (краткосрочные займы Министерства, необеспеченные обязательства дорог, обязательства из связи с снабжением материалами, прочие обязательства и просроченные проценты по займам) и выделяя, по возможности, то, что относится к иностранным займам, мы находим, что иностранные интересы по этой статье определяются кругло несколько меньше 40 мил. кит. долларов, от коих более 75% приходится на обязательства за полученные материалы²⁴⁾. Принимая во внимание, что за истекшие три года эта цифра должна была скорее повыситься, чем понизиться, мы можем сохранить эту цифру 40.000.000 кит. долларов, как примерный размер иностранного текущего долга на 1925 год²⁵⁾.

Определение крупнейшей из трех статей **иностранных капиталов, вложенного в концессионированные дороги**, является наиболее трудным и, вместе с тем, наиболее ответственным с точки зрения результатов подсчета,—здесь, именно, мы усматриваем самое слабое место нашего подсчета. Трудность связана, прежде всего, с самим вопросом о том, что именно признавать размером инвестированного в эту дорогу капитала (рыночную ли стоимость дороги, т.-е. капитализацию ее дохода, или стоимость наличных сооружений и материалов, или, наконец, совокупность истраченных в разное время на данную дорогу средств), с сложным составом некоторых из железнодорожных концессионных предприятий, наконец, просто с недостатком точных данных. В итоге приходится итти более или менее ощущью и применять различные методы к каждой из концессионированных дорог.

²⁴⁾ По отдельным категориям задолженности эта цифра распадается, примерно, следующим образом:

Кит. доза.

1) Краткосрочные займы министерства (кругло)	200.000
2) Необеспеченные обязательства (к этой группе относились некоторые из авансов, вошедших в нашу таблицу авансов) см. приложение IV (кругло)	31.820.000
3) Обязательства в связи с поставкой материалов (кругло)	675.000
4) Прочие обязательства (кругло)	675.000
5) Просроченные к 31 декабря 1922 г. процен-ты по всем видам иностранных займов и авансов:	
ен (кругло) 898.000	691.000
фут. ст. 471.000	3.857.000
амер. д. 330.000	610.000
фр. фр. 3.065.000	295.000
шанх. тац. 119.000	161.000
Итого	5.614.000
Всего	37.809.000

Возможно, что в действительности внешняя задолженность по этой статье больше, так как некоторые суммы иностранных происхождения могли числиться за кредиторами китайского наименования.

²⁵⁾ Ошибка по этой статье, во всяком случае, не может выражаться настолько значительной цифрой, чтобы она могла серьезно отразиться на результате общего подсчета, оперирующего с гораздо более крупными суммами.

Ю.-М. ж. д. Как мы уже указывали, акционерный капитал Общества к концу операционного 1923/24 годов составил 440 миллионов ён, при чем пока распределено акций только на 380 милл., и оплачено на 321 милл. Облигационный капитал на ту же дату—234 милл. ён. Эти цифры относятся, однако, ко всему предприятию в целом,—включая фушуньские рудники, Аньшаньский завод и мн. др. На создание этого предприятия было затрачено всего 536 милл. ён²³⁾), но из этой суммы на долю самой дороги с ее ветками приходится только 198.1 милл. ён. Из других статей непосредственное отношение к дороге могут иметь, по нашему мнению, только две: «устройство полосы отчуждения»—49.5 милл. ён и «различные устройства»—48.7 милл. ён, итого 98.2 милл. ён, представляющие собой, насколько можно судить, различные вспомогательные, по отношению к дороге, службы и предприятия²⁵⁾. Что касается остального (горная промышленность—123.1 милл., порты 39.9 милл., Аньшаньский завод—35.4 милл. и пр. и пр.), то они имеют несомненное самостоятельное экономическое значение, и отнести вложенный в них капитал к железнодорожному было бы неправильно. Таким образом, финансовый интерес Японии в самой дороге измеряется суммой в 296.3 милл. ён или кругло 300 милл. ён (230 милл. кит. долл.). Мы имеем здесь в виду **бумажные ёны**, хотя Япония, как собственные дороги, как-будто бы не должна нести убытков от обесценения валюты. Дело, однако, в том, что хотя курс ёна и упал на 20 с лишним процентов по сравнению с паритетом, однако, японское правительство никогда не подтверждало этого обесценения; формально ён до самого последнего времени оставался (да, пожалуй, остается и сейчас) **разменной** валютой (банки только фактически не производят размена, который к тому же излишен вследствие запрета вывоза золота из Японии). Таким образом, Япония, да и весь мир, не знают иного ёна, кроме существующего бумажного, который по-прежнему именуется золотым. Если бы, паче чаяния, Япония согласилась на немедленный выкуп дороги по указанной выше цифре ее стоимости,—платеж, как нам представляется, был бы произведен в бумажных ёнах, которыми, следовательно, и нужно измерять японский интерес в дороге.

Юньнаньская дорога, как известно, проходит на территории Китая, только часть, другая часть находится на территории французского Индо-Китая.

Единственная цифра, которой мы располагаем, —это цифра первоначальной стоимости постройки всей линии от моря до Юньнаньфу—165.000.000 франков²⁵⁾. С того времени (1910) французы, не-

²⁴⁾ В том числе—92.7 милл. представляют стоимость главной линии, полученной бесплатно, конечно, от России после русско-японской войны.

²⁵⁾ Часть их имеет, вероятно, самостоятельный или посторонний дороге характер, но мы не видим способа ее выделить. Надо лишь учесть, что сумма действительного финансового интереса Японии в дороге несколько меньше полученной.

²⁶⁾ Здесь имеется некоторая путаница; Шарнион (Charnier)—Les chemins de fer. 1914 г.) относит эту цифру только к китайской секции дороги, но мы имеем свидетельство об обратном со стороны Mongton Chih Hsu—Railway problems in China (1915 г.), стр. 61, которое подтверждается и другими данными.

сомненно, затратили на дорогу немало средств, но если принять во внимание амортизацию, то можно считать, что французский финансовый интерес в дороге в ее целом и сейчас измеряется той же цифрой. Поскольку нас интересует только та секция, которая проходит по китайской территории (около 60% всего протяжения), и поскольку именно ее постройка обошлась наиболее дорого, мы, как нам кажется, вправе определить французский финансовый интерес в этой секции дороги в сумме, приближающейся к 100.000.000 франков. Здесь, однако, в отличие от всего предшествующего изложения, имеются в виду золотые франки, а не бумажные. Дело в том, что французы являются не кредиторами, имеющими определенное номинальное долговое требование к дороге, а собственниками ее, и их интерес должен измеряться действительной стоимостью имущества, а не ее номинальным выражением. С другой стороны, разница между бумажными и золотым франком (и этим франк отличается, например, от ена) настолько велика, что они уже в ряде случаев²⁵⁴ признаны двумя различными единицами измерения. Таким образом, этот пункт в нашем расчете выразится цифровой 100 милл. золотых франков.

Дорога КАНТОН—КОУЛУН (британская секция). Об этой небольшой линии, соединяющей китайскую секцию дороги того же наименования (которая останавливается на границе арендованной территории Коулуна) с морем, нам известны только цифры капитала дороги, исчисленного в 16.247.127 кит. долларов²⁵⁵.

КВЖД. Хотя по договору 31 мая 1924 г. КВЖД и находится в совместном советско-китайском управлении, а в мукденском соглашении глухо затрагивается даже вопрос о делении прибыли между сторонами, однако, это не может изменить того факта, что КВЖД построена целиком на русские деньги, и что финансовая заинтересованность в дороге ограничена одной стороной—СССР. Поэтому, с финансовой точки зрения КВЖД нужно рассматривать как иностранную концессию. (Вся разница в том, что финансовая сторона в данном случае не определяет собой статута дороги).

По балансу дороги на 1 января 1924 г.²⁵⁶ стоимость ее сооружения исчисляется в 381.456.930 руб. (скота, однако, не входят затраты, понесенные русским правительством на покрытие дефицита дороги за целый ряд лет). Капитал дороги по тому же балансу (акционерный, облигационный и иной) определяется в 381,75 милл. руб.; долг дороги русскому правительству, которое предоставило почти весь этот капитал и, сверх того, покрывало дефицит, измеряется суммой в 452,1 милл. руб., а с накопившимися процентами,— колоссальной цифрой 1.200,5 милл. Здесь опять мы встречаем затруднение в выборе одной из этих цифр, которой измерялся бы финансовый интерес правительства СССР. Мы полагаем, однако, что если даже: а) оставить проценты под вопросом; б) учесть, что некоторая часть сумм

²⁵⁴⁾ В золотых франках, как самостоятельной единице, производятся, например, взносы в Лигу Наций.

²⁵⁵⁾ 3. 374.

²⁵⁶⁾ Последний, имеющийся в нашем распоряжении.

была израсходована дорогой на административные здания российского правительства, и в) признать, что с отходом к китайскому правительству части земельного фонда дороги и различных административных функций стоимость ее, как коммерческого предприятия, понизилась,—то и при этих предположениях финансовая заинтересованность правительства СССР в КВЖД, очевидно, должна измеряться цифрой, превышающей 400 милл. зол. рублей.

Всего, таким образом, иностранный капитал, вложенный в концессионированные дороги, составляет:

	Кит. долл. (весьма)
еп	300.000.000
фр. зол.	100.000.000
кит. долл.	16.247.127
руб. зол. (свыше)	400.000.000
Итого . . .	682.000.000

Таким образом, если все наши предпосылки и расчеты признать правильными (а эта правильность, повторяем, условна), общая сумма, которой измеряется иностранная финансовая заинтересованность в железных дорогах Китая (кроме частных и промышленных веток) должна составить кругло 1.092.000.000 кит. долларов.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ИНОСТРАННЫХ ИНТЕРЕСОВ.

На основе всего приведенного материала мы можем теперь приблизительно определить соотношение различных иностранных интересов на железных дорогах Китая.

Британские интересы обычно считаются предомнирующими в ж.-д. хозяйстве Китая, но это верно лишь, если не принимать во внимание концессионированных железных дорог. Финансовая заинтересованность Англии связана:

- а) с принадлежащей ей британской секцией дороги Кантон—Коулун (16.000.000 кит. долл.);
- б) с займами и авансами в связи с правительственные железнодорожными дорогами, которые на 31-е декабря 1925 года составляют:

	Кит. долл. (весьма)
фунт. ст.	12.622.069
куп.-газ.	2.000.000
шах.	486.000
кит. долл.	2.000.000
Итого . . .	109.031.000

или, с дальнейшим округлением, 109.000.000 кит. долларов;

в) британской доли в текущей задолженности китайских правительственных железных дорог, которую (очень грубо и приблизительно) можно определить круглой цифрой 7.000.000 кит. долл.; а всего 132.000.000 кит. долл., или 12,2% общей суммы иностранного капитала, вложенного в железные дороги Китая. Подчеркнем еще раз, что вследствие повышения — весной 1925 г.—курса фунта стерлингов (в каковой валюте, в частности, выражены почти все британские займы), действительная цифра британских интересов (абсолютная

и относительная) должна быть несколько выше показанной.

Что касается, в частности, первой группы нашего подразделения (ж.-д. займы и авансы в связи с строительством), то из суммы британских интересов (109.031.000 кит. долл.) приходится на чисто британские займы:

	Кит. долл. (кругло)
фунт. от.	7 596.869
куп. тавз.	2.000.000
шанх.	486.000
кит. долл.	2.000.000

Итого 67.874 000

и не британскую долю международных займов ф. ст. 5.025.200 или к. д. 41.157.000.

Между британскими капиталистическими организациями эта сумма займов и авансов распределяется следующим образом²⁵⁷:

Кит. долл.

Гонконг-Шанх. Банк ф. ст.	2.943.950
Британс. в Кит. Корпор. ф. ст.	6.831.000
куп. т.	55.946.000
куп. т.	2.000.000
шанх. т.	3.000.000
шанх. т.	486.000
кит. долл.	656.000
	2.000.000

Итого 61.672 000

Пекинский Синдикат ф. ст	604.863
«Chinese Central Rlys.»	2.242.256

18.364.000
Финансовые интересы британского капитала (без текущей задолженности) связаны со следующими правительственными дорогами Китая:

1. Дороги, постройка которых финансировалась одним британским капиталом.

1. Пекин-Мукден фунт. ст.	1.592.500
кит. долл.	2.000.000
2. Шанхай—Нанкин ф. ст.	2.900.000
3. Кантон—Кутий	1.026.000
4. Шанхай—Ханчж.-Иппо	937.500
5. Таокоу—Циндао	559.119

II. Дороги, постройка которых финансировалась британским капиталом, совместно с капиталом другой национальности.

6. Тяньцз.—Пукоу фунт. ст.	1.988.750
7. Хугаулес дороги	1.402.700

III. Авансы под постройку проектированн. дорог.

8. Пукоу—Синляя	207.256
9. Нанкин—Хуанъя куп. тавз.	2.000.000
и шанх. тавз.	486.000

10. Циндао—Миньян ф. ст. 45.714

Со всеми этими займами и авансами связано осуществление тех или иных контрольных прав над дорогами. Кроме того, британский капитал участвовал в выкупе дороги Пекин—Ханькоу (ф. ст. 1.625.000) и предоставил заем на выкуп японского займа, заключенного под залог одного из участков шанхайского узла (ф. ст. 337.500),—но с этими займами не было связано никаких специальных контрольных прав.

Японские финансовые интересы слагаются из:

а) капитала ЮМЖД, который выше мы определили в 300 милл. ен, или 230.000.000 кит. долл.;

б) займов, предоставленных китайским правительственным дорогам или авансов под построй-

²⁵⁷⁾ Соответственно тому, какая организация явилась контрагентом китайского правительства.

ку таковых, общая сумма которых на 31 декабря 1925 года составляет 124.195.556 ен или (с дальнейшим округлением)—95.000.000 кит. долл.;

в) японской доли в текущей задолженности дорог, которую очень грубо и приблизительно можно определить в 13.000.000 к. долл.

А всего 338.000.000 кит. долл., или 31,0% всего иностранного капитала, вложенного в китайские железные дороги.

Между капиталистическими организациями Японии эта сумма (кроме текущей задолженности дорог) распределяется следующим образом:

Ен.

О-во ЮМЖД	капитал	300.000.000
Нокогами Синся-Банк	займы	20.235.556
Industrial Bank of Japan, Bank of Taiwan, Bank of Choseon	13.960.000	
		50.000.000

Сверх того, на 40.000.000 ен кредитором является само японское правительство.

Из всей суммы японских ж.-д. займов и авансов (не считая капитала ЮМЖД и текущей задолженности дорог) непосредственно связано с дорогами (цифра на 31 декабря 1925 г.).

Ен.

1. Сининтунь—Мукден	35.556	
		В договоре о займе выговорены контрольные права на этом участке, но, по видимому, в дальнейшем участок был полностью подчинен управлению Пек.-Мукденских дорог.
2. Пекин—Ханькоу	7.360.000	Без каких-либо контрольных прав.
3. Сынингай—Таочань	20.300.000	Контрольные права.
4. Гиринь—Чанчунь	6.500.000	,
5. Циндао—Цинчайвэй	40.000.000	,

Остальные 50 милл. ен связаны с проектами жел. дорог Гиринь—Хойнин, «Маньчжурско-монгольской сети» и двух линий в Шаньдуне. От части этих ж.-д. проектов Япония отказалась в пользу консорциума. К тому же эти 50 милл. входят в состав так называемых нишихаровских займов (см. выше гл. VI), которые были израсходованы не по назначению и судьба которых (у них нет специфического обеспечения) еще не определилась.

Надо иметь в виду, что, как показано выше, в главе о японском ж.-д. строительстве в Маньчжурии,—за последнее время японцы вновь представили маньчжурской администрации какие-то суммы на постройку новых железных дорог. Это, а равно тесная связь ЮМЖД с шумя состоявшими фактически в ее управлении правительственные линиями, которые целиком зависят от ее финансовых средств, позволяет утверждать, что действительный размер финансовой заинтересованности Японии в железнодорожном хозяйстве Китая еще выше показанного (по крайней мере, по статье займов и авансов).

Французские и бельгийские интересы следовали бы, ввиду тесного их переплетения, рассматривать совместно. Интересы эти в совокупности слагаются из:

а) капитала китайской секции Юньнаньской дороги (французской)—100.000.000 золотых франков, или 36.000.000 кит. долларов;

б) займов и авансов в связи с правительственными железными дорогами на общую сумму (к 31 декабря 1925 года):

	Изл. кит. долл.
Франк. франков	57.107.919
Бельг.	137.743.000
Фунт. отр.	8.197.933
	5.488.000
	13.237.000
	67.141.000
Итого кит. долл.	85.866.000

Штраф. 85.866.000

в) Французской и бельгийской доли текущей задолженности дорог, которую грубо можно определить цифрой 5.000.000 кит. долл., — а всего (с дальнейшим округлением) кит. долл. 126.900.000 (11,6% всего инвестированного в китайских железнодорожных дорогах иностранного капитала).

Из этой суммы приходится на:

1. Чисто-французские интересы.

	Кит. долл.
а) Капитал Юньнаньской дор. зол. фр. 100.000.000	
б) Заем на дорогу Чен-тай (Шаньси) фр. (связан с контрольными правами) 18.572.500	
(в) Французск. доля займа на выкуп дороги Пекин—Ханькоу ф. ст. (без каких-либо контр. прав) 1.625.000	
г) Французск. доля Хугуанского займа (без контрольных прав за какой-либо из существующих линий) ф. ст. 1.402.700	
д) Аванс на дорогу Чен-ю франк. 9.352.130	
	100.000.000
Итого { зол. фр. 100.000.000 фр. 27.924.930 ф. ст. 3.027.700	36.000.000 2.683.000 24.797.000
	Итого 63.480.000

2. Чисто-бельгийские интересы.

	Кит. долл.
а) Заем 1922 г. Пекин—Суйюаньской до- роге фунт. ст. 800.000 = 6.552.000	
(Предусмотрены ли контрольные права, неизвестно, так как в нашем распо- ложении нет текста договора)	
б) Бельгийские авансы в составе теку- щей задолженности правительст- венных ж.д. (грубый) 1.000.000	
	Итого 7.552.000

3. Смешанные франко-бельгийские интересы.

	Кит. долл.
а) Заем на дорогу Кайфын—Ханьпин — фр. (связан с контрольными правами) 23.384.500	
б) Заем 1913 г. на дорогу Лунг-Хан (связан с контр. прав.) ф. ст. 3.600.016	
в) Заем 1920 г. Лунг-Хан (связан с кон- трольными правами) бельг. франк. 137.743.000	
г) Аванс на дорогу Татунфу—Ченду (ф. ст. 5.798.519	
д) Текущая задолженность правитель- ственных дорог к. д. 4.000.000	
	Итого франк. 29.183.019
	бельг. фр. 137.743.000
	ф. стера. 35.792.000
	кит. долл. 4.000.000
	Итого 55.883.000

Смешанный характер перечисленных статей определяется либо тем обстоятельством, что компания, являющаяся кредитором, представляет собой амальгаму французских и бельгийских интересов, либо участием в займе (при неизвестном соотношении) французской и бельгийской организаций вместе. Если руководствоваться указанными нами в таблицах займов и авансов (см. приложение IV) условным предположением паритета в ка-

ждом данном случае французских и бельгийских интересов, и если перенести это условное соотношение на текущую задолженность, то в общей сложности интересы каждой из этих стран составят:

Французские.

	Кит. долл.
Фр. зол.	100.000.000
Франк.	42.516.440
Бельг. франков	68.871.500
Фунт. стера.	5.212.817
Кит. долл.	2.000.000

Итого 91.596.500
или с дальшим округлением 91.000.000
(8,3% всего иностран. помешания кавказа).

Бельгийские.

	Кит. долл.
Франков	14.591.510
Бельг. франков	68.871.500
Фунт. стера.	2.955.116
Кит. долл.	3.000.000

Итого к д. 35.468.500
или с дальшим округлением 35.000.000
(или 3,9% всего иностран. помешания, капитала)

Общая сумма бельгийских и французских интересов (исключая текущую задолженность) следующим образом распределяется между капиталистическими организациями этих стран:

Непогашено на 31 декабря 1925 г.

	Кит. долл.
Compagnie general des Chemins de fer et des tramways en China (бельгийская с уча- стием французских ин- тересов)	фр. 23.374.500 = 2.247.000
	ф. ст. 3.600.000 = 29.484.000
	б. фр. 137.734.000 = 13.237.000
	ИТОГО 44.968.000

Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Jouruan (французская) зол. фр. 100.000.000 = 36.000.000

Banque de l'Indo-Chine (фра-
нцузский) ф. ст. 3.027.700 = 24.797.000

Banque Industrielle de Chine (чи-
но-французский) фр. 9.352.430 = 899.000

Société française de construction et de l'exploitation des chemins de fer en Chine (французская) фр. 18.572.500 = 1.785.000

Она же совместно с бельгий-
ской компанией Société belge des chemins de fer en Chine (бельгийская) ф. ст. 770.217 | ф. ст. 5.798.519 | 6.865.000

Société belge d'entreprise en Chine (бельгийская) ф. ст. 800.000 = 6.552.000

Франко-бельгийские интересы связаны с ниже-
следующими дорогами:

Концессионированные дороги

Юньнаньская (франц. концессии) 36.000.000

Правительственные дороги.

Кайфын—Ханьпин 2.247.000

Лунг-Хан 42.721.000

Чен-тай (Шаньси) 1.785.000

Пекин—Ханькоу 13.309.000

Пекин—Суйюань 6.552.000

Хугуанские 11.488.000

Проектируемые дороги:

Татун—Ченду 6.865.000

Чичуо—Чункин 899.000

Если оставить в стороне последние займы 1920 и 1922 гг., то цифра, которой выражаются французские и бельгийские финансовые интересы на железнодорожных дорогах Китая, окажется за последние годы понизившейся по сравнению с довоенным временем, так как немалая часть французских и

бельгийских займов выражена в валюте, обесценившейся после войны.

Голландские интересы ограничиваются одним займом 1920 года на дорогу Лунг-Хай в сумме 25.474.000 флоринов или, с округлением, 19.000.000 кит. долл. (1,7% всего иностранного капитала, инвестированного в кит. железных дорогах). Заем этот был предоставлен «Нидерландской К° портовых работ» и «Нидерландским синдикатом для Китая», при чем часть его должна была быть использована для сооружения порта в Хайчжоу (восточный конечный пункт дороги).

Американские интересы в ж.-д. хозяйстве Китая, равным образом, незначительны²⁵⁸⁾, они слагаются из:

а) американской доли Хугуанского займа—на 31 декабря 1925 года ф. ст. 1.402.700—кит. долл. 11.488.000;

б) аванса, предоставленного по договору с американской фирмой Симс-Карей на постройку дороги Чучжоу—Цзинчжоу (Chinchow) в сумме amer. долл.—1.150.000 = кит. долл. 2.127.000;

в) американской доли в текущей задолженности правительственных жел. дор. Китая, исчисляемой грубо и приблизительно в 15 милл. кит. долл., — а всего (с дальнейшим округлением) 29.000.000 кит. долларов (2,6% всего иностранного капитала, помещенного в китайские железные дороги).

Германские интересы к моменту вступления Германии в войну слагались из: 1) аванса в 900.424 ф. стерл., сделанного Германо-Азиатским Банком Тяньцзинь-Пукоуской дороге в 1912²⁵⁹⁾; 2) германской доли в двух англо-германских заемах (1908—1910 г.) на постройку той же дороги, составившие первоначально около 5 милл. ф. стерл.; 3) германской доли Хугуанского займа 1911 г.—1.5 милл. ф. стерл.; 4) стоимости построенной немцами концессионированной Шаньдуцкской дороги (капитал общества 54.000.000 марок). Эта последняя дорога была потеряна Германией еще в 1914 г., когда Циндао и ж.-д. линия были захвачены японцами (впоследствии, как известно, дорога вернулась к Китаю). Позднее, к моменту вступления Китая в войну немцы потеряли и все те контрольные права, которые принадлежали им в связи с их железнодорожными зайлами.

На 31 декабря 1925 года выпуски германских ж.-д. займов составляют:

Заем 1908 г. Тяньцзинь—Пукоу ф. ст.	2.047.500
1910	1.417.500
Германск. доля Хугуанск. займа 1911 г. ф. ст.	1.402.700
Итого ф. ст.	4.867.700
Аванс 1912 г. ф. ст.	900.421
Всего ф. ст.	5.768.124
или (кругло) китайских доз.	47.000.000

(4,3% всего иностранного капитала, вложенного в железные дороги Китая).

²⁵⁸⁾ Напомним, что американский интерес в дороге Констант—Ханькоу (Гуандунская секция) давно уже выкуплен Китаем.

²⁵⁹⁾ См. примечание в таблице авансов (приложение IV).

Эта цифра, однако, совершенно номинальная. Дело в том, что выплата процентов и погашения по германским займам была прекращена в апреле 1917 года в связи со вступлением Китая в войну²⁶⁰⁾, кроме, впрочем, тех облигаций, которые оказались в руках граждан союзных или нейтральных стран. В связи с последним большая часть германского пакета (какая именно—нам неизвестно) успела, вероятно, перекочевать в другие страны. Вопрос об оставшейся части был разрешен только германско—китайским соглашением 6—7 июня 1924 г.²⁶¹⁾, которым Китай обязался возобновить платежи по всем германским займам и восстановить Германо-Азиатский банк во всех его прежних правах (как в связи с Хугуанским заемом), а также уплатить ему в вознаграждение за конфискованное имущество сумму в 1.950.000 кит. долларов в облигациях ж.-д. займов; Германия же согласилась в уплату военного возмещения вернуть Китаю значительную часть своего пакета ж.-д. займов, а именно: облигации займа 1908 г. на номин. сумму 1,4 милл. ф. ст., займа 1910 г. на номин. сумму 950 тыс. ф. ст., займа 1911 г. на номин. сумму 381.640 ф. ст., а равно вышедших в тираж облигаций и просроченных купонов всех трех займов на 1.881.001 ф. стерл. Аванс, предоставленный Германо-Азиатским банком, со всеми накопившимися процентами, подлежит выплате на особых условиях.

Если учесть перемены, внесенные соглашением 1924 г., то германские железнодорожные интересы в Китае будут определяться цифрой около 23.000.000 кит. долларов. И эта цифра не точна, ибо она включает в себе и ту часть пакета, которая (евентually) перешла в другие страны. С другой стороны, не может быть сомнения, что выкупленные у немцев облигации ж.-д. займов китайское правительство не погасит, а вновь проядаст за границу. Чтобы не запутывать положения, мы ограничимся поэтому указанной выше номинальной цифрой.

Интересы СССР. Не без больших сомнений включаем мы СССР в общий список держав, имеющих финансовые интересы в китайских железных дорогах. Взаимоотношения СССР и Китая строятся, по понятным причинам, на совершенно иных основаниях, чем взаимоотношения Китая с эксплуатирующими его капиталистическими странами. Тем не менее, финансовые интересы СССР, связанные с КВЖД, должны быть упомянуты наряду с другими. Выше мы условно (за отсутствием более точного расчета) приняли эту финансовую заинтересованность СССР в Китайской Восточной железной дороге в цифре близкой к 400 милл. зот. рублей или кругло 400 милл. кит. долларов, что составляет 36,6% всего иностранного капитала, вложенного в китайские железные дороги. Таким образом, несмотря на то, что заинтересованность СССР ограничивается одним ж.-д. предприятием, он — если следовать указанному расчету, все же стоит

²⁶⁰⁾ Tables of obligations of the Ministry of Communications.

²⁶¹⁾ Обменя нот, текст 3, 776—788.

**по проценту участия в иностранном ж.-д. инвест-
менте в Китае на первом месте.**

Следует еще упомянуть об авансе в 500.000 шанх. таэлях (675.000 к. долл.), предоставленном Русско-Азиатским банком по займу на постройку дороги Харбин—Айгунь. Русско - Азиатский банк был национализирован Советским Правительством и весь его актив,—а следовательно и право требования по указанному авансу,—перешел к последнему. Практически судьба этого аванса разрешается, очевидно, одновременно с судьбой незаконного «парижского правления» банка.

Если этот аванс добавить к общей цифре финансовых интересов СССР, то процент таковых подымется до 36,7%.

Приведенный расчет, условность которого — особенно в части исчисления капитала концентрированных дорог—мы еще раз должны подчеркнуть, показывает, что иностранные финансовые интересы на всех железных дорогах Китая (правительственных и концессионированных) располагаются следующим образом:

	в кнт.долл. (круглое)	%
С.С.С.Р. . .	401.000.000	96,6
Япония . . .	338.000.000	31,0
Англия . . .	132.000.000	12,2
Франция . . .	91.000.000	8,3
Германия . . .	47.000.000	4,3
Бельгия . . .	35.000.000	3,3
Америка . . .	29.000.000	2,6
Голландия . . .	19.000.000	1,7
Итого . . .	1.092.000.000	100,0

ГЛАВА ДЕВЯТАЯ.

ИНОСТРАННЫЙ КОНТРОЛЬ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ КИТАЯ, ЕГО ЗАДАЧИ, СОВРЕМЕННЫЙ ДОГОВОРНЫЙ СТАТУС.

В предыдущей главе мы рассмотрели примерное соотношение иностранных финансовых интересов на китайских дорогах. Как нам уже раз приходилось указывать, иностранный интерес отнюдь не ограничивается финансовой, банковской стороной дела. Финансируя железнодорожное строительство Китая, иностранный капитал стремился к руководящему участию (во всех стадиях и во всех формах) в железнодорожном строительстве Китая и в приобретении контроля над эксплуатацией всех сколько-нибудь значительных железнодорожных путей страны. Ради этих-то целей иностранные капиталисты сужали крупные средства, соответствующие посольства оказывали на Китай «наихим», поддержанный всей военной силой их стран; ради них шла борьба за концесии в 1896—1900 г., и позднее борьба за национализацию провинциальных дорог.

ЗАДАЧИ ИНОСТРАННОГО КОНТРОЛЯ.

Контроль над железнодорожными дорогами Китая был и остается для иностранцев формой осуществления целого ряда политических и экономических задач, сложнейшим образом между собой переплетенных. Такое же сложное взаимодействие существовало и существует между интересами иностранной державы, как таковой, и интересами той частной капиталистической организации, которая выступила соискателем концесии или кредитором и которая пользовалась при этом поддержкой своего правительства. Схематически и упрощенно это взаимодействие может быть изображено следующим образом:

1. Иностранные капиталистические интересы стремились к участию в ж.-д. строительстве Китая прежде всего в расчете на громадные непосред-

ственные прибыли от этого строительства. Прибыли эти слагались из следующих элементов:

а) от самого выпуска займа, который, будучи хорошо обеспеченным, выпускался обычно в публику по цене значительно более высокой, чем он доставлялся банку. Так, заем на дорогу Шанхай—Нанкин был выпущен в подпись частью по 97½%, частью по паритету, тогда как китайское правительство получило только 90%, заем на дорогу Кайфын—Хэнань был выпущен по паритету при цене для китайского правительства в 90%; заем на дорогу Кантон—Коулун был выпущен по паритету—при цене для Китая 94%, заем 1908 г. ж. д. Тяньцзинь—Пукоу был выпущен по курсу 100½, а дал Китаю всего 93% и т. д.;

б) от участия в прибылях дороги (в более ранних контрактах) или от получения при постройке единовременной суммы из займа (в некоторых других);

в) от закупочных операций: комиссия в 5—8%, составлявшая сама по себе кругленькую сумму.

Рядом с этим важную роль играли и более сложные соображения. Каждая из иностранных капиталистических организаций, выступавшая в Китае в роли строителя или доверенного кредитора, контролировавшего постройку, быта, разумеется, связана с целым рядом промышленных, финансовых, подрядных, торговых и иных интересов как у себя на родине, так и в среде иностранной колонии Китая. Контроль над постройкой давал возможность соответствующим образом распределять заказы и подряды и, таким образом, поддерживать своих клиентов и союзников²⁶² (этого рода верность в конечном счете всегда прекрасно оплачивается). Та же постройка служила орудием

²⁶²) Которым, в частности, полностью воспользовались японцы.

ем²⁶⁸) для воздействия на китайские торгово-промышленные круги, с которыми через посредство опять-таки заказов и подрядов создавалась, таким образом, весьма полезная спайка интересов.

Что касается, в частности, значения контроля над эксплоатацией дорог,—то являясь, более или менее, полными хозяевами на этих важнейших артериях хозяйственного организма Китая, командуя через своих ставленников тарифами, подачей вагонов и пр., иностранный капиталист, помимо (в некоторых случаях) непосредственного участия в прибылях,—приближался к возможности фактического контроля над всей хозяйственной жизнью и развитием и над всеми местными рынками района пролегания пути. Все это, опять-таки, означало как непосредственные прибыли, так и возможность поддержки родственных капиталистических интересов, дискриминации в пользу торговли своего флага вообще, прикармливания китайцев, расширения базы других коммерческих предприятий, в которых заинтересован данный концерн и, наконец, предвосхищения и использования в своих интересах и под своим контролем того хозяйственного развития—торгового, промышленного и земледельческого,—которое с сооружением дороги должно было значительно прозвинуться в данном районе.

Следует, в частности, подчеркнуть, что контроль над железной дорогой отдавал в руки данной капиталистической организации и контроль над разработкой минеральных богатств данного района. Напомним, что в Китае, как показывает вся история его ж.-д. строительства, иностранные железнодорожные и горные интересы особенно тесно связаны.

2. Иностранные правительства, всей своей мощью поддерживающие свои капиталистические организации и даже (в некоторых случаях) заранее расчищавшие им путь,—руководствовались при этом еще более стояжным комплексом мотивов экономических, политических и стратегических.

С экономической стороны империалистические державы были заинтересованы, во-первых, в экспансии своего национального капитала, во-вторых,—в экспансии своей собственной промышленности (заказы), в-третьих—в экспансии своей торговли, в-четвертых,—в контроле над натуральными богатствами, рынками и хозяйственным развитием соответствующих районов Китая.

С другой стороны, концессии на железные дороги и финансирование постройки этих последних создавало для данной державы далеко идущие политические перспективы,—напомним, что именно железнодорожное строительство явилось материальным субстратом образования «сфер влияния». Действительно, на примере Японии в Южной Маньчжурии мы можем видеть, как экономический кон-

²⁶⁸⁾ Reinsch (an american diplomat in China, 1922 г., стр. 210 и сл.) рассказывает, напр., какая острая борьба—вплоть до дипломатического вмешательства,—происходила на постройке хугуанских дорог из-за так называемых технических стандартов, от выбора которых зависело получение заказов заводами той или иной национальности, и как эта борьба задерживала и удорожала постройку.

троль, осуществляемый через посредство ж.-д. предприятия, быстро превращается в контроль политический; как рядом с «прикармливанием» китайских купцов, происходит «наложение связей» с китайской администрацией, и как, в конце концов, железная дорога превращается в орудие чуть не фактической аннексии.

Наконец, нельзя упускать из вида и стратегического значения ж.-д. путей. Контролируя эти последние, империалистические державы захватывают тем самым линии обороны Китая, создают себе постоянную возможность сравнительно легкого проникновения внутрь страны, в столицу и главные административные центры. Если принять во внимание опутывающий Китай режим неравных договоров, создающий для страны фактическое положение колоний, и неизбежность рано или поздно конфликта между этим положением вещей и растущим национальным самосознанием китайского народа, то эту стратегическую предосторожность можно признать не лишенной смысла. Затем также, что в послереволюционную эпоху рядом с этими соображениями могли играть роль другие; также стратегического свойства; контроль над железными дорогами мог облегчить политику внутренних интриг, политику иностранных держав, ставящих свою ставку на того или иного из претендентов на власть в Китае²⁶⁹).

Таковы сложные задачи иностранного контроля, на приобретение которого усилия иностранных держав были направлены на протяжение всей истории ж.-д. хозяйства Китая. Разумеется, описанное представляет собой лишь тенденцию, которая не везде, и не всегда, и не полностью, могла реализоваться. Как ни велика экономическая военная и политическая мощь империализма, Китай с его 450-милл. населением, которое необычайно стабильно в своих ресурсах и культурных свойствах и добродетелью которого является пассивное сопротивление, с его огромной территорией, обширность которой всегда была его лучшим союзником,—представляет собой кусок, который нелегко проглотить. После 80-ти лет насилий, побед и систематического порабощения, иностранцы в Китае все еще не прошли, в сущности, дальше отдельных районов (как, например, Маньчжурия) и береговой и приречной полосы — внутренние области Китая почти их не

²⁶⁹⁾ Не далее как весной 1925 года орган воинствующего британского империализма в Китае газета «Peking & Tientsin Times» усиленно пропагандировала проект обращения британской доли боукерской контрибуции на достройку дороги Ханькоу—Кантон, для того, чтобы скрупить, наконец, «большевистское» кантонское правительство. Мы увидим, однако, ниже, что этого рода стратегия, вообще говоря, не возымела практического значения, но в отдельных случаях, — в частности, в прошлом для японских интриг — она сыграла свою роль. «К концу правления Юань Ши-кяя,—читаем мы у Рейнша (цит. соч., стр. 190),—все сообщения о беспорядках на местах свидетельствовали об участии в них японцев. В Циндао бандиты, прибывшие из Маньчжурии, открыто и на глазах японского начальства устраивали парады и учения. Около тысячи повстанцев 4-го мая 1916 года выехали из Циндао по Шаньдунской дороге, взвал с собой пушкеты. Между тем, та же самая дорога, под японским контролем, отказалась перевозить китайские правительственные войска—под предлогом необходимости соблюдать нейтралитет!»

знает. Неудивительно, что и в области жел.-дор. контроля далеко не все шло для иностранцев гладко и далеко не все поставленные себе империалистами, в связи с этим контролем, задачи оказались осуществимыми. Все же тенденция, как таковая, остается,—если европейские и американские капиталисты реализовали ее лишь в части, то зато японцы выполнили программу на все 100 процентов.

Современный договорный статут железных дорог со стороны иностранного контроля. Характер участия иностранцев в строительстве железных дорог мы подробно описывали в первых главах настоящей работы. Напомним лишь, что это строительство, особенно в более ранний период, производилось, как правило, под исключительным контролем иностранцев, и что лишь в последние годы китайцы стали пытаться взять это дело в свои руки²⁶⁵⁾. В области строительства, следовательно, иностранный капитал выполнил пока свою программу на очень значительный процент.

В области эксплуатации дело обстоит несколько сложнее. Прежде всего, ряд политических и финансовых перипетий, которые мы проследили в исторической части настоящей работы и которые были связаны с общей международной обстановкой, вынудили иностранный капитал к смягчению самых форм своего контроля, к отказу от кое-каких первоначально выдвигавшихся требований и даже к полному освобождению из-под этого контроля некоторых железнодорожных линий. Создавшийся в итоге договорный статут китайской ж.-д. сети, хотя и представляет, в общем, иностранцам далеко идущие права, однако, вовсе не полностью отвечает первоначальным амбициям иностранного капитала. Что это более важно, за последние годы в Китае произошли события, которые вынудили на практике к дальнейшим отступлениям от этого договорного статута и в некоторых случаях вообще, пожалуй, свели иностранный контроль на нет. Об этой последней фазе ж.-д. истории Китая мы будем говорить в следующей главе, сейчас же рассмотрим современное положение иностранного контроля на китайских железных дорогах, т.е. каким он вытекает из действующих договоров²⁶⁶⁾.

КОНТРОЛЬ НАД КОНЦЕССИОНИРОВАННЫМИ ДОРОГАМИ.

Анализируя современный договорный статут железных дорог Китая, мы должны прежде всего различать железные дороги концессионированные и правительственные. Что касается первых, то они действительно находятся целиком в руках иностранцев, и китайское правительство не имеет в отношении этих дорог (до окончания срока концессии) ки-

²⁶⁵⁾ Об объективных последствиях для Китая того положения вещей, при котором хозяином постройки железных дорог являлись иностранцы, см. ниже гл. XIII.

²⁶⁶⁾ Здесь мы сводим воедино и скратим суммируем тот материал, который, отчасти, уже содержится (в разбросанном виде) в первых исторических главах работы. Отсюда—избежность некоторых повторений.

кого бы то ни было интереса и какой бы то ни было власти.

Из трех концессионированных дорог —ЮМЖД, как мы уже показывали выше, представляет собой настоящее государство в государстве, с своей «эсой», войсками, судом, администрацией и полицией. К делам ЮМЖД китайское правительство практически имеет такое же отношение, как, скажем, к корейским или формозским жел. дорогам—т.е. никакого. Французская железнодорожная концессия в Юньнане находится в таком же положении, с той лишь разницей, что охрану дороги несут китайские, а не французские солдаты. Китайская секция дороги составляет нераздельное целое с Тонкинской секцией, управляемая из общего центра, находящегося на территории Индо-Китая, и это управление как и в случае ЮМЖД, ведет во всех отношениях самостоятельную линию. Китайское Министерство Путей Сообщения входит, разумеется, в деловые сношения с этими дорогами (в частности, с ЮМЖД), которая имеет несколько соединений с остальной ж.-д. сетью Китая и заключает с ними технические соглашения, но на таких же основаниях, как если бы это были дороги соседнего государства.

Все сказанное надо повторить относительно английской секции Кантон-Коулунской ж.-д. дороги. Секция эта проходит по арендованной территории Коулуна, которая практически является ничем иным, как территорией Британской империи.

Что касается КВЖД, то, как мы указывали, она после заключения Советско-Китайских договоров 1924 г. находится в совершенно особенном положении в силу совместного и равного участия в ж.-д. администрации представителей Китая и СССР. При этом, в упомянутых договорах (см. приложение II) совершенно определено указано, что дорога является чисто-комерческим предприятием, и, соответственно, все ее прежние функции в области общей администрации вернулись к китайскому правительству. Интересно отметить еще одну особенность современного статута КВЖД: в отличие от других концессионированных дорог, формально (но только формально) принадлежащих иностранным частным компаниям, КВЖД в ее современном виде является предпрятием, контролируемым совместно двумя соседними государствами.

Военный контроль над Пекин-Мукденской дорогой. В отличие от перечисленных дорог, дороги правительственной сети являются неохотой собственностью Китая, и иностранцы являются лишь их кредиторами,—при чем контрольные права принадлежат им в силу договоров о заемах доначально лишь в вилах обеспечения этих последних. Единственное исключение представляет собой Пекин-Мукденская дорога. Во время и после боксерского восстания эта дорога была захвачена англичанами (к югу от Шаньхай-гуаня) и русскими (к северу от этого пункта). По ст. IX протокола 1901 г.²⁶⁷⁾ державы получили право занять своими гарнизонами некоторые пункты на этой дороге для поддержания свободного сообщения между столицей и морем.

²⁶⁷⁾ Текст А, 469.

рем. Вопрос об охране сообщения возник в первый раз во время революции 1911 г. Вся дорога была тогда оккупирована иностранными войсками (французскими, германскими, итальянскими, американскими, британскими и японскими). Открытое вмешательство в военные действия оказалось, однако, неудобным, и 25 января 1912 г. дипломатическим корпусом в Пекине была принятая ниже следующая любопытная резолюция, определявшая собой статут дороги²⁰⁸), — в отношении участников внутренней борьбы.

1. «Иностранные войска будут расположены на главнейших станциях, около мостов и т. д.»

2. «Императорские и революционные войска однаково могут пользоваться дорогой... и в их действия иностранцы не будут вмешиваться».

3. «Обе стороны будут предупреждены, что они должны воздерживаться от вмешательства в дела дороги и причинения ей ущерба».

4. «Попытки причинения германского ущерба важным частям дороги, как-то: станциям, депо, мостам, оборудованию встретят сопротивление комбинированных иностранных сил».

Иностранные гарнизоны и сейчас стоят вдоль южной секции этой линии. Трудно сказать, насколько их присутствие прибавляет что-либо в смысле дополнительной эффективности иностранного контроля над дорогой. Ниже мы увидим, что наличие иностранных гарнизонов на южной секции не помешало Чжан Цзо-лию в 1917 г. захватить в свои руки северную секцию дороги. Когда осенью 1924 г. вдоль всей линии шли военные передвижения и даже военные действия (У Пей-фу против Чжан Цзо-лия, а затем У Пей-фу против Фэн Юй-сяна), иностранные войска остались нейтральными, но с их помощью между Пекином и Шанхай-гунем все время поддерживалось специальное сообщение для иностранцев (особый «интернациональный поезд» охраняемый иностранными солдатами).

Контроль над правительственной сетью. В остальном, повторяя, контроль над правительственными дорогами Китая основан с формальной стороны исключительно на займах, предоставленных этими державами, и связан сроком погашения этих займов. Как мы указывали, иностранные контрагенты Китая стремились при заключении логоворов всячески отдалить этот срок — почему во всех контрактах фигурирует специальная оговорка о том, что погашение не может быть произведено в течение определенного периода, и что если Китай пожелает погасить в течение известного периода, следующего за истечением первого, — такое погашение возможно только на особо тяжелых условиях (премия).

Обращаясь к статуту провительственной сети, отметим, что, как видно из всего предшествующего изложения, контрольные функции, предоставленные иностранцам на различных дорогах (а вместе с тем и степень эффективности этого контроля), чрезвычайно разнообразятся, в зависимости от содержания

²⁰⁸⁾ Текст В. I, 318. Эта резолюция установила общий прецедент невмешательства иностранцев в междоусобные военные действия и тем самым парализовала некоторые из возможных проявлений «внутренне-китайской стратегии» держав.

контрактов. Эксплоатация некоторых дорог (пример: Таокуо—Цинхуа) прямо передана иностранной компании, которая, очевидно, должна явиться полным хозяином дела; в других случаях (Пекин—Мукден, Шанхай—Нанкин) контроль со стороны иностранцев осуществляется через смешанное управление, в котором китайцы в меньшинстве, или (Чентай, Кантон—Коулун) через посредство заполнения всех ответственных мест на дороге иностранцами, — представителями кредитора, которые оказываются по существу совершенно независимыми от китайского главного директора, обладающего лишь номинальной властью; еще в других, наконец (Тяньцзин—Пукоу), иностранные инженеры поставлены все же в подчинение китайской администрации и находятся от нее в некоторой зависимости. Свести весь этот сложный (и сам по себе, и благодаря всякого рода последующим наслаждениям) режим воедино — довольно трудная задача. Отсылая для более детальной справки (по каждой отдельной дороге) к первым главам настоящей работы, мы здесь ограничимся приведением ниже следующей сквози, в основе заимствованной у Виллоби²⁰⁹), но в многоном исправленной на основании более поздних или полных данных, которая представляет собой попытку самой грубой классификации правительственные дорог по степени установленного их договорным режимом иностранного контроля.

I. Линии, находящиеся в управлении ЮМЖД и следовательно, под полным японским контролем:

1) Гиринь—Чанчунь.

2) Сыпингай—Таонань.

Мы выделяем эти две дороги, ибо они являются собой пример абсолютной зависимости от японцев, которая объясняется как условиями контрактов о займах, так и географическим положением обеих дорог, не могущих играть самостоятельной роли и не имеющих иного соединения, кроме как с ЮМЖД, ветками коей они во всех смыслах являются. Ответственная часть администрации обеих дорог — японская, дороги эти целиком проводят японскую политику, а вторая из них — не имеет даже своего собственного подвижного состава и пользуется составом ЮМЖД.

II. Линии, в отношении которых административный контроль в большей степени предоставлен иностраницам:

1) Пекин—Мукден;

2) Шанхай—Нанкин;

3) Чентин—Тайюань (Шаньси);

4) Кайфын—Хэнань;

5) Таокуо—Цинхуа;

6) Кантон—Коулун (кит. секция).

Все эти линии принадлежат периоду «бюрга» за концессии (1895—1905 гг.), когда условия ж.-д. займов были наиболее тяжелыми для Китая. Контроль проявляется по преимуществу в следующих формах: а) высшая деловая администрация на дороге целиком или в большей своей части иностранная, с варьирующейся степенью независимости

²⁰⁹⁾ Foreign Rights and Interests in China (1920 г.), стр. 568. Виллобай сам взял свою таблицу из статьи Бэйкера в «Millard's Review» от 1-го ноября 1919 г.

от китайского Министерства Путей Сообщения; б) доходы дороги поступают и хранятся в иностранных банках, и все финансовые операции контролируются иностранными бухгалтерами, иногда под прямым наблюдением кредитора; в) китайское правительство имеет известный голос в делах этих дорог, но он по целому ряду вопросов не является решающим, и вообще договорный статут дороги сводит власть китайского правительства и китайской администрации к более или менее номинальной величине.

III. Линии, отличающиеся от предыдущих большей степенью зависимости иностранной администрации от китайского правительства:

- 1) Тяньцзинь—Пукоу;
- 2) Шанхай—Ханчжоу—Нинпо;
- 3) Кантон—Ханькоу (Хунань—Хубэй);
- 4) Лунг-Хай;
- 5) Циндао—Цзинаньфу.

По соответствующим контрактам главный инженер или директор коммерческого движения дороги—вместе с главным бухгалтером или даже труппой служащих—должны быть иностранцами. Раз-

умеется, уже самий этот факт предоставляет иностранному влиянию значительное поле, но, в отличие от предшествующих, контракты данной группы ставят этих иностранцев в некоторое подчинение китайской администрации, почему иностранный контроль на дорогах этой группы в общем и целом слабее.

IV. Линии, состоящие под полным китайским контролем без участия в эксплуатации иностранцев (кроме, как разумеется, в порядке индивидуального приема на службу, по свободному усмотрению китайской администрации:

- 1) Чжучжоу—Пиньсянь;
- 2) Кантон—Самшуй;
- 3) Пекин—Суйюань²⁷⁰⁾;
- 4) Чжанчжоу—Амой;
- 5) Пекин—Ханькоу.

Об иностранном контроле на частных дорогах нам ничего неизвестно. Насколько можно судить, на эти дороги иностранное влияние не распространяется (кроме, быть может, японского в Маньчжурии).

ГЛАВА ДЕСЯТАЯ.

ВНУТРЕННЯЯ ВОЙНА И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ, ИНОСТРАННЫЙ КОНТРОЛЬ МИЛИТАРИСТОВ.

До сих пор мы имели в виду положение с иностранным контролем, каким оно вытекает из договоров о займах и о постройке дорог. В императорский период, быть может, во времена Юань Ши-кай это положение соответствовало действительности. За последние годы, однако, в Китае произошли глубокие политические и бытовые изменения, которые непосредственно, и в первую очередь, отразились как-раз на положении китайских железных дорог и которые имели своим результатом частичную, но значительную эманципацию этих последних от иностранцев.

ВНУТРЕННЯЯ ВОЙНА В КИТАЕ И ЕЕ ПОСЛЕДСТВИЯ.

С самой революции 1911 года в Китае почти не прекращается ожесточенная борьба за власть. Если до смерти Юань Ши-кай в 1916 г. эта борьба носила еще спорадический характер, если тогда она еще велась между определенными сторонами и в определенных рамках, то за последнее десятилетие борьба эта стала перманентной, превратилась в гражданскую войну и охватила собой всю почти громадную территорию Китая. Анализ происхождения и этапов

этой борьбы отвлек бы нас чересчур далеко от нашей темы. Здесь достаточно указать, что за последние годы Китай, как государственная единица, разложился на множество самостоятельных по существу военных лагерей, возглавляемых милитаристами, опирающимися на наемные армии. Между этими лагерями, между «вотчинами» различных милитаристов то-и-дело происходят столкновения, приводящие к исчезновению одних и появлению на их место других. Некоторым из милитаристов удалось, как когда-то крупным феодалам, объединить под властью своего штыка целые громадные районы из нескольких провинций. Другие вынуждены ограничиться меньшим, но все они держаться на военном положении, подчиняют себе гражданскую администрацию и чувствуют себя в большей или меньшей степени независимыми от центрального Пекинского правительства (поскольку, разумеется, оно не состоит из их же ставленников),—ибо за этим правительством не стоит никакой реальной силы. Повторяем, мы не анализируем здесь интересной и слож-

²⁷⁰⁾ Нам, впрочем, неизвестны условия бельгийского займа 1922 года.

СОВРЕМЕННАЯ ОБСТАНОВКА НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ.

ной проблемы власти в Китае, а равно той роли, которую играют в этой области политические интриги империалистических держав; мы просто констатируем, что за последние годы государственное бытие Китая претерпело сложный и глубокий процесс перерождения, результатом которого является эманципация (в частности фискальная) провинциальных и вообще местных властей (под главенством военных) от центрального правительства, почти беспривилегия (то тут, то там) внутренняя война²⁷¹), а в мирные промежутки—своего рода олигархия милитаристов, являющихся действительными — в плане внутренней политики—единственными хозяевами страны.

Эти происшедшие за сравнительно короткий промежуток времени перемены внутренне-политического порядка имеют разнообразные и далеко идущие последствия в целом ряде областей; особенно сложными представляются эти последствия в сфере международного положения в Китае, где их, пожалуй, трудно даже учесть во всей полноте. С одной стороны, Китай оказался ослабленным: проникновение, например, Японии в Маньчжурию было значительно облегчено обособленностью этого края; далее, успешная борьба против неравных договоров имеет своим главным препятствием как-раз отсутствие в Китае политического и военного единства, и связанную с ним невозможность проведения какой-либо решительной национально-политической линии, которая всегда будет разорвана изменой того или другого, зависящего от иностранцев милитариста. С другой стороны, однако, раздробленность Китая и явное бессилие центрального правительства оказались серьезным препятствием на пути того же иностранного империализма, который паччай добивался всего, чего он хотел, давлением в Пекине. Теперь эта палка обломалась в руках. Не имея авторитетного (внутри страны) контрагента, иностранные деджавы оказались в кульбозном положении. — Китай, правда, ослаблен по сравнению с ними, но он, вместе с тем, превратился (государственно-правовом отношении) в амогфную массу, над которой трудно и даже невозможно господствовать по образцу прежнего времени. Обе стороны оказались бессильны: Китай не может заставить империалистов отказаться от неравных договоров и от всех тех несовместимых с его суверенитетом и самостоятельным существованием прав, которые они захватили на побережья, на реках, в открытых портах — словом, всюду, куда достают орудия их судов и штыки их немногочисленных гарнизонов; они, свою очередь, не могут ничего, или почти ничего, стеснять когда нарушаются или угрожаются их сложившиеся интересы (*vested interests*) внутри страны, вне пределов их непосредственного достижения.

Из этих *vested interests* едва ли не важнейшие— это как-раз железные дороги, и именно в этой области милитаризация Китая принесла с собой максимальные перемены.

²⁷¹⁾ Называть ее гражданской, собственно говоря, неправильно, так как ведется она солдатами, а население в ней никакого участия не принимает.

Пока Пекинское правительство в той или иной мере управляло²⁷²⁾ всем Китаем, иностранный контроль на железных дорогах представлял собой реальную и легко реализуемую величину. Достаточно было иметь на линии нескольких иностранных инженеров и служащих, чтобы держать дорогу в своих руках—попытка слушания или вмешательства со стороны местных властей влекла за собой немедленное давление на Пекинское правительство и соответствующие вынужденные распоряжения со стороны последнего. С того момента, как Пекинское правительство перестало иметь реальную власть за пределами пекинских стен,—а таково положение в Китае за последние годы,—с того времени, как страна поделена на вотчины больших и маленьких дудзюнов, каждый из которых самовластен в пределах зоны расположения его войск,—весь этот аппарат иностранного давления, как сказано, стал действовать из рук вон плохо. Чего может добиться иностранное посольство—прибегай оно к каким угодно угрозам,—если центральное правительство Китая (на которое оно только и может воздействовать) само не в состоянии оказать какое-либо влияние на данного непочтительного милитариста, который персонально помещается где-нибудь внутри страны—вне пределов иностранного достижения. Очевидно, что в таких условиях обычное дипломатическое давление теряет свою силу; его место должно занять либо соглашение с данным милитаристом, либо прямая военная угроза по его адресу,—но, по причинам, которые мы будем рассматривать ниже, реализация этой угрозы отнюдь не так проста.

Что еще более важно с точки зрения вопроса о судьбе железных дорог—это та атмосфера войны, которая создалась в стране, благодаря накоплению воинских масс и постоянным столкновениям, и которая не могла не распространиться в первую очередь на железные дороги, имеющие столь очевидное стратегическое и финансовое значение. В этой атмосфере, при необходимости постоянных массовых перебросок войск и нередких вооруженных столкновениях подпадение этих дорог под власть милитаристов является объективной неизбежностью. Напомним, что даже в ж.-д. контрактах оговариваются специальные льготы по перевозкам войск «в случае войны или революции». Этот «случай», с небольшими перерывами, тянется в Китае вот уже четырнадцатый год. Нельзя поэтому удивляться, что железные дороги, уходящие в глубь страны, оказываются за последние годы—притом независимо от их договорного режима—в фактической власти милитаристов, распоряжающихся ими соответственно своим военным и фискальным потребностям.

Насколько можно судить, вмешательство милитаристов оказывается на железных дорогах главным образом в следующих направлениях.

²⁷²⁾ Китай никогда не был централизованной страной—локальные интересы и местная власть всегда имели громадное значение, но все же, по известным вопросам, и на случай всякой крайности, центральное правительство (император) обладало авторитетом, перед которым провинциям приходилось склоняться.

1) Захват денежных сумм. Доходы этих дорог без остатка забираются генералами, чьи войска расположены вдоль линий или, что все равно, администрацией соответствующих провинций (под главенством тех же генералов). Центральное правительство практически не получает ничего. Интересно, разумеется, как обстоит дело с иностранными займами, платежи по которым должны производиться из средств дороги. Точных сведений у нас нет, но, как-будто бы, практика разнообразна—в одних случаях военные захватывают весь доход дороги, включая следуемые платежи, в других—только излишки. Последний порядок, повидимому, преобладает—по крайней мере в отношении платежей по займам, обеспеченным самой дорогой, финансы которой контролируются иностранными служащими.

2) Установление произвольных военных налогов и сборов на движение по дороге—представляет собой один из регулярных источников дохода для местных властей и провинциальных милитаристов²⁷⁴). Эти налоги вызывают постоянный протест со стороны иностранцев, на том основании, что они фактически повышают таможенный тариф. Тем не менее, эти налоги взимаются—делая, само-собой разумеется, невозможным, — в частности для иностранцев,—проведение какой-либо организованной тарифной политики.

3) Захват подвижного состава для военных перевозок и—как последствие—нарушение нормального движения дороги и причинение им убытков.

²⁷⁴⁾ Для характеристики этого пункта мы можем привести следующую выдержку из газеты «Peking & Tientsin Times», май 1925 г.:

Быть-может, наиболее вредной формой внутреннего обложения является транзитное обложение и другие налоги, взимаемые с товарного сообщения по железным дорогам. Многие железные дороги Китая географически оказываются подвергнутыми коммиссии со стороны альтернативных речных или морских путей, и поэтому все, что препятствует быстрой доставке груза, представляет собой не только препятствие торговле, но и сокращение железнодорожных доходов.

Со времени последней гражданской войны, положение на северных железных дорогах более чем печально. Пекин-Мукденская дорога, повидимому, находится в лучших условиях по отношению к вмешательству со стороны милитаристов, чем всякая другая из правительственных линий, но ее положение печально, потому что сотни ее товарных вагонов были переданы на другие линии, где они задержаны милитаристами. Положение на Тяньцзинь-Пукоуской и Пекин-Ханькоуской железных дорогах просто невыносимо. Милитаристы не только вымогают деньги за пользование товарными вагонами в тех районах, которые ими контролируются, но они взимают также сбор с товарного движения. Генерал Чжан Цзо-чан, новый дубль Шаньдуна—один из худших насильников. Его армия, по имеющимся сведениям, захватила свыше тысячи товарных вагонов, грузоотправители могут получать их лишь после уплаты взятки. Повторное обращение и приказания со стороны министерства путей сообщения ни к чему не привели.

Этот генерал ввел на своих железных дорогах Тяньцзинь—Пукоу и Цзяочжоу—Цзинчжанфу, так называемый, временный специальный товарный налог для нужд военного восстановления (Military Rehabilitation temporary special goods tax), который устанавливается обложение всех видов грузов в размере от 1 до 8 долл. за тонну.

Что за последние месяцы положение не изменилось, мы можем видеть из следующей заметки в пекинской «Far Eastern Times» от 17 августа. «Генерал Чжан Цзо-чан заявил милитаристам путей сообщения, что он не собирается отменять установленные ими железнодорожных сборов, пока не найдет новых источников дохода».

4) Смена китайской части администрации и назначение милитаристами своих людей. Борьба в среде китайской части управления и служащих дороги подчас доходит до крайней остроты. На Шаньдунской жел. дороге она, между прочим, сопровождалась весной 1925 г. стачкой, а в дальнейшем—взаимными арестами и высылками.

5) Вмешательство военных в работу ж.-д. служащих, а подчас и насилия над последними. Изложенное представляет собой лишь самые общие указания. Само-собой разумеется, что в разных районах и в разные периоды положение может меняться, и вмешательство военных властей сказывается в более сильной или в слабой степени.

Иностранный контроль де-факто. Описанное хозяйственное военных властей в первую очередь ударяет, разумеется, по Центральному китайскому правительству, которое на железных дорогах, как и вообще на территории Китая, потеряло в результате всяку власть и почти всякое влияние. Вместе с тем, в отношении тех железных дорог, на которых по контрактам имеется иностранная администрация, — это господство не могло, разумеется, не оказаться в резком конфликте с иностранными интересами и иностранным контролем. Нам достаточно вспомнить свой собственный опыт положения на железных дорогах во время мировой и гражданской войны и демобилизации, чтобы понять, что в таковой обстановке, в окружении военных властей и солдатской стихии, положение ж.-дор. служащих, будь они даже привилегированные иностранцы, не таково, чтобы можно было говорить об осуществлении ими попрежнему своей власти над дорогами.

Разумеется, военный контроль отнюдь не вполне покрывает собой иностранный (там, где последний имеется). Военные не изгоняют иностранной администрации и вряд ли вмешиваются в ведение самого ж.-д. хозяйства сверх вмешательства, связанного с военными перевозками, которое технически попрежнему находится на соответствующих дорогах в руках иностранцев. Но если раньше с этой технической властью соединялись широкие возможности экономического и политического порядка, то в данное время, очевидно, эти возможности более или менее «сведены на нет». Действительно, экономическая акция иностранного капитала (которая на железных дорогах, им финансируемых, основывалась в первую очередь на возможности регулировать и направлять грузовое движение) в настоящее время затруднена или даже совсем подорвана, отчасти вследствие разрухи самого транспорта, отчасти из-за военных налогов, взимаемых с перевозимых грузов, наконец, вследствие того, что новая насажденная и поддерживаемая милитаристами китайская администрация чувствует себя самостоятельнее и независимее старой. Что касается политической акции, то здесь достаточно сказать, что ныне не железная дорога господствует над местными политическими группировками, а, напротив, эти последние в лице военных властей подчинили себе дорогу, — и иностранная администрация правительственные железные дороги бессильна что-либо в этом отношении изменить.

Нужно, однако, оговориться, что события последних лет **вовсе не отразились** на японской сфере влияния в Маньчжурии, как равно и на Юньнаньской же, дороге и на КВЖД, т.-е., практически на всех концессионированных дорогах. На территории Маньчжурии военных действий не происходило, а стало быть и не было почвы для тех фактических перемен, о которых в настоящем отделе идет речь. Помимо того, японцы имеют на Южно-Маньчжурской дороге и в Квантуне крупные гарнизоны, полностью обеспечивающие их господство во всем крае и уже во всяком случае в зоне и на линиях контролируемых ими железных дорог. Наконец, Япония, как уже говорилось, установила теснейшую связь с Чжан Цзо-линем, который в пределах Маньчжурии достиг достаточной степени административной централизации. Район КВЖД еще более удален от военных действий; здесь тоже господствует Чжан Цзо-линь, объединяющий военную и гражданскую администрацию; в его лице Китай принимает участие в управлении дорогой—наравне с СССР. К сожалению, надо все же отметить, что и на КВЖД, несмотря на совершенно иные условия, имеют место различные анархические действия по адресу дороги (например, злоупотребление военными властей литерами, самовольный захват земель и мн. др.), но эти случаи порождаются иной, отнюдь не специфически-военной обстановкой; многие из них прямо могут быть объяснены иностранными (японскими) поисками и влиянием, другие относятся за счет коррупции местной администрации, на которую Мукден смотрит сквозь пальцы,—во всяком случае в данной связи о них можно не упоминать. Что касается Юньнаньской дороги, которая, притом, непосредственно выходит во франц. Индо-Китай, то она удалена от остальной ж.-д. сети Китая и от главного поля конфликтов; доступ в Юньнань затруднен гористой местностью, и дорога лежит в пределах юрисдикции одного дудзюна, почему почва для каких-либо изменений, связанных с военной обстановкой, отсутствует.

Что касается остальной ж.-д. сети Китая, то, разумеется, иностранцы не могут относиться равнодушно к вытеснению и ослаблению их контроля. Последнее, однако, происходило постепенно и сравнительно незаметно,—вместе с развитием военных действий, которые естественно шли (в тех районах, где были железные дороги) по линии этих последних, неизбежно подавших под власть воюющих. Только в 1924/25 г., после победы Чжан Цзо-линя, иностранная капиталистическая пресса стала реагировать на этот процесс по-настоящему, т.-е. воплями и угрозами. На страницах этой прессы с тех пор не раз обсуждались проекты «нейтрализовать» гу или иную ж. д.: «вострептить» сражающимися пользоватование ею и т. д. Подобного рода проекты и безответственные разговоры²⁷⁵⁾ никогда не могли

быть реализованы по трем причинам: 1) это представляло бы собой такое явное и волнистое вмешательство в китайские дела, которое могло вызвать весьма неприятный взрыв анти-иностранных настроений. Добавим, что, как показали недавние шанхайские события, Китай уже не тот, каким он был 25 лет тому назад, после неудачи боксерского восстания, и дразнить его—небезопасно. 2) Для практического проведения подобной меры требовалось бы колоссальное усиление иностранных гарнизонов в Китае, вплоть до занятия важнейших дорог иностранными войсками, а на такую меру империалисты не были готовы ни по соображениям громадной стоимости такого предприятия, ни вследствие непрекращающейся глухой взаимной борьбы и нежелания каждой из держав допустить усиление других. 3) Об указанной нейтрализации не могло быть речи еще и потому, что руководящие державы, во главе с Японией, имели своих фаворитов в междуусобной китайской борьбе, а разрешить пользование дорогой своему фавориту и воспретить ее его противнику, поддерживаемому какой-либо другой державой, с точки зрения международных аппаратов уже заведомо невозможно. Наконец, нельзя не учсть, что современные китайские милитаристы—это как-никак сила, с которой иностранному империализму приходится в известной мере считаться. В отдельных случаях иностранные администраторы делают попытку восстановить свой авторитет. Так, в конце марта текущего в пекинских газетах (*«Far Eastern Times* от 25 марта) появилось сообщение, что в виду захвата военными почти всего подвижного состава, бельгийский главный инженер дороги Лунг-Хай (включающей в себе и дорогу Кайфын—Хэнань) издал приказ о приостановке всего движения. Нам не известно, как конкретно разрешился этот конфликт, но больше о нем не было ничего слышно, и военные действия в районе спокойно продолжались. Другой случай имел место в начале августа 1925 г. в Кантоне, где британский консул отказался принять нового назначенного кантонским правительством китайского директора дороги Кантон—Коулун. И по этому поводу у нас нет дальнейших сведений. Вообще говоря, однако, иностранцы на практике ничего не смогли пока предпринять для восстановления полностью своей прежней власти на дорогах, и дело ограничивается дипломатическими протестами, газетным шумом и переговорами с теми же милитаристами. Чжан Цзо-линь уже внял представителям Англии, с которой он недавно подружился, и в течение мая—июня 1925 года им был выпущен ряд строгих приказов его подчиненным восстановить порядок на контролируемых им дорогах (Пекин—Мукден, Тяньцзинь—Пукоу, Шан-

²⁷⁵⁾ О более серьезных планах недавнего происхождения см. следующую главу. С другой стороны надо отметить, что еще в 1923 году, в связи с нападением бандитов на поезд Тяньцзинь—Пукоуской дороги и уводом в плен группы иностранных пассажиров (так называемый Линчжинский инцидент), дипломатический корпус выдал им требования организа-

ции специальной железнодорожной полиции под иностранным командованием. Проект этот, несомненно, имел в виду стратегический захват железных дорог и их нейтрализацию, но он затянулся на решительное сопротивление как китайского правительства (текст переписки см. Ж. 818—830), так и, в дальнейшем, Японии (которая, как мы увидим, вообще настроена против всякого интернационального контроля и предпочитает действовать в одиночку), и в результате из него ничего не вышло.

хай—Нанкин и Циндао — Цзинань²⁷⁶). Порядок, весьма вероятно, будет восстановлен, но, в силу общей обстановки, иностранцы вряд ли вернут себе ту власть, которой они пользовались на этих дорогах всего лишь несколько лет тому назад.

В заключение этого отдела заметим, что вспышка национально-революционного движения в июне—июле 1925 г. в связи с шанхайскими собы-

тиями также сыграла свою роль в хотя бы временном ослаблении иностранного контроля. Из газетных сообщений²⁷⁷ явствует, что английская администрация линий Кантон—Коулун и Таокоу—Цинхуа должна была спешно покинуть свой пост Она, по всей вероятности, вернется, но вряд ли престиж ее на будущее время увеличится, по крайней мере, если не произойдет открытия военной оккупации этих дорог с с стороны иностранцев.

ГЛАВА ОДИННАДЦАТАЯ.

НОВЕЙШИЕ ПРОЕКТЫ ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИИ КИТАЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

В предыдущей главе мы обрисовали ту ситуацию, которая создалась на китайских железных дорогах в связи с внутренней войной и господством милитаристов. Мы указывали, что иностранцы в Китае серьезно озабочены этой ситуацией, и что их пресса спорадически наполняется безответственными толками об интервенции, повод к которой усматривается как-раз в положении ж.-д. транспорта и в угрозе связанным с ним иностранным интересом. В недавнее совсем время — зимой и весной 1925 г., толки эти потеряли, однако, свою неопределенность и сосредоточились на обсуждении проекта, повидимому, исходившего на сей раз от ответственных капиталистических или дипломатических кругов,—проекта интернационализации китайских железных дорог, который появился сначала в связи с т.-наз. американским планом Дауса для Китая, а затем, как самостоятельное предложение, неофициально муссируемое в британских кругах,—в связи с предстоящей осенью 1925 года таможенной конференцией.

«План Дауса для Китая» занимал осенью 1924 года немалое место во внимании всего мира. Судя по тем сведениям, которые появлялись о нем в прессе, план предусматривал введение в Китае международного финансового контроля по образцу того, который был установлен в Германии, но—mutatis mutandis—вероятно, в более агрессивной форме. План этот включал в себе, между прочим, и интернационализацию китайских финансов, и международный контроль над китайскими железными дорогами. Происхождение этого проекта некоторое время оставалось невыясненным; впоследствии обнаружилось, что он исходил от частной группы американских банков и концернов, имеющих крупные интересы в Китае, и что американское правительство по тем или иным причинам не

оказало ему своей поддержки, в результате чего проект этот был похоронен еще в октябре 1924 года²⁷⁸). Однако, та часть этого проекта, которая была связана с железными дорогами, продолжала оставаться предметом общественного внимания и муссировалась с разных сторон. Это, между прочим, побудило японского Министерства Шидзхара в ноябре 1924 года выступить с резким заявлением по этому вопросу (к его заявлению мы перейдем ниже).

Британские проекты. С начала 1925 года выяснилось, что на сей раз инициатива в деле поддержки проекта захвата и интернационализации китайских железных дорог будет принадлежать Англии. В британских официальных сферах шла какая-то закулисная работа, и эта работа, как всегда, во вне проявлялась газетными и иными толками. Описывая хаотические условия на китайских железных дорогах, английская пресса, как у себя дома, так и в особенности в Китае, все чаще и определеннее стала возвращаться к мысли о принудительном захвате китайских железных дорог иногородними. Разумеется, эта мера мотивировалась не ее действительными основаниями—стремлением, с одной стороны, удержать, а с другой—рас-

²⁷⁶) В один из приказов, опубликованном в газете «Peking Daily News», от 29 июня, перечисляются, между прочим, деяния, против которых приказ направлен—самовольное увольнение и назначение служащих, вмешательство в их работу, нарушение порядка, незаконные налоги и проч.

²⁷⁷) «Far Eastern Times» (17 июля 1925 г.).

“”) Всё история проекта была изложена шанхайской корреспондентом шанхайской газеты «North China Daily News» (от 27 января 1925 года). Оказывается, что еще в 1922 г. по инициативе Департамента торговли и Хувера, в Нью-Йорке был создан из представителей американского «big business»²⁷⁸ Советский комитет по вопросам китайской политики. В середине 1923 года этот комитет сделал американскому правительству ряд весьма агрессивных, по отношению к Китаю, предложений (по части финансовой блокады и «твердости» в таможенном вопросе). Хувер, в свое время, с этой точкой зрения не согласился. К концу 1924 года был поставлен вопрос о распуске комитета, что и было исполнено в декабре. Еще раньше этого, вижу, что Комитет дышал на ладан, крупные фирмы, пославшие туда своих представителей, образовали независимую организацию под именем «Американская материальная кредиторы китайского правительства». Эта организация в совершило неофициальное поряжке и выдвинула проект, получивший громкое название «плана Дауса для Китая». Проект, опять-таки, не встретил поддержки Хувера, который направил его в Государственный Департамент Соединенных Штатов со своим резко отрицательным заключением.

ширил иностранный контроль над регулятором китайской коммерческой и экономической жизни, а велеречивыми рассуждениями о необходимости помочь китайскому народу избавиться от милитаристов, но эти рассуждения более чем прозрачны. Ряд статей в этом смысле мы находим в руководящих бриганских органах в Китае во главе с «North China Daily News» (Шанхай) и «Peking and Tientsin Times». Более того, не так давно тот же проект, на сей раз в определенной связи с предстоящей таможенной конференцией²⁷¹), послужил предметом обсуждения в лондонском «Times'e». Пекинский корреспондент этого признанного и влиятельного рунара британского империализма — некий Фразер выдвинул в своей газете сложный проект международной интервенции в китайские дела, основными элементами которой должны были явиться: 1) использование подлежащего увеличению на предстоящей конференции таможенного дохода на обеспечение и консолидацию китайского долга; 2) захват всех китайских железных дорог и постачивание им международный контроль; 3) поддержка Чжан Цзо-линя, как опоры консервативных элементов в Китае; 4) военная расправа (помощью усиленного иностранного гарнизона) со всеми «большевистющими элементами», которые не будут в восторге от первых трех пунктов.

Проект этот, как можно видеть, не из очень миролюбивых и, без сомнения, представляет выражение довольно крайних взглядов,—но, освобожденный от крайности, он, тем не менее, является собой, повидимому, довольно верное изложение того, что можно назвать неофициальной точкой зрения Англии. Интересно, что когда Фразер с разных сторон вызвал на себя нападки, и когда в самом же «Times'e» его план был раскритикован известным сэром Джоном Джорданом (бывший британский посланник в Пекине, а ныне нечто вроде советника в британском Форейн-Оффисе), — эти нападки направлялись лишь против таких пунктов, как открытая поддержка Чжан Цзо-линя и обеспечение таможенными доходами нишихаровских и подобных им займов, но сами оппоненты Фразера несколько не возражали ни против использования предстоящей таможенной конференции для разрешения вопросов более общего характера (т.-е.,

пропросту говоря, для вмешательства в дела Китая), ни, в частности, против той части плана, которая относится к железным дорогам²⁸⁰.

Проект Фразера был опубликован в конце апреля. Вслед затем разразились шанхайские события, отвлекшие внимание в другую сторону. 10-го августа одной из комиссий Британской Палаты Общин был, однако, опубликован²⁸¹ новый проект, предложенный бывшим британским коммерческим атташе в Пекине Арчибалдом Розом. Роз предложил, наряду с многими другими вещами,— организацию Генерального Инспектората китайских железных дорог (по образцу морских таможен) под полным иностранным контролем. Этим органом будет, между прочим, учреждена особая железнодорожная полиция под начальством иностранных офицеров, которая примет меры к прекращению гражданской войны (более откровенный вариант Линченского проекта—см. прим. 275). Тот же инспекторат будет управлять всей ж.-д. сетью, распоряжаться доходами, руководить дальнейшей постройкой и т. д. Железнодорожные доходы, как и доходы ряда других источников, пойдут на обеспечение иностранных займов, а остаток будет распределен между провинциями особой международной комиссией, которая будет при этом руководствоваться степенью добросовестного исполнения данной провинцией своих договорных обязательств. Если какая-нибудь из провинций откажется повиноваться, на нее будет оказано давление, в частности — ее войска не будут допущены в перевозке по железным дорогам, и последние, вообще, прекратят свое действие на ее территории. Вряд ли нужно подчеркивать, что после проведения в жизнь подобного проекта от китайской государственности и от самостоятельной внутренне-политической жизни Китая ровно ничего не останется.

Все эти проекты, разумеется, носят неофициальный характер, но они, повторяем, отражают собой то, что происходит в недрах Форейн-Оффиса и крупных капиталистических концернов Англии. Что это так,—можно видеть, между прочим, из следующего параграфа, заимствованного от одного совершенно уже официального британского проекта, выработанного к Таможенной Конференции.

Китайское правительство заявляет о своем намерении при помощи иностранцев немедленно реорганизовать железнодорожное управление, преобразовать систему железнодорожных доходов и назначить иностранных главных бухгалтеров, директоров и инспекторов на всех тех линиях, где эти посты были до сих пор заняты китайцами.

Китайское правительство далее заявляет, что и в дальнейшем оно будет руководиться тем же принципом, что железнодорожные доходы должны быть направляемы исключительно на покрытие нужд самих же железных дорог, включая платежи

²⁷⁰) Согласно вашингтонскому соглашению о таможенном тарифе (текст Ж, 1161—1164), поступлению в силу этого соглашения, должна быть создана специальная конференция, задачей которой является: 1) подготовить путь к отмене внутреннего обложения товаров Китая и к одновременному повышению китайского тарифа до 12,5%—с ценами ввоза и до 7,5%—с ценами вывоза товаров, и 2) определить условия, на которых китайскому правительству будет разрешено временно, впредь до осуществления этого плана, повысить свой импортный тариф до 7,5% (а в отношении предметов роскоши и до 10%). Созданная этой конференции была задержан отъезд Франции ратифицировать этот договор до урегулирования вопроса о выплате французской доли боксерского вознаграждения в золотом, а не бумажном франке. В апреле 1925 г. этот последний вопрос был разрешен в желательном для Франции смысле, и с этого момента создана таможенная конференция стала актуальной возможности. В момент, когда пишутся эти строки, китайское правительство только-что назначило открытие конференции на 26 октября т. г., и разослало приглашения заинтересованным державам.

²⁷¹) Пекинская газета «Мин Бао» от 19 августа 1925 г.

²⁸⁰) Автору не удалось видеть оригинал полемики, о которой идет речь: он сообщает о ней на основании перепечатки и комментария пекинской газеты «Fat Eastern Times» от 16-го и след.

²⁸¹) Пекинская газета «Мин Бао» от 19 августа 1925 г.

по займам, содержание и амортизацию наличных дорог и постройку новых линий.

Проект, о котором идет речь, был составлен еще до шанхайских событий, и мы не знаем—решился ли англичане предъявить его на конференции. Во всяком случае, не подлежит сомнению, что британский империализм,—или, по крайней мере, часть влиятельных британских кругов относится к проекту захвата железных дорог вполне серьезно и попытается реализовать его при первой возможности.

Прежние и новые проекты интернационализации. Тенденция империалистов к интернационализации железных дорог Китая проявлялась не раз на протяжении железнодорожной истории. Напомним, в частности, неудавшийся проект интернационализации маньчжурских железных дорог 1909—1910 года и образование в 1920 г. нового консорциума, задачей которого была интернационализация всего будущего строительства (вылившаяся, как мы уже указывали, на практике, в полное прекращение иностранного финансирования этого строительства). Оба эти проекта были американского происхождения: они представляли собой, в сущности, логическое завершение доктрины открытых дверей. Относительно этих проектов нужно подчеркнуть одно: они были **непосредственно**, и **главным образом**, направлены не против Китая, а против тех держав, успех которых в Китае беспокоил Америку (в первом случае—против России и Японии; во втором—против одной Японии). В отношении проекта Нокса в этом не может быть сомнения: Нокс с одобрения китайского правительства стремился остановить процесс угрожающего укрепления России и Японии в Маньчжурии. Что касается образования консорциума, то это было, наоборот,—враждебным Китаю актом, ибо имело в виду прекращение международной конкуренции, образование единого фронта держав и установление более тяжелых условий финансирования Китая. Но и в этом случае трудно сказать, не было ли острое направлено скорее в сторону Японии, и не являлся ли удар по Китаю уже вторичным эффектом. Во всяком случае, ни проект Нокса, ни даже новый консорциум—не имели в виду **прямого** и **открытого грабительского захвата** в **иностранные руки** одного из главных элементов **наличного национального богатства страны**—в той мере, в какой стремление к подобному захвату существовали²²²—они были достаточно завуалированы.

²²²⁾ В письме на имя британского Форейн-Оффис, от 4-го июня 1919 г., один из выдающихся членов британской группы: нового консорциума следующим образом определил главную цель этой организации: «Учреждение в Пекине центрального железнодорожного управления из представителей китайского правительства, с одной стороны, и консорциума,—с другой, какому управлению будет поручено **финансирование, постройка, управление и контроль за китайской железнодорожной системой** в ее целом; при чем консорциум будет действовать, как финансовый и промышленный агент этого управления для выпуска железнодорожных заемных обязательств, а равно для «организации снабжения дорог всеми материалами» (Collins. *Mineral Enterprise in China*, стр. 52. Тианцзин. 1922 г.). Практических шагов в направлении приобретения этого контроля сделано, однако, не было.

Напротив, новые проекты родились в совершенно **иной обстановке**; они связаны не с соперничеством империалистов в Китае, или, по крайней мере, не только с ним, сколько с борьбой между империалистическим фронтом, с одной стороны, и Китаем—с другой,—борьбой, которая, именно, за последние годы приобретает все более острый характер; они представляют собой прямой и ничем не прикрытый захват достояния Китая в пеленах дальнейшего его порабощения. Надо полагать, что именно этот одиозный характер проекта вынудил американское правительство отказать в своей поддержке пресловутому «плану Дауса для Китая».

Эволюция проектов интернационализации ведет, таким образом, от «помощи Китая для восстановления всей полноты его суверенитета и Маньчжурии (проект Нокса), через «замену международного соперничества международным сотрудничеством» (формула нового консорциума), к предложениям откровенного грабежа, от которых пахнет порохом, которые связаны, в конечном счете, с завоеванием и применением вооруженной силы²²³). В этом отношении любопытно также различие между позднейшими проектами — американским, с одной стороны, и британским — с другой. В устах американцев интернационализация железных дорог Китая есть (по внешности)—воплощение политики мирного захвата, политики золотого котешелька. Международный контроль над китайскими железными дорогами оказывается—чуть что не платой за приведение в порядок китайских финанс. В устах англичан тот же проект на протяжении нескольких месяцев теряет всю свою миролюбивую маскиру (включая пальмовые ветви)—он становится тем, что он есть—актом открытого международного разбоя, направленного против Китая, — актом хищнического колониального захвата всей артериальной системы страны, продолжение конкистадорской политики прошлых времен в Азии, Африке и на окраинах самого Китая. Но в то время, как прежде каждая из держав действовала в одиночку,—сейчас даже Англия не по сиюминуту проглотить такой кусок—и потому-то проект предусматривает **международный контроль**.

Вполне естественно, что эта идея в настоящее время должна была исходить от британского империализма. Под влиянием страха за судьбу своих громадных колониальных владений в Азии и на Востоке вообще. Англия, естественно, наиболее болезненно реагирует на рост национального движения среди восточных народов. Поскольку Китай за последние как-раз годы становится центром этого движения, по мере того, как приближается национальная революция в этой стране,—англичане должны заниматься, и действительно занимают, все более и более нетерпимую позицию по отношению ее национальным стремлениям. На востоке Англия исполняет роль жандарма; она является столпом мировой реакции. Именно британский импе-

²²³⁾ Мы не видим логического способа осуществления этого проекта в современном Китае с его милитаристами, с одной стороны, и национально-революционным движением, — с другой.

риализм больше всякого другого может и должен мечтать о железном стратегическом и политическом охвате Китая,—в каком плане владение рельсовыми путями является наиболее важным элементом. К этому общему соображению добавим, что, как мы видели, Англия стоит впереди всех других наций и как купец, и как кредитор китайских правительственные дорог, и что ее конкретные железнодорожные и торговые интересы в Китае в наибольшей степени страдают от современного положения вещей,—вообще, и от подавления китайских дорог под власть милитаристов,—в частности.

ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОГО ЗАХВАТА КИТАЙСКИХ ЖЕЛ. ДОРОГ²⁵¹⁾.

Насколько эти, пока-что неофициальные, британские планы имеют шансы на успех? По нашему мнению, шансы в ланной конкретной обстановке слабы, и весьма возможно, что настоящий проект интернационализации никогда не дойдет даже до стадии официальных обсуждений. Причины, в общем, те же, что и перечисленные нами выше (гл. X), в связи с вопросом о возможности, так-скажем, инидивидуального восстановления иностранного контроля, ныне, как мы указывали, фактически ослабленного. Прежде всего в Китае эти проекты как со стороны общественного мнения, так и со стороны наличных господствующих социальных сил встретят самое решительное противодействие. Лозунг борьбы с «милитаризмом Китая» довольно популярян, но еще несравненно популярне борьба с империализмом и «Китай для китайцев». Милитаристы, купечество, интеллигенция и рабочий класс будут одинаково, хотя и по разным причинам, бороться против этого проекта. С этим сопротивлением со стороны Китая нельзя, разумеется, не считаться, ибо при громадности его территории и населения и при том боевом настроении по отношению к империализму, которое проявляется в Китае за последние времена, задача овладения его ж.-д. путями оказывается крайне трудной и политически, и стратегически.

Еще более важно, что Англия в своих проектах должна встретиться с неизбежной и решительной оппозицией со стороны других держав. Англия не нуждается в симпатиях Китая: все ее интересы сводятся к укреплению собственных экономических позиций и подавлению попыток Китая вернуть себе самостоятельность,—попыток, которые, в случае успеха, не могут не отразиться на английском владычестве в сопредельной Бурме, Индии и т. д. Напротив. Америка и Япония в предвидении того конфликта, который рано или поздно между ними произойдет, не могут не учитывать Китай, как первостепенный фактор будущей политической конфигурации на Тихом океане. Америка всегда позировала в качестве «единственного независи-

сованного друга» Китая: она, правда, не упускала случая получить участие во всех преимуществах, которые вырывались у Китая агрессивностью других держав,—и практически с самого начала ими пользовалась,—но она никогда не предпринимала шагов откровенной агрессии и никогда не примет участия в деле, которое должно вызвать бурю недовольства всех активных социальных сил Китая. Что касается Японии, то до Вашингтона и до землетрясения, именно, японская политика в Китае была наиболее агрессивной, но с тех пор, как Япония почувствовала свою беспомощность перед объединенным фронтом остальных держав, она значительно изменила свою линию. В своих внешних проявлениях японская политика (кстати сказать, всегда наиболее лояльная и наиболее успешная) ныне более, чем какая-либо другая, склонна делать вид, что она считается с китайским национальным движением. Недаром Сун Ят-сен мог открыто провоцировать японско-китайско-советский союз. Таким образом, Америка, как и Япония, каждая в отдельности, будут весьма мало склонны вступить на путь авантюри и военного захвата, тем самым дав возможность другой стороне, воздержавшейся, возложить на нее одиум и укрепить свои связи с Китаем.

Быть-может, однако, обе эти державы могли бы, как это не раз уже делалось, створиться о совместных действиях и устранить конкуренцию в либерализме. Здесь, однако, мы должны иметь в виду другую причину, по которой Япония никогда не сможет согласиться на подобного рода интернационализацию,—причину, лежащую не на внешней, показанной, а на внутренней, существенной стороне японской политики в Китае. Япония видит в Китае необходимый ей хинтерланд, тыл, источник сырья и продовольствия, рынок изделий и капитала. Все промышленное, финансовое и великороджавное будущее Японии связано с Китаем; все ее усилия направлены на экономическое и политическое в него внедрение. Это внедрение идет изумительным темпом: мы могли это видеть из того, что появившиеся на арене ж.-д. дор. строительства всего в 1905—1907 г. Япония уже сумела занять на ней чуть ли не первое место. При этом японское проникновение носит в значительной мере региональный характер: она является полной хозяйкой в Ю. Маньчжурии, она постепенно распространяет свое влияние на Внутреннюю Монголию и Сев. Маньчжурию, на Шаньдун (несмотря на политическое изгнание оттуда) и Фуцзянь. Повсюду ее связи с китайской политической и экономической жизнью несравненно более органичны, чем у европейцев и американцев. Япония непрерывно укрепляется в Китае. Что может ей дать интернационализация железных дорог, кроме ее собственного ослабления? Япония, как никто, умеет вешать милитаристическими марионетками в Китае; чуть ли не каждый новый оборот ею внутренне-политического колеса делает ее более сильной. Что бы ни принесла с собой международная интервенция, она может только задержать поступательный ход японской экспансии.

²⁵¹⁾ Речь идет здесь о ближайших перспективах — применительно к описанному конкретному британскому проекту. Более общий прогноз дан в конце следующей главы.

Нет ничего удивительного, поэтому, что Япония противодействовала линченскому проекту учреждения железнодорожной полиции под международным контролем, и что японская пресса отнеслась весьма недоброжелательно к слухам о проекте интернационализации железных дорог в Китае. Что касается официального мира, то еще осенью 1924 г. Министр Иностранных Дел Японии барон Шидехара в одной из своих речей заявил:

«Установить мир и единство в Китае, — без сомнения, труднейшая задача. Хотя работа в этом направлении и не двинулась столь далеко, как того можно было желать, отсюдаельзя еще заключить, что китайский народ вовсе не способен и самоуправлению. Подобного рода предложение кажется нам совершенно необоснованным. Ни в коем случае мы не сможем согласиться на какой бы то ни было основанный на этом предрассудке план поставления китайских железных дорог или других амми-административных органов под международный контроль. Мы с удовлетворением констатируем, что никакой такой проект не находится на рассмотрении какого-либо иностранного правительства»²⁵⁵.

Мотивы, толкающие Японию к выступлению против плана, кажутся нам в достаточной степени серьезными, и мы не думаем, чтобы она в данное время согласилась ими пожертвовать. Раз так, — стало быть более чем вероятно отрицательное отношение к проекту со стороны Америки, а вслед за ними и Франции, у которой тоже имеется своя жел.-дор. концессия и свои региональные инцивидуалистические устремления, и др. Обстановка для британских планов оказывается при таких условиях в высшей степени неблагоприятной. Не потому ли эти планы до сих пор остаются в стадии газетного обсуждения?

Вышеизложенная оценка, как нам кажется, подтверждается пока-что и ходом событий после шанхайского расстрела 30-го мая 1925 года. Когда таможенная или какая-либо другая международная конференция соберется, Китай явится на нее со своими требованиями (отмены неравных договоров и пр.), — которые никак не совместимы с притязаниями держав на международный контроль над железными дорогами и которые уже, во всяком случае, не облегчат реализации этих притязаний.

ГЛАВА ДВЕНАДЦАТАЯ.

УРОКИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИНОСТРАННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА.

В первых главах мы характеризовали и, степенный ход китайского железнодорожного строительства и ту роль, которую играл в нем — отнюдь не по добровольному приглашению Китая²⁵⁶ — иностранный капитал. В настоящей заключительной главе мы остановимся на уроках этого иностранного сотрудничества и на его перспективах.

ИНОСТРАННЫЙ ЖЕЛ.-ДОР. КОНТРОЛЬ, КАК ФОРМА ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОГО ПРОНИКНОВЕНИЯ.

Навязывая Китаю свое участие в его железнодорожном строительстве, иностранный капитал, как мы видели, частично требовал самостоятельных ж.-д. концессий, частично же добивался более или менее далеко идущего контроля как над постройкой, так и над эксплоатацией финансируемых им правительственный железных дорог. Хотя контроль над этими последними дорогами с формальной стороны носил лишь финансовый характер, обусловливаясь прелеставлением определенных займов, — в

²⁵⁵) Комментируя эту речь, орган японской пропаганды в Шанхае «Far Eastern Review» (от февраля 1925 г.) довольно откровенно (и упрощенно) разъясняет мотивы этой позиции: «Япония боится, что, в обмен за согласие Китая на реорганизацию его железнодорожного хозяйства под иностранным управлением, англо-американский блок будет поддерживать и помогать китайцам получить обратно Южно-Маньчжурскую систему железных дорог».

²⁵⁶) Ср. Оверлах, чит. соч., стр. 241: «Иностранцы стремились строить железные дороги в Китае не потому, что Китай нуждался в этих дорогах, а потому, что они сами нуждались в прибылях от этих дорог».

действительности он шел гораздо дальше обеспечения интересов кредиторов и был, в той или иной степени, направлен на ту же цели, что и концессионное строительство, — на приобретение возможно более полного политического и экономического господства над соответствующими районами Китая.

Громадные опасности, простирающиеся для Китая от нахождения его железнодорожной системы в руках иностранцев, — очевидны. Множество естественных условий и исторических обстоятельств, о которых мы упоминали раньше, соединились для того, чтобы вопреки воле иностранных капиталистов эти опасности ослабить. Тем не менее, иностранный железнодорожный контроль был и остался (наряду с так-называемыми неравными договорами) величайшей угрозой экономической и политической целости и безопасности Китая и актуальным препятствием к его возрождению. Правда, повторяем, как-раз за последние годы иностранный контроль силу вещей оказался значительно скромнее, но это не изменило той роли, которую ответственные ж.-д. постройки и ж.-д. эксплоатация сыграли — наряду, разумеется, с другими первостепенными факторами — в деле проникновения в глубь страны иностранного капитала и иностранного политического влияния. В середине 90-х годов, когда ж.-д. строительство в Китае только начиналось, иностранные влияние не шло далее приморских и прибрежных портов, да и там иностранные интересы ограничивались, главным образом, торговлей. Бурный наплыв иностранного промышленного капитала и переход иностранных держав к империалистической, в собственном смысле слова, политике про-

исходили параллельно развитию иностранного ж.-д. строительства и находились с ним в тесном взаимодействии. Если бы не ЮМЖД (и связанные с нею железнодорожные пути), Япония вряд ли могла бы пользоваться в Южной Маньчжурии той степенью влияния и власти, которую она ныне там обладает. Если бы не Юньнаньская дорога, французы не могли бы, вопреки постановлениям Вашингтонской конференции, продолжать рассматривать Юньнань сферой своего влияния. Если бы не сеть дорог в долине реки Янцзы, британское господство в Шанхае и на нижнем течении этой реки никогда не было бы столь полным. Повторяем: политическая и экономическая акция России в Северной Маньчжурии, Японии в Южной Маньчжурии, Германии в Шаньдуне, Франции на юго-западе, Англии в Чжили и в долине Янцзы опиралась и стимулировалась господством над соответственными ж.-д. путями. Между прочим, именно через железные дороги иностранный капитал получил доступ к натуральным богатствам Китая, которых теперь в значительном проценте им контролируются, и с ними же непосредственно связана немалая доля иных иностранных промышленных предприятий²⁸⁷). Если иностранный капитал пустил в настоящее время в Китае столь глубокие экономические корни, то в этом расположении вещей огромную роль сыграл иностранный контроль на железных дорогах.

Что касается чисто-политической стороны, то и здесь этот контроль не должен быть упущен в перечне факторов, приведших к столь полному порабощению Китая. Помимо всего сказанного по этому вопросу, следует иметь в виду политическое значение того обстоятельства, что дороги и связанные с ней рудники представляют собой важнейший (по крайней мере, вне открытых портов) вид помещения иностранного капитала и важнейшую форму иностранных vested interests, наличие которых служит основанием для притязаний и на политическую заинтересованность, и политическое влияние.

Во избежание всяких недоразумений, мы еще и еще раз подчеркиваем, что ж.-д. контроль есть лишь одно из многих орудий и форм империалистической политики (и экономики) в Китае. Мы вытесняем его из общей связи, лишь поскольку наша тема ограничена ж.-д. вопросами, но мы никакого не упускаем эту связь из вида. Все же очевидно, что даже будучи одним из многих, иностранный железнодорожный контроль представляет собой весьма серьезный фактор иностранной агрессии и иностранной экспансии, и что, допустив (вынужденно) иностранный капитал и иностранные державы укрепиться на своих железных дорогах, Китай сильно осложнит и отягчит свое положение и свою национальную борьбу²⁸⁸.

²⁸⁷⁾ Достаточно вспомнить «промышленное обраство»²⁸⁹ в окрест ЮМЖД, которое служит основой и фундаментом целой массы японских фабрик, заводов и рудников в Южной Маньчжурии.

²⁸⁸⁾ Интересно сравнить положение Китая и Японии. Последняя освободилась от «неравных договоров» еще в периноз, когда иностранный капитал ограничивался торговыми задачами, и не имел vested interests внутри страны. Это осложнение сильно, надо полагать, затруднилось бы, если бы

В изложенной общей постановке, вопрос о «стоимости» для Китая участия иностранного капитала в его железнодорожном строительстве представляется достаточно ясным. Но в этом вопросе есть и другая, коммерческая сторона, менее в общем знакомая широкой публике и заслуживающая того, чтобы на ней остановиться.

КОММЕРЧЕСКАЯ СТОИМОСТЬ «ПОМОЩИ» ИНОСТРАННЫХ КАПИТАЛИСТОВ.

Одним из ходячих аргументов, которые на протяжении всей истории ж.-д. строительства в Китае всегда приводились иностранцами для оправдания их требований контроля, является ссылка на неспособность китайцев руководить крупными предприятиями²⁹⁰) на их неискоренимую коррупцию и на невозможность доверить им распоряжение крупными фондами, получаемыми от ж.-д. займов. «Китайское гражданское право, — пишет Оверлах, — никогда не являлось чем-либо большим чем обычаем; китайская компания бессильна заставить своих чиновников быть честными». Этими и подобного рода аргументами иностранный капитал пытался обосновать благодетельность для Китая его «содействие и руководства» в деле развития железных дорог, которые — по заявлению иностранной прессы — обеспечивают Китаю максимальную дешевизну, эффективность и достоинства ж.-д. сооружений и железнодорожного транспорта.

Аргументация эта, разумеется, мало чего стоит — будь она даже правдивой на все 100% — ибо, только что описанные опасности и вред, экономический и политический, проистекающие для Китая от иностранного контроля над его ж.-д. сетью, настолько велики, что их не может уравновесить никакая дешевизна, никакая эффективность транспорта. Но мы имеем в литературе вопроса указания²⁹⁰), которые позволяют утверждать, что вышеуказанная аргументация и по существу неправильна или, по крайней мере, чудовищно преувеличена.

Что китайцы в техническом отношении отстали, что они располагают меньшим числом инженеров и техников и менее привычны к организационной работе в масштабе крупного современного предприятия, — это, в общем и целом, верно, но отсюда, разумеется, далеко до органической неспособности с китайской стороны и курьезного представления

иностранный капитал успел в свое время приобрести контроль над железными дорогами Японии, и через посредство этого контроля обосновать в ней серьезные промышленные и горные интересы.

²⁸⁹⁾ Ср. Middleton Smith — the British in China^{*} and the far eastern Hode, 1920, стр. 44: «Практика показала, что никакой действительно крупный промышленный концерн не может успевать под руководством чисто-китайской администрации», и дальше (стр. 173): «История добычи угля в Китае так же точно, как история таможки соленного дохода и железных дорог, еще раз доказала, что крупный промышленный концерн не может работать в Китае под чисто-китайским управлением. Единственная возможность — это сотрудничество с иностранцами».

²⁹⁰⁾ Нечигочесленные, прадла, тбо мы пользуемся только литературой на европейских языках, которая, естественно, окраинена в определенный цвет.

об иностранном контроле, как необходимом условии нормальной деятельности крупного предприятия в Китае. В торговле, например, китайцы создали уже немало крупнейших организаций с широкой развитой агентурой за границей, и эти организации благополучно вытесняют из экспортного и импортного дела своих иностранных конкурентов²⁰¹). Разумеется, у европейской, американской или даже японской администрации технического предприятия имеются преимущества в виде большей подготовки, опыта, технических познаний. Но—и это чрезвычайно важно—надо иметь в виду, что сравнение производится не между китайскими и иностранными деловыми методами вообще, а между работой китайцев и иностранцев в **китайских условиях**, —а эти последние значительно изменяют положение. Дело не только в том, что в обстановке своей родной страны китайцы имеют естественное преимущество в знании языка, обычаям и т. д. Дело в том, что иностранные дельцы и капиталистического покрова специалисты на китайской территории либо с самого начала принадлежат к худшей категории, либо, как правило, быстро дегенерируют под влиянием среды. Эти иностранцы являются в Китае с надеждой на возможно быстрое обогащение; их деловая честность, как правило, далеко не стоит на высоте; их труд далеко не столь эффективен, как можно было бы ожидать, а оплата его совершенно несоставленно высока. Китайские администраторы имеют, разумеется, свои крупные недостатки и технически часто несостоятельны, но и иностранная капиталистическая администрация имеет достаточное количество грехов, в числе которых главную роль играет фактическая безответственность, вследствие экстерриториальности, и чрезмерная дорожевизна. Наконец, одно дело—поставление дорог под иностранный контроль, а другое, —приглашение на китайскую ж.-д. службу ненужного числа иностранных специалистов и техников при сохранении руководства за китайской администрацией.

Это—что касается личного состава. Но вопрос должен быть поставлен шире. Дороги, строящиеся иностранным капиталом, Китаю обходятся не дешевле, а скорее дороже, ибо помимо стоимости иностранного контрольного аппарата, эти дороги оказываются обычно вынужденными закупать материалы в определенной стране, а стало быть (ввиду исключения конкуренции других поставщиков)—по удороженным ценам. Это обязательство, как мы видели, прямо формулировано только в некоторых контрактах, но поскольку кредитующая организация повсюду получает монополию в качестве агента по закупкам,—совершенно очевидно, что результат тот же, хотя бы даже в контракте было оговорено совершенно обратное.

Все сказанное находит себе подтверждение на фактах, что можно видеть из следующего:

1) **Обвинения китайцев в коррупции.** В самом начале постройки Цяньцзинь-Пукоуской дороги на германской секции этой постройки произошла па-

нама, которую иностранцы широко использовали для похищения китайской администрации и для пропаганды неприемлемости «Пукоуских условий», дающих китайцам возможность распоряжаться фондами. Однако, китайская сторона справедливо указывала, что в панаме был повинен и германский главный инженер, и контролер, назначенный синдикатом. Интересно, что китайские чиновники, виновные, или хотя бы косвенно замешанные, были сплошь смешены, но иностранцы, до которых китайский закон не мог, в силу экстерриториальности, дотянуться, остались на своих местах. Таким образом, даже эта история скорее свидетельствует в пользу китайской точки зрения. Что на обвиненных в коррупции и т. п. вообще ничего нельзя строить, показывает, между прочим, случай на дороге Кантон—Коулун, где все суммы находились в распоряжении англичан, и где, тем не менее, уже на второй год постройки возникла столь же громкая панама, закончившаяся осуждением английского главного бухгалтера дороги²⁰².

2) **Дорожевизна администрации.** Общеизвестно, что уровень потребности китайцев гораздо ниже европейского. В Китае—как правило—веський иностранец получает в несколько раз больше китайца, только потому, что он иностранец. Говоря о Сингапурской дороге, которая была первой построенной на китайск. деньги без всякого участия иностранцев, один из авторов²⁰³ указывает, между прочим, что управляющий этой дорогой (он же и гл. инженер) Чин Ю-хин получает (данные относятся к началу войны) 80 кит. долларов в месяц. Его иностранные собраться вряд ли удовлетворились бы цифрой в 10 раз большей. При аппетитах иностранной колонии в Китае нужны совершенно исключительные технические дарования, чтобы компенсировать такую разницу, и мы сомневаемся, чтобы преимущества, имеющиеся у иностранцев, были ей адекватны.

4) **Стоимость снабжения.** У нас нет, к сожалению, конкретных данных по вопросу о сравнительной стоимости материалов, закупленных при постройке, с одной стороны, дорог, контролируемых иностранцами, а с другой—дорог под исключительным китайским контролем, однако, общие соображения, указанные нами выше, сохраняют полную силу. Что касается литературы, то иностранные источники по этому вопросу красноречиво молчат, цитируемый же нами китайский автор²⁰⁴, говоря о «Пукоуских условиях», подчеркивает, что в то время, как в контрактах предшествующего периода (которыми контролировалось расходованием денег был передан целиком в иностранные руки) наблюдалась «обычная экстравагантность в расходах и огромная дорожевизна материалов», при постройке Тяньцзинь-Пукоуской дороги китайскому управ-

²⁰¹⁾ Mongton Chih Hsu, цит. соч., стр. 138—139.

²⁰²⁾ Tam же, стр. 93.

²⁰³⁾ Ср., между прочим, R. Reinsch: American diplomat in China, 1922 г., стр. 210: «Постройка Хутуанских дорог производилась с чрезвычайной медленностью и стоила очень дорого. Последнее объяснялось отсутствием необходимости взыскивать китайские частные дороги, но, главным образом—дорожевизной и неизбежностью международного предпринятия».

²⁰⁴⁾ Этот процесс вытеснения особенно заметен в 1924 г. (см. отчет Морских Таможен из этого года и отзывы шахтской, тяньцзинской и текинской прессы).

вляющему «удалось обеспечить гораздо более низкие цены на закупки тех же материалов, которые в пригороде закупались иностранными агентами других дорог». «Стремление китайцев руководствоваться только ценой и качеством продукта», — добавляет автор: — «разумеется, раздражало английского главного инженера (речь идет о британской секции дороги), который неизменно поддерживал поставщиков-англичан, но на сей раз китайцам удалось настоять на своем, и результаты оказались исключительно благоприятными²⁹⁵». Это суждение, вероятно, не вполне объективно (в конце-концов, километрическая стоимость Тяньцзинь-Пекинской дороги, как равно и сходной по условиям постройки дороги Хуаньи-Хубэй, оказалась довольно высокой), но с известными количественными оговорками его, по нашему мнению, можно принять.

5) Стоимость всей постройки. По этому вопросу мы имеем свидетельство редактора Far Eastern Review американца Ри (Glorde Bronson Bee), который в 1912—1913 г. был помощником Сун Ятсена в его работе по разработке ж.-д. строительства (см. стр. 102, В. М., № 8-10). Еще ранее того, в 1909 г., Ри вступил в заявлением²⁹⁶, что средняя стоимость дорог, построенных (к тому времени) с

участием иностранного капитала, составляет 45.000 амер. долларов за милю, в то время как способные служить железные дороги могут быть построены и оборудованы за 20—30 тысяч амер. долларов за милю, если они строятся без иностранного вмешательства. «Китай мог бы удвоить свою ж.-д. сеть», — писал Ри: — «если бы он добился независимости в его дела. Была бы израсходована та же сумма денег, но размеры заказов за границей удвоились бы: то, что было бы потеряно банкирами, за купчими агентами и служащими, было бы выплачено иностранным фабрикантам и в конечном счете принесло бы иностранцам ту же прибыль — только с гораздо большей пользой для Китая».

Сравнение конкретной километрической стоимости различных дорог, к сожалению, мало что дает, так как: 1) естественные условия сильно различаются на различных дорогах, и, тем самым, должна меняться стоимость постройки; 2) одни дороги — в соответствии с потребностями движения — оборудованы лучше, другие хуже. Тем не менее, следующая таблица километрической стоимости сооружения дорог к концу 1913 г., составленная на основании данных Шарнильона²⁹⁷, является, при всей ее вероятной неточности, до некоторой степени показательной.

Стоимость сооружения (в золотых франках) на 1 милю железной дороги. (К концу 1913 года).

Линии, (т. оцененные целиком иностранным капиталом)	
КВЖД	227.000
ЮМЖД	200.000
Линия Мукденская	197.000
Шанхайская	146.000
Юньнанская	194.000 ²⁹⁸
Средн.	193.000

Правительственные линии, постройка которых в той или иной мере контролировалась иностранным капиталом.

Гриньи—Чачиунь	98.000	Лаппин—Калган	125.500
Пекин—Мукден	105.000	Калгай—Тулут	90.000
Пекин—Ханькоу	140.000	Чжучжоу—Нинсянь	113.000
Чэн-тай	198.000	Шанхай—Ханькоу (провинциальная дорога)	80.000
Тао Чинхуа-коу	99.000	Сюнинская дор. (частная)	117.000
Кайфэн—Ханькоу	220.000	Средн.	105.000
Кантон—Хоупин	274.000		
Шанхай—Нанкин	207.000		
Тяньцзинь—Пекин	184.000		
Средн.	167.222		

Разумеется, надо иметь в виду, что дороги третьей группы оборудованы гораздо беднее. Вообще, мы вполне допускаем, что вышеуказанное исчисление Ри, в конце-концов, несколько преувеличено,—как равно, что цитированные выше утверждения нашего китайского автора не вполне объективны. Если даже истина лежит посередине,—все же утверждения китайской стороны, несомненно, имеют в себе значительную долю правды, а та информация, которая со специальными целями распространяется иностранными капиталистическими интересами и иностранной прессой в Китае, не заслуживает доверия.

В связи с этим нужно остановиться еще на одном моменте. Нельзя отрицать, что в настоящее

²⁹⁵ Mongol Chih Hsu, там же, стр. 134.

²⁹⁶ Цитируется у Hsu, ук. соч., стр. 179. Этот последний автор, вообще говоря, прав. Он, в связи с этим, указывает (там же), что в железнодорожном строительстве в Китае были часто связаны спекулятивные интересы, стремившиеся к тому, чтобы поднять стоимость капитальных издержек по строящимся дорогам до абсурдной цифры.

время дороги (напр., Пекин—Ханькоу), на которых не существует иностранного контроля, работают несколько хуже линий, в той или иной степени подчиненных иностранной администрации. Это обстоятельство нередко используется все для той же аргументации—насчет неспособности китайцев. В действительности разница—там где она есть—вызывается не столько системой администрации, сколько, главным образом, тем обстоятельством, что дороги первой категории, будучи расположены внутри страны, в большей мере подвержены всем невыгодам военного режима, вследствие хязяйничания на них милитаристов.

Таким образом, и с коммерческой стороны «благодетельность» иностранного капиталиста оказывается довольно сомнительной. Мы не упомянули еще о чисто-финансовой стороне вопроса, о несоответственно — громадной дорогоизнне иностранных займов, о всех чрезвычайных прибылях ино-

²⁹⁷ Charignon-Les chemins de fer Chinois, Peking, 1914
²⁹⁸ См. примечание 253.

странного банкира и подрядчика,—словом, о той, за- ведомо преувеличенной цене, которую Китаю приходится уплачивать за привлечение в страну иностранного капитала. Этую стоимость мы здесь во внимание не принимаем,—нам важно было показать, что иностранный железнодорожный кон- троль, навязанный Китаю под предлогом эф- фективности, дешевизны и добросовестности иностранного руководства,—не оправдал себя и с этой стороны.

От прошлого обратимся теперь к будущему—к перспективам дальнейшего железнодорожного строительства и участия в нем иностранного капи- тала...

ИНОСТРАННЫЙ КАПИТАЛ И БУДУЩЕЕ СТРОИ- ТЕЛЬСТВО.

Интенсивное развитие ж.-д. путей является для Китая жизненной, экономической и политической необходимостью. Эта аграрная страна в своей вос- точной и южной части живет под страшным прес- сом перенаселенности, вследствие чего средний уровень жизни (*standard of life*) сведен до неслыханного минимума, и значительная часть населения постоянно находится под угрозой голода и смерти. Из этого состояния имеются два выхода:—интенсивная колонизация пустующих областей Маньчжурии и северо-запада и промышленное развитие. И оба эти выхода, в значительной мере, упираются в вопрос о развитии ж.-д. строительства. Лишь проведение сети железных дорог создает достаточный импульс колонизации и лишь оно (вкупе, впрочем, с многими другими условиями) образует в Китае тот единый национальный рынок, на который только и может работать сколько-ни- будь развитая промышленность.

С политической точки зрения, равным обра- зом проблема государственной самостоятельности и государственного бытия Китая, одной своей сто- роной упирающаяся в неравные договоры и полити- ческие интриги иностранных держав,—другим боком связана с вопросом о преодолении локаль- ных, провинциальных политических интересов и группировок, ныне доминирующих над централь- ным правительством, а в разрешении этого вопроса немалую роль должно опять-таки сыграть раз- витие путей сообщения, сближающие отдельные районы друг с другом и с центром.

Необходимость для Китая в развитии путей сообщения не нуждается, таким образом, в даль-нейшем обосновании. Весь вопрос заключается в источниках соответствующих финансовых средств в условиях, на которых этими средствами Китай сможет воспользоваться.

В 1904—1911 гг. Китай, как мы помним, пере- живал горячку железнодорожного строительства собственными средствами. Соответствующая кам- пания в свое время потерпела фiasco—отчасти из-за недостатка средств, отчасти в силу иностранного

давления. Положение, однако, во многом измени- лось, и в настоящее время, при условии свободы от иностранного вмешательства, Китай, несомненно, мог бы развить некоторое строительство исключи- тельно собственным капиталом. Отдельные китай- ские капиталисты в открытых портах и за границей накопили значительные средства, и, при условии уверенности в прибыльности дела,—из этого источника могли бы быть получены многие десят- ки миллионов долларов¹⁰⁹⁾. Если сейчас эти сред- ства почти не притекают, и строительство произ- водится слабо, то причиной тому является общая неустойчивость положения, гражданская война и анархическое господство милитаристов — явления, очевидно, временные.

При всем том нельзя не признать, что разре- шение задачи железнодорожного строительства в Китае во всем ее объеме немыслимо одними внут- ренними силами, с помощью одного китайского капитала. В стране столь слабо развитого капитализма накопление не могло достичь размеров, тре- буемых для финансирования обширной ж.-д. про- граммы, в реализации которой страна так остро нуждается; участие в той или иной форме иностран- ного капитала является очевидной и абсолютной необходимостью. То обстоятельство, что этот ка- питал предъявляет неприемлемые для Китая требо- вания, или вернее, что Китай за последние годы вырос до сознания и активного противодействия их неприемлемости—как раз и явилось главной причиной современного застоя в деле ж.-д. строи- тельства. Этот застой не может продолжаться вечно, и вопрос сводится, таким образом, к тому, удастся ли Китаю сократить аппетиты иностранных капиталистов и получить их содействие на условиях обычного капиталистического помеще- ния или, наоборот, иностранный капитал и ино- странные державы используют внутреннюю не- урадицу в Китае и еще раз принудят его к принятию условий, отдающих дело железнодорожного строительства в руки иностранцев.

Рядом с этим вопросом следует поставить и другой. Мы видели, что иностранный контроль над эксплуатацией наличной жел.-дор. сети Китая,—контроль (который был почти абсолютным в первом десятилетии XX-го века и лишь отчасти смыг- чился впоследствии)—за последнее время, в об- становке гражданской войны, в некоторой части сошел на нет. Спрашивается, в каком направлении пойдет дальнейшее развитие—будет ли прогрес- сировать эманципация железных дорог от ино- страниц, или эти последние, путем ли сепаратных действий или посредством международного гово- ра по типу новейших британских проектов, сумеют вернуть себе утраченные позиции и еще раз за- хватить железные дороги Китая в свои руки.

На оба вопроса, тесно между собой связанные, возможен, очевидно, один ответ, и ответ этот дик-

¹⁰⁹⁾ Не далее как в 1920 году при заключении договора о консорциуме были сведения, что шанхайские банкиры готовы, при условии соответствующего обеспечения, теперь же пред- оставлять 20—30 миллионов долларов.

тается соображениями, лежащими вне сферы самого железнодорожного хозяйства. Как мы не раз подчеркивали, иностранный контроль над строительством и эксплуатацией железных дорог в Китае есть всего лишь одна из форм, орудий и проявлений политики иностранного империализма в Китае,—политики, которая представляет собой такое сложное переплетение конкретных частных капиталистических интересов, общей экономической (финансово-торгово - промышленной) экспансии и политически развитых стремлений.

ОБЩИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ.

Господство иностранцев в Китае началось еще в эпоху торгового капитализма; оно установилось в результате ряда войн и выяснившегося военного бессилия Китая перед лицом его западных противников, но оно ограничивалось по существу немногими «открытыми портами» и областью внешней торговли и иностранного купеческого быта. Около 30 лет тому назад политика иностранных держав испытала перелом: она приняла более углубленные формы, она стала империалистической в собственном смысле слова. Первой реакцией Китая на это изменение было боксерское восстание, которое оказалось быстро подавленным. Постепенно, однако, обнаружилось, что эксплуатация Китая на более широкой, чем раньше, основе, иностранным промышленным и финансовым капиталом приводит к жизни новые силы противодействия в этой стране, что глубокие экономические и социальные перемены, вызванные капиталистическим развитием, приводят, в свою очередь, к росту национально-революционного сознания, а с тем вместе—и к неизбежному конфликту. Этот конфликт, эта борьба, в котором с китайской стороны участвует уже не бюрократия, как в добре старое время, а все активные элементы населения — торговля буржуазия, пролетариат, интеллигенция, — за последнее десятилетие приняла перманентный характер. Исход этот предрешит и разрешение всех частных вопросов, в том числе поставленных нами вопросов железнодорожной политики и жел.-дор. контроля.

Мы думаем, что в этом исходе сомнений быть не может. События последних лет и последних месяцев с кристальной ясностью свидетельствуют, как быстро растет национально-революционное движение, питаемое, с одной стороны, глубокими экономическими и социальными сдвигами последнего периода, а с другой—примером Советского Союза. Шанхайские волнения лета 1925 г., независимо от их конкретных последствий, должны рассматриваться как грозное предостережение. Дни господства иностранного капитализма над Китаем, несомненно, сочтены. Весьма характерно, между прочим, что с самой Вашингтонской конференции 1922 г. этот империализм перешел в Китае на обронительное положение: речь идет уже (в общем и целом) не о завоевании дальнейших позиций, а

о том, чтобы сохранить, или, по крайней мере, протянуть то, что есть. Эта последняя перемена сама по себе чрезвычайно знаменательна,—она, между прочим, делает невероятным успех каких бы то ни было планов нового широкого наступления (см., напр., проект Фразера в гл. XI), время которым, видимо, уже прошло.

Борьба, которая ведется китайским народом против империализма, имеет своим непосредственным объектом в данное время отмену неравных договоров. Совершенно, однако, очевидно, что восстановлением китайского суверенитета и международного правового равенства должны будут отпасть и другие специфические формы иностранного засилья в Китае—и в их числе, в первую очередь, иностранный контроль над китайскими железными дорогами, который, несомненно, принадлежит к той же категории явлений, что и экстерриториальность, связанные с таможенным тарифом и прочее, и который должен быть признан несовместимым с нормальным государственным бытием. Когда Китай восстановит свою государственную самостоятельность, иностранный капитал должен будет отказаться и от господства над железными дорогами страны, и от неоправданных преимуществ в деле железнодорожного строительства. Пример Турции показывает, что когда разрешен основной вопрос о праве государства на самостоятельное существование,—остальное уже не вызывает затруднений. Изменившееся соотношение сил отнюдь не прекратит притока иностранного капитала в Китай. Напротив, движимый неизменным законом капиталистического общества — «прибылью то что бы то ни стало», — этот капитал быстро приспособится к политической перемене и, без сомнения, удовлетворится более или менее нормальными финансовыми выгодами, без современных претензий на экономическое и политическое доминирование.

В итоге мы предвидим, таким образом, возвращение Китаю железнодорожных концессий и восстановление его суверенитета на всех остальных железнодорожных путях. Разумеется, нельзя сейчас сказать, как много времени пройдет до окончательной победы над империализмом (понимая под этой победой, хотя бы, достижения Кемаля-Паши). В свете этой более или менее близкой неизбежности становится, однако, очевидным, насколько невероятно какое-либо резкое возвращение вспять, какой-либо поворот в начавшемся процессе эманципации железных дорог и железнодорожного строительства, каковой процесс должен, очевидно, развиваться и дальше до своего логического конца.

К этому прогнозу мы должны добавить две оговорки. На протяжении всей железнодорожной истории Китая американский капитал, пренебрегая отдельными концессиями, выждал, а подчас и работал над осуществлением своей мечты — единовременного захвата под свое господство всей железнодорожной сети Китая, как одного из важнейших регуляторов его народного хозяйства. Об осуществлении этого плана в порядке политического национализма ныне не может быть, по нашему мнению,

речи. Не надо, однако, забывать, что Китай переживает и долго еще будет переживать сильнейший финансовый кризис, корни которого (помимо искусственных причин в форме нагромождения иностранного долга и лишения фискального суверенитета) лежат, с одной стороны, в низком уровне жизни и еще более низкой податной способности широких масс населения, а с другой — в некоторых трудно изживаемых особенностях китайской публичной администрации. Давление этого кризиса скажется, вероятно, со всей силой именно **после** освобождения Китая из империалистического плена. Не исключена возможность, что давление это будет настолько сильным, что Китаю, подобно Германии, придется пойти на серьезные уступки, чтобы добиться финансовой помощи извне. В этом случае возможно установление по германскому образцу чего-либо в роде залога на железные дороги. Поскольку, однако, основной политический вопрос будет к тому времени разрешен, и иностранный капитал вынужден будет примириться с отказом от своих сегодняшних позиций, — мы полагаем, что дело только и может ограничиться чисто-финансовым контролем, осуществляемым притом в общей политической и иной обстановке, которая в значительной мере сведет его опасность на нет.

Вторая оговорка более серьезного характера. Мы только-что указали, что иностранное господство над Китаем явно склоняется к закату. Мы имели при этом в виду господство посредством неравных договоров, господство в форме прямой колониальной агрессии. Но среди держав, ныне доминирующих над Китаем, есть одна, влияние которой за последние годы в меньшей степени опиралось на эту прямую агрессию, чем на более тонкие, и потому более опасные для Китая, методы. Мы говорим о Японии. Анализ японо-китайских отношений и той роли, которую эти страны друг для друга играют, выходит за рамки нашего изложения. Все, что мы хотим здесь заметить, это, что у Японии имеются две политики по отношению к Китаю, и когда одна из них — политика агрессии — окажется несостоятельной, японцам весьма легко будет перейти к другой — к политике пан-азиатской доктрины (союза жестых рас под японским руководством), которая направлена на те же цели доминирования над Китаем, но может ока-

заться успешнее. Нужно твердо помнить, что Япония приобрела себе в Китае совершенно исключительное положение. Она появилась на китайской арене последней, но она пришла первой: по степени политического влияния, промышленного проникновения и, в частности, как мы видели, железнодорожных интересов (в широком смысле слова). Япония не имеет себе равной. Японцы одни среди всех наций мира обнаружили действительное умение вести капиталистическую работу в китайской обстановке, и до сих пор путь Японии был сплошным подъемом³⁰⁾.

Мы видели, что и в области железнодорожного контроля японские интересы оказались, пока-что, николько не нарушенными гражданской войной. Азиатонеские волнения и бойкот не должны нас обманывать — японское капиталистическое влияние в Китае есть и остается самым могущественным, и это несмотря на то, что из всех стран именно Япония **объективно** преследует (и не может не преследовать) в Китае цели наиболее колонизаторского, наиболее опасного для Китая свойства. Факт остается фактом: при ресорной языковой близости этих двух стран, при исключительной энергии и гибкости японской политики, опасность колониального японского господства, хотя бы и в скрытых формах, — останется даже после того, как Китай совершенно эмансирируется от европейского и американского империализма и добьется выполнения самостоятельного и равноправного государственного существования³¹⁾. Это обстоятельство может отразиться и на судьбе железных дорог, ныне японцами контролируемых.

Приведенные две оговорки нуждаются еще в третьей, направленной в противоположную сторону. Все только-что сказанное имеет в виду перспективу сравнительно спокойного развития китайских событий — по образцу Турции, при котором главное место будет занимать борьба за отмену неравных договоров и за приведение в порядок собственного дома. Но если исторический процесс в Китае осложнится достаточно острым социальным конфликтом, и примет форму подлинной революции, — в ее огне расплавятся, разумеется, не только неравные договоры, но и все возможные последующие эпохи колониального угнетения. Но тогда, кто знает, история Китая, а, может быть, и всего мира, будет писаться заново.

³⁰⁾ Если не считать послевоенного торгового сниксения и шаньцунской неприятности.

³¹⁾ Ср. Оверлах, цит. соч., стр. 194—195. «Западный колониальный в Китае постепенно ослабевает; восточный постепенно возрастает. Все договорные акты, которыми Япония консоли-

довровала свои позиции, заключены в целях укрепления или поддержания мира. Это — отнюдь не фраза, но это имеется в виду японский мир, рап японіса — Япония, как суверенный судья и высокий покровитель Восточной Азии».

СПИСОК ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КИТАЯ.

Общие замечания.

1) В основу положен список, составленный Китайским Правительственным Бюро Экономической Информации на 14 апреля 1925 г. (приложение № 25 к «Chinese Economic Monthly»). Ввиду, однако, многих неточностей, в этот список пришлось при первоначальном изучении и дополнении на основании позднейших или более достоверных сведений.

2) При указании в графе примечаний, что дорога находится под иностранным контролем, не принималось во внимание различие в степени этого контроля.

3) Отмеченные в примечаниях разногласия в цифрах протяжения, отчасти зависят от разновременности данных, отчасти же от того, что некоторые источники приписывают к протяжению также длину стационарных путей, петель, тупиков и пр., которые в нашем построении игнорируются.

4) В графах «от» и «до» указаны конечные пункты достроенных участков. По сведениям «C. E. B.» от 22 августа 1925 года, постройка в августе 1925 г. закончена.

НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ	Сопротивление изменяющимися	ОТ	ДО	Протяжение кило- метров		ПРИМЕЧАНИЕ
				км.	Всего (ИТОГО)	
I. Правительственные дороги.						
1) Кантон — Ханчжоу — Синьцзян (Хубэй—Хуаньсянская сетьна)	Хан-Ю-Чжуан- Син-О	Учан (Wuchang) Хубэй	Чанкукоу (Chinchow) Хунань	418	5	423
2) Кантон — Коудуи	Гуан-Чу	Кантон (Canton) Гуандун	Шаньчжоу (Shunchiu) Гуандун	143	—	143
3) Кантон — Сямшуй	Гуан-Син	Кантон (Canton) Гуандун	Самшуй (Samchui) Гуандун	71	—	71
4) Чжанчжоу — Амой	Чжан-Си	Чжанчжоу, Чжанчжоу (Kiangchung-hsiau, Chang- chow) фуфэн Шипаньван (Shihpan- chwang) Чжжан	Соонгтайяй, Амой (Suen- gtchui, Amoy) фуфэн. Тайаньфу (Taiyan) Шапань	31	—	31
5) Чентиау—Тайян (Шаньсиская) . . .	Чен-тай			243	102	345
6) Чжучжоу Циньцзи	Чжу-чжинь			91	10	101
7) Даочжоу (Квантун) — Паньцзяофу (Шаньсиская дорога)	Дао-цин	Чжучжоу (Chinchow) Хунань Цзяо-Чао (Tsingtao) Шаньдун	Цзинсян (Jinsian) Шаньдун	395	60	455
8) Гирин — Чанчунь	Ги-чан	Гирин (Kirin) Гирин	Чанчунь (Changchun) Гирин	128	31	159
9) Ляньчжоу — Ханчжоу (включает и дорогу Кайфэн—Ханчжан) . . .	Лянь-Хан (Lien-Jo)	Ханчжоу (Nanchow) Ланчжоу (Кайфэн)(Kaifeng) Ханчжан	Шаньчжоу (Shinchow) Хунань (Хоянфу) Нанчан	676	—	676
				(185)	—	(185)

а) Под иностранным контролем.

б) Падаете под контролем до Шань-
чжоу (Shinchow) — конечной пункт

южной секции дороги Кантон—Хан-
чжан.

в) Под иностранным контролем.

г) Дорога, этой дороги до кор-
енного берега биртанской синеки (ом-
кона) конечная дороги.

д) Под иностранным контролем, конеч-
ной ветки.

е) Под иностранным контролем, конеч-
ной ветки из этого, или являющее
сущим.

ж) Под иностранным контролем.

з) Под иностранным контролем, конеч-
ной ветки из этого, или являющее
сущим.

и) Под иностранным контролем.

ж) Дорога подложена во избежание
всех японских только что (1-го июня
1925 г.) достроенной сокии от Вен-
ского канала до Ханчжоу.

10) Пекин—Ханькоу	Кин-чан	Пекин (Peking) Чжили	Ханькоу (Nankow) Хубай	1214	109	1323	a) Под познанем китайск. контроля. б) По другим данным—1722 км.
11) Пекин—Мукден	Кин-фын	Пекин (Peking) Чжили	Мукден (Mukden) Фэнтиан	847	128	975	а) Под иностранным контролем. б) По другим данным—1348 км.
12) Пекин—Суйюань	Кин-Суй	Пекин (Peking) Чжили	Бэодо (Baotouchen)	816	68	884	а) Под познанем китайск. контроля. б) По другим данным—955 км.
13) Шанхай—Ханькоу—Нинбо	Ху-Хан-Юн	Шанхай (Shanghai) Цзансу	Ханькоу (Hangchow) Чжапачан	281	6	287	а) Под иностранным контролем. б) Линь Ханьчжоу—Нинбо все еще не достроена. в) По другим данным—351 кмометр.
14) Шанхай—Нанкин (с веткой Шан- хай—Учжай) (Wusung)	Ху-янн	Шанхай (Shanghai) Цзансу	Нанкин (Nanking) Цзансу	311	16	327	а) Под иностранным контролем. б) По другим данным—407 км.
15) Сяннин—Тайчань	Сы-Чао	Сяннин (Ssianfu) Фэнтиан	Тайчань (Taipingfu) Ганьчжун	312	113	425	а) Под иностранным контролем. б) По другим данным—202 км.
16) Тайкоу—Цинхуа	Чао-ци	Тайкоу (Taikow) Хуань	Цинхуачен (Tsinchinghuchen) Хуань	150	28	178	а) Под иностранным контролем. б) Планшет продлен до Мин- чана (Meigien).
17) Тианцзинь—Пукоу	Дзи-Пу	Тианцзинь (Tientsin) Чжили	Пукоу (Pukow) Цзансу	1009	99	1108	а) Под иностранным контролем. б) По другим данным—1361 км.
			ИТОГО	7136	775	7911	

II. Иностранные дороги и конcessionированные

1) Южно-Маньчжурская дорога	—	Куваччепан (Kwanchen-tze) Грин	Дайрен (Dairen) Фэнтиан	707	591	1298	а) Японская конcession. б) В данных источниках упомя- няется от 1007 км. до 2467 км.
2) Юньнаньская дорога	—	Юньнаньфу (Yunnanfu) Юннань	Ляочжай (Lokai) Юньнань	465	—	465	а) Французская конcession. б) Кроме того, 387 км. проходит по территории Тибета.
3) Кантон—Коучжи (Британская сессия)	—	Шамчунь (Shumchun)	Гуандуи (Kowloon) Гандуи	36	11	47	Британская собственность.
		Гуандуи	Гуандуи	ИТОГО	1208	602	1810

III. Дорога под совместным управлением СССР и Китая.

Китайская Восточная жел. дор.	—	Маньчжурская (Manchuli) Харбин (Harbin) Гирин	Сүффоукло (Suffenko) Гирин (Harbin) Гирин	1727	475	2202	Планка протяжения ванта на ста- тистичек. «Ежегодника» Кит. Вост. ж. д. № 1921 г.
---------------------------------------	---	--	--	------	-----	------	---

Сокращенное наименование		от	до	Промежуточные	Протяжение километров	Приложение
IV. Частные (и провинциальные) дороги.						
1) Юэ-Хан (Yue-Han)	Кантон (Canton)	Шицзюй (Shuchow)	Гуандун		349	Так называемая Гуандунская сеть или Коротк-Ханьтон — Ханьтоу.
2) Наньшан (Nan-Shan)	Наньчанг (Nanchang)	Цзяньчжоу (Jiangchow)	Цзянси	128	от Адмиралтейской до Адмиралтейской	
3) Чжасюан (Chao-Shan)	Чжасюань (Chachow)	Сяогуо (Siatow)	Гуандун	42	и т. д.	
4) Синин (Sining).	Цзиньмин (Kunyu) (Kongmou).	Суньни (Sunning)	Гуандун	156	Но другим ее общее протяжение 378 км., по из цикла открытого движения только 225 км.	
5) Цзя-Ан (Tsing-ang).	Цзинсяп (Tsitsihar)	Ангшун (Angshut)	Хойчжутин	29	Узкоколейка.	
6) Тун-Юн (Tung-Chang)	Таобэй (Taoyakow)	Нюкоу (Nyukuo)	Фэнчжин	28		
7) Чен-чжоу (Cheng-Chang)	Чен (Chengki)	Чжанчжоу (Changchow)	Фуцин	14	Узкоколейка.	
8) Тун-Лун (Tung-Lung)	Кантон (Canton)	Лунчжань (Lan-antung)	Гуандун	13	Узкоколейка.	
9) Мян-Чжан (Mien-Chai).	Мянчжан (Mentakow)	Мянчжан (Miantang)	Столичный округ	62		
10) Юнань (Yunnan).	Юнань (Yushan)	Юнань (Yunantang)	Шаньдун	28	Узкоколейка.	
11) Юнань (Yunnan).	Юнань (Yukiang)	Инго (In-ho)	Чжжан	23		
12) Чжан-Лин (Zhanglin).	Чжан-Лин (Shihma)	Син-чун (Sinchun)	Фуцин	92	Узкоколейка.	
13) Чен-Хен (Cheng-hsin).	Чен-Хен (Tzehlinzing)	Син-чун (Hsinshun)	Гуандун	29		
14) Ко-чи (Ko-ki).	Геянь (Gei-yi) (Kohiu)	Пиньчжай (Pinhsien), Футун (Futsun)	Сячуань	53	Узкоколейка.	
15) Пань-Фу (Tsing-fu).	Паньчжай (Pingching)	Шуанчжай (Shuangtsai)	Гуанси	31	Узкоколейка.	
16) Шицзячен (Shiawcheng).	(Shwangcheng).	(Shwangcheng).	Гуанси	7		
17) Нанкин (Nanking).	Нанкинская гора	Нанкин (Nanking)	Чжжань	8	Узкоколейка.	
18) Уен-Хо (Wen-ho).	Тайбэйчжай (Taiwenkuo)	Уенчжай (Wenshawang)	Шаньдун	68		
			ИТОГО	1095*		
V. ПРОМЫШЛЕННОЕ ЛИНИИ						
1) Линия общества узловых конопей Испань-Чжун (Ysien-Chung-Hsin).	Цзяоюань (Tsoochwang)	Тайгорхуай (Taigerhwang)	Шаньдун	52	Для перевозки угля.	
2) Линия общества узловых конопей Цзюань (Kiauan) в Сумжеу (Hsuehchow).	Цзюань (Kiauan)	Чжувано (Chwanbo)	Цзянси	7	Т о ж е .	
3) Чжоу-Чжан (Chow-Chang).	Чжоуцзан (Chowkien) (Luchwan).	Чжанчжоу (Changtowku)	Чжжан	5		
4) Линия железных рудников Ю-Фан (Yu-fan).	Фанчжан (Fanchang)	Таочау (Taotsung)	Анхуй	8	Для перевозки руды.	
5) Линия общества узловых конопей Мин-Син (Ming-Hsin).	Синчжан (Sinchin) (Tsingchin.)	Кони в той же местности	Чжжан	3	Для перевозки угля.	
6) Линия узловых конопей Та-Фан (Ta-Feng).	Уанин (Wanping)	Чжуютчан (Chowkwien)	Столичный округ	7	Т о ж е .	
7) Линия общества узловых конопей Чжань-Син (Chang-Hsin).	Хепансян (Hoksiang)	Чжапсано (Walchiao)	Чжапсано	28		

*) В «China Yearbook», за 1925/26 гг. упоминается еще об узкоколейке Сяоцзяо — Чжечай (Chenghai), линий в 10 миль, но она в более позднем списке не фигурирует.

8) Линия общества угонных коней Цзинь-Бао-Жая (Tsingling-Po-Chang)	Станция Цзиньти (Jinting)	Цзиньти (Cheuktai)	Чжанзи	3	Для перевозки утят.
9) Линия общества угонных коней Цзесан-И-Ля (Tsehsien-i-Li)	Маруэнь (Marowchen)	Цзифэнцизын (Tsefantsun)	Чжанзи	30	Для перевозки известника из кирпича.
10) Линия общества жезловых рудников Лунг-чен (Lung-Ten)	Паньчунцин (Changchuhlinz)	Санкатаи (Sanktai)	Чжанзи	21	Для перевозки руды.
11) Линия общества жезловых рудников И-хя (I-Hia) и ветка	Лопошан (Loposhan)	Шенгчукую (Shengchukou)	Анхай	21	Для перевозки руды.
12) Линия рудника Тай-вэе (Ta-Yeh)	Цзайши (Tsaisihiki)	Губансин (Huangshan)	Губансин (Huangshan)		
13) Тодрин (To-Tsing)	Хуачаочай (Hwankang)	Тьеван (Teishan)	Хубай	24	Тоже.
14) Линия Мандатю (Mentowkow)	Толитсан (Tolitan)	Хунчечан (Hungchechang)	Столичный округ	37	Тоже.
15) Ю-нин (Ju-Ning)	Угонные кони Гусин (Tungsin)	Угонные кони Ивангоу (Iwanago)	Столичный округ (Mentowkow)	4	Для перевозки утят.
16) Фан-чжан (Peng-Chang)	Цзинчундао (Chinchuando)	Цзинчундао (Ijiaokow)	Чжанзи	37	Для перевозки утят.
17) Цзин-ши (Ching-Shih)	Фэнчжансиун (Fengzhansun)	Нанчангиун (Nanchangsiun)	Чжанзи	6	Тоже.
18) Тиен-Юан (Tien-Yuan)	Цзинчундао (Chinchuando)	Шицзинчиун (Shihchingchiung)	Чжанзи	30	Тоже.
19) Си-кун (Si-Kung)	Лаопай (Laopai)	Си. Минской (Min'sui)	Шаньхуи	16	Для перевозки утят.
20) Лихокорю (Lihokow)	Пошан (Poshan)	Цзекчжан (Teichwan)	Шаньхуи	12	Тоже.
	Угонные кони Ляохуогу (Liuhokow)	Лудан (Tutang)	Хэзань	7	
			ИТОГО . . .	374	

Всего наличных железных дорог (I—V):

Главных путей	10071
Веток	1852
Нераспределенных	1439

ВСЕГО . . . 13392

НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ

ПРИМЕЧАНИЕ

НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ	ОТ	ДО	Протяжение километров
--------------------	----	----	-----------------------

VI. ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ДОРОГИ ПОД ПОСТРОЙКОЙ.

1) Кантон—Ханькоу—Сычуань (Хубэй—Сычуанская сеть)	Ханькоу (Nankow) Хубэй	Ичан (Ichang) Хубэй	Одна из двух Хугавских линий, первоначально проектированная до Гуйчжоу (Kweichowou). Следует отметить, что с 1915 г. работы на сегменте Чань—Гуйчжоу были прекращены. Сегмент Ханькоу—Гуйчжоу находится более или менее в положении консервации. Проект готовности начатый, за исключением года никакого прогресса не видно.
2) Чанду—Вэйсянь	Чанду (Chefoo) Шаньхуан	Вэйсянь (Weihien) Шаньхуан	229 Построена частью узкой линии. Ремонт еще неложен.
3) Цзянжуо—Шипачуань (Чань-шань)	Цзянжуо (Changchow) Чжань	Шицзячань (Shihchia-chwang) Чжань	225 По контракту 1919 года с Пекинским судом постройке существующей линии Цзянжуо—Чжань—Гуйчжоу предстоит занять.
4) Чунгкуа—Минсень	Чунгкуа (Taingsia) Хонгнань	Минсень (Menghsien)	60
5) Тайвань—Цинцикар	Тайваньфу (Taipanshi) Хайнаньцзян	Цинцикар (Tsitsihar) Хубэйцзян	295 Строится японами в 1925 году.

VII. ПРОЕКТИРОВАННЫЕ ДОРОГИ, ПУТЬ КОТОРЫХ БЫЛ УЖЕ ПРОМЕРЕН.

1) Нанкин	Нанкин—Ханькоу Цзянсу	—	992 Британский контракт.
2) Пу-син	Пуктоу—Синин (Suyuan) Цзянсу	Хенань	437 Т о ж е.
3) Тун-чен	Татун (Tatung) Шаньси	Ченгу (Chongtu) Сычуань	1600 Франко-британский контракт.
4) Чань-ко	Янчжоу (Yangtow) Ганьсу	Чунцин (Chungking) Сычуань	1130 Французский контракт.
5) Чжучжоу—Хунань	Чжучжоу—Хунань	Чипинь (Chinghsien)	992 Американский контракт.

ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ СОГЛАШЕНИЙ 1924 ГОДА МЕЖДУ СССР И КИТАЕМ.

I. Ст. IX Соглашения об общих принципах разрешения вопросов между СССР и Китайской Республикой, заключенного в Пекине 31-го мая 1925 г.

Правительства обеих договаривающихся сторон соглашаются разрешить на вышеупомянутой конференции, вопрос относительно Китайско-Восточной железной дороги в соответствии с нижеследующими принципами.

1) Правительства обеих договаривающихся сторон заявляют, что Китайско-Восточная железная дорога есть чисто-комерческое предприятие.

Правительства обеих договаривающихся сторон обоядно заявляют, что за исключением вопросов, относящихся к деловым операциям, которые находятся под прямым контролем Китайско-Восточной железной дороги, все другие вопросы, касающиеся прав национального и местного правительства Китайской Республики, как-то: вопросы судебные, вопросы, относящиеся к гражданскому управлению, военному управлению, полиции, городскому управлению, налогам и земельной собственности (за исключением земель, требующихся для указанной железной дороги),—должны управляться китайскими властями.

2) Правительство Союза Советских Социалистических Республик соглашается на выкуп Правительством Китайской Республики, при помощи китайского капитала, Китайско-Восточной железной дороги, а также всего принадлежащего имущества, и на передачу Китаю всех акций и облигаций указанной железной дороги.

3) Правительства обеих договаривающихся сторон должны установить на конференции, предусмотренной ст. II настоящего соглашения, сумму и условия, определяющие выкуп, а также порядок передачи Китайско-Восточной железной дороги.

4) Правительство Союза Советских Социалистических Республик соглашается быть ответственным по всем претензиям акционеров, держателей облигаций и кредиторов Китайско-Восточной железной дороги, возникшим до революции 9-го марта 1917 года.

5) Правительства обеих договаривающихся сторон взаимно соглашаются, что будущее Китай-

ско-Восточной железной дороги должно определяться Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой с исключением любой третьей стороны или сторон.

6) Правительства обеих договаривающихся сторон соглашаются выработать соглашение о временном управлении Китайско-Восточной железной дороги, впредь до разрешения вопросов, предусмотренных п. 3 настоящей статьи.

7) До тех пор, пока различные вопросы, относящиеся к Китайско-Восточной железной дороге, не будут разрешены на конференции, предусмотренной в ст. II настоящего соглашения, права обоих правительств, вытекающих из договора от 27-го августа — 8-го сентября 1896 года относительно постройки и эксплоатации Китайско-Восточной железной дороги, которые не противоречат настоящему соглашению и соглашению о временном управлении указанной железной дороги и которые не нарушают суверенных прав Китая. — остаются в силе.

II. Соглашение о временном управлении Кит. Вост. жел. дор.

Союз Советских Социалистических Республик и Китайская Республика, признавая обоядно, что Китайско-Восточная железная дорога, будучи построена на денежные средства, доставленные Русским Правительством, и всецело на китайской территории, является чисто-комерческим предприятием, и что за исключением вопросов, относящихся к собственным деловым операциям дороги, все прочие вопросы, затрагивающие права китайских национального и местных правительств, должны находиться под администрацией китайских властей.—согласились заключить соглашение о временном управлении Китайско-Восточной ж. д. с целью совместного управления названной дорогой до окончательного решения этого вопроса на конференции, предусмотренной ст. II соглашения об общих принципах разрешения вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой от 31-го мая 1924 года, для каковой цели назначили своими полномочными представителями, а именно:

Правительство Союза Советских Социалистических Республик: Льва Михайловича Каракана.

Его Превосходительство. Президент Китайской Республики: Вей-цзюн Велингтона Гу.

Означенные уполномоченные, по предъявлении друг-другу своих полномочий, найденных в правильной и должной форме, пришли к соглашению относительно нижеследующих статей:

Ст. 1. Для обсуждения и решения всех вопросов, относящихся к Китайско-Восточной ж. д., дорога учреждает Правление, состоящее из 10 лиц, из коих 5 назначаются Правительством Союза Советских Социалистических Республик, а 5—Правительством Китайской Республики.

Правительство Китайской Республики назначает одного из китайских директоров председателем Правления; он же—Главный Директор.

Правительство Союза Советских Социалистических Республик назначает одного из русских директоров вице-председателем Правления, он же—Помощник Главного Директора.

Кворум состоит из 7-ми человек, при чем для проведения в жизнь всех решений Правления требуется, чтобы они были приняты большинством, не менее, чем шести лиц.

Главный Директор и Помощник Главного Директора ведут совместно дела Правления, и они должны оба подписывать бумаги Правления.

При отсутствии Главного Директора или Помощника Главного Директора, их соответственные правительства могут назначить другого Директора для исполнения обязанностей Главного Директора или Помощника Главного Директора (из числа китайских директоров для замещения Главного Директора и из числа русских директоров—для замещения Помощника Главного Директора).

Ст. 2. Дорога учреждает Ревизионный Комитет, состоящий из пяти лиц, а именно: из трех русских членов Комитета, назначаемых Правительством Союза Советских Социалистических Республик, и двух китайских членов Комитета, назначаемых Правительством Китайской Республики.

Председатель Ревизионного Комитета избирается из числа китайских членов Комитета.

Ст. 3. На дороге имеется Управляющий, который должен быть гражданином Союза Советских Социалистических Республик, и два помощника Управляющего, из коих один—гражданин Союза Советских Социалистических Республик, другой—гражданин Китайской Республики.

Указанные должностные лица назначаются Правлением, при чем утверждаются соответственным правительством.

Права и обязанности Управляющего и Помощника Управляющего определяются Правлением.

Ст. 4. Заведывающие и помощники заведывающих различными отделами назначаются Правлением.

Если Заведывающий Отделом—гражданин Союза Советских Социалистических Республик, Помощник Заведывающего Отделом должен быть гражданином Китайской Республики, а если Заведыва-

ющий Отделом — гражданин Китайской Республики, Помощник Заведывающего Отделом должен быть гражданином Союза Советских Социалистических Республик.

Ст. 5. Назначение на должности в различных отделах дороги должно происходить согласно принципу равномерности между гражданами Союза Советских Социалистических Республик и Китайской Республики.

Ст. 6. За исключением сметных и бюджетных вопросов, разрешаемых согласно ст. VII настоящего соглашения, все прочие вопросы, по которым Правление не приходит к соглашению, должны быть переданы на разрешение правительства договаривающихся сторон.

Ст. 7. Правление представляет сметы и бюджеты дороги на рассмотрение и одобрение (утверждение) Правления и Ревизионного Комитета в их соединенном заседании.

Ст. 8. Вся чистая прибыль дороги должна храниться Правлением, и не должна быть использована до окончательного решения вопроса о настоящей дороге.

Ст. 9. В возможно близком будущем Правление должно пересмотреть устав Общества Китайско-Восточной железной дороги, утвержденный 4-го декабря 1896 г. царским правительством, в соответствии с настоящим соглашением и соглашением об общих принципах разрешения вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой от 31 мая 1924 г. и, во всяком случае, не позже чем через шесть месяцев со дня образования Правления.

До его пересмотра, указанный устав продолжает соблюдаться, поскольку он не противоречит настоящему соглашению об общих принципах разрешения вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой и не нарушает прав суверенитета Китайской Республики.

Ст. 10. Настоящее соглашение теряет силу, как только вопрос о Китайско-Восточной железной дороге будет окончательно разрешен на конференции, предусмотренной ст. II соглашения об общих принципах разрешения вопросов между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой от 31-го мая 1924 г.

Ст. 11. Настоящее соглашение вступает в силу со дня его подписания.

В удовлетворение чего соответствующие уполномоченные подписали настоящее соглашение в двух экземплярах—на английском языке и приложили к нему свои печати.

Учинено в г. Пекине, мая сего тридцать первого тысяча девятьсот двадцать четвертого года, что соответствует тридцать первому дню пятого месяца марта тринадцатого года Китайской Республики.

м. п. Л. Карабан.

м. п. Веллингтон Гу.

III. Декларация.

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Китайской Республики, подписав соглашение об общих принципах между Союзом Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой от 31-го мая 1924 г., настоящим соглашаются, в разъяснение ст. V-й соглашения о временном управлении Китайско-Восточной железной дороги от того же числа, которая устанавливает принцип равного представительства при замещении должностей гражданами Союза Советских Социалистических Республик и гражданами Китайской Республики, что применение этого принципа не должно обозначать, будто теперешние служащие русской национальности должны быть уволены ради единственной цели утверждения этого принципа. Далее понимается, что доступ ко всем должностям равен открыт для граждан обеих договаривающихся сторон, что никакого специального предпочтения не должно оказываться ни той, ни другой национальности, и что должности должны замещаться соответственно со способностями и техническими, а также образовательными квалификациями просителей.

Во свидетельство чего соответственные уполномоченные правительства обеих договаривающихся сторон подписали настоящую декларацию в двух экземплярах на английском языке и приложили свои печати.

Учинено в г. Пекине сего тридцать первого мая тысяча девятьсот двадцать четвертого года, что соответствует тридцать первому дню пятого месяца тринацатого года Китайской Республики.

(Подпись) Л. Каракан, В. Ц. Веллингтон Гу.
(Печати).

IV.

СТАТЬЯ I-ая МУКДЕНСКОГО СОГЛАШЕНИЯ 20/IX 1924 Г. МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СССР И «АВТОНОМНЫМ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ТРЕХ ВОСТОЧНЫХ ПРОВИНЦИЙ КИТАЯ»⁸⁰²⁾.

1. Китайская Восточная железная дорога.

Правительства договаривающихся сторон соглашаются урегулировать вопрос о Китайской Восточной железной дороге следующим образом:

1) Правительства обеих договаривающихся сторон заявляют, что КВЖД является чисто-коммерческим предприятием. Правительства обеих договаривающихся сторон взаимно заявляют, что, за исключением вопросов, относящихся к деловым операциям, которые находятся под прямым контролем указанной дороги, все другие вопросы, затрагивающие права национального или местных правительств Китайской Республики, как-то: судебные вопросы, гражданская администрация, военная ад-

⁸⁰²⁾ Перевод с неофициального английского текста, опубликованного в З. 797.

министрация, полиция, местное самоуправление, налоговое обложение и земельные имущества (за исключением земель, требуемых для самой ж. д.),— будут управляться китайскими властями.

2) Та часть этого соглашения, которая относится к Китайской Восточной ж. д., прекратит свое действие, как только между обеими договаривающимися сторонами будет достигнуто соглашение относительно выкупа Китаем этой дороги, или же, по истечении срока, указанного в п. 13 ст. 1-й этого соглашения, когда железная дорога будетозвращена Китаю.

3) За исключением смет и бюджета, как то указано в п. 4 ст. 1-й настоящего соглашения, все прочие вопросы, по которым Правление не сможет достичь соглашения, будут сообщены правительствам обеих договаривающихся сторон для разрешения дружественными и справедливыми методами.

4) Правление будет представлять сметы и бюджет ж. д. на соединенное собрание Правления и Ревизионного Комитета для рассмотрения и утверждения.

5) Обе договаривающиеся стороны взаимно соглашаются, что будущее КВЖД будет определено Китайской Республикой и СССР, с исключением всякой третьей стороны или сторон.

6) Контракт от 27 августа (8 сентября) 1896 г. на постройку и эксплоатацию КВЖД будет в течение 4-х месяцев после подписания настоящего соглашения пересмотрен в Комиссии, имеющий быть назначенному обеими договаривающимися сторонами в соответствии со стт., содержащимися в настоящем соглашении. До пересмотра этого контракта, правительства обеих стран, из него вытекающие, которые не противоречат настоящему соглашению и не нарушают китайского суверенитета, будут оставаться в силе.

7) Дорога учреждает Ревизионный Комитет, который будет состоять из 5-ти лиц, а именно: двух членов-китайцев, которые будут назначены Китайской Республикой, и трех членов-руssких, которые будут назначены правительством СССР. Президент Ревизионного Комитета будет избран из числа китайских его членов.

8) Правительство СССР соглашается на разрешение вопроса о задолженности Общества КВЖД Комиссией, которая будет назначена обеими договаривающимися сторонами, в согласии с п. 4-м ст. 1-й Сино-Русского соглашения об основных принципах, подписанного в Пекине 31 мая 1924 года.

9) Вся чистая прибыль дороги будет храниться в Правлении и не будет использоваться до разрешения вопроса о том, как разделить эту прибыль между двумя договаривающимися сторонами. Каковой вопрос будет разрешен Комиссией, имеющей быть назначенней двумя правительствами.

10) Правление предпримет в кратчайший возможный срок пересмотр устава Общества КВЖД,

утвержденного 4 декабря 1896 г. прежним русским правительством, для приведения его в соответствие с настоящим соглашением, каковой пересмотр состоится во всяком случае не позднее, чем через четыре месяца с момента учреждения Правления.

Впредь до этого пересмотра, означенный устав, поскольку он не противоречит настоящему соглашению и не нарушает суверенитета Китайской Республики, будет продолжать соблюдаться.

11) Начальники и помощники начальников различных отделов дороги будут назначаться Правлением. Если начальник отдела является гражданином Китайской Республики, то помощник начальника отдела должен быть гражданином СССР, и если начальник отдела является гражданином СССР, то его помощник должен быть гражданином Китайской Республики.

12) Назначение на должности в различных отдельах дороги должно находиться в соответствии с принципом равного представительства граждан Китайской Республики и граждан СССР.

Примечание. При проведении в жизнь вышеизложенного принципа равного представительства, ни в коем случае не должно быть создано прелестный к правильной эксплоатации дороги и к нормальному развитию ее операций. Следовательно, при назначении служащих обеих национальностей, должно руководиться соображениями об их опыте, характере и квалификации.

13) Срок концессии в 80 лет, указанный в ст. 12 контракта от 27 августа (8 сентября) 1896 г. на постройку и эксплоатацию КВЖД, будет сокращен до 60 лет, по истечении которых дорога, со всеми ее принадлежностями, будет бесплатно передана Китайскому Правительству.

Вопрос о дальнейшем сокращении вышеуказанного срока в 60 лет может быть подвергнут рассмотрению с согласия обеих договаривающихся сторон.

СССР соглашается, по подписанию настоящего соглашения, на выкуп Китаем указанной дороги с помощью китайского капитала, при чем действительная и справедливая стоимость должна быть

установлена обеими договаривающимися сторонами.

14) Дорога будет иметь Управляющего, который будет гражданином СССР, и двух помощников управляющего, из коих один будет гражданином Китайской Республики, а другой — гражданином СССР. Эти служащие будут назначены Правлением, и эти назначения будут утверждены соответствующими правительствами.

Права и обязанности Управляющего и помощников Управляющего будут определены Правлением.

15) Железная дорога учредит в качестве органа для обсуждения и для принятия решений Правление, которое будет состоять из 10 лиц, из коих 5 будут назначены Китайской Республикой и 5 — правительством СССР.

Китайская Республика назначит одного из китайских директоров в Председателя Правления, который будет также Генеральным Директором, тогда как правительство СССР назначит одного из русских Директоров в качестве Заместителя Председателя Правления и, вместе с тем, Помощника Генерального Директора.

Кворум Правления определяется в 7 лиц, и все решения Правления могут выноситься в жизнь лишь с согласия не менее 6-ти лиц.

Генеральный Директор и Помощник Генерального Директора будут совместно управлять делами Правления и будут совместно подписывать все документы Правления.

В отсутствие Генерального Директора или Помощника Генерального Директора, соответствующие правительства могут назначить другого Директора, для того, чтобы замещать Генерального Директора или Помощника Генерального Директора.

В первом случае Заместителем должен быть один из китайских Директоров, а во втором — один из русских.

ДОЛГ КИТАЙСКИХ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

ОБЩАЯ СВОДКА ОБЯЗАТЕЛЬСТВ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.

	(В кит. долларах) ¹⁾	
	На 31 декабря 1922 г. ²⁾	На 31 декабря 1924 г. ³⁾
Прямые обязательства Министерства.		
Краткосрочные займы	9.366.940	9.388.817
Обязательства, возникшие в связи с национализацией ж. д.	34.325.630	35.719.612
Итого . . .	43.692.570	45.103.429
Обязательства ж. д. дорог.		
Обязательства по акциям	2.788.023	2.808.100
Залоговые обязательства	415.593.918	400.034.396
Обеспеченные	118.007.429	120.453.970
Необеспеченные	29.240.536	29.417.166
Обязательства за материалы	40.052.457	40.368.718
Прочие обязательства	16.293.450	8.016.080
Итого . . .	622.065.812	601.098.430
Почтов. и телеграф. обяз-ва	100.053.977	58.158.068
ВСЕГО . . .	722.119.789	701.359.928

Приложение IV.

ПЕРЕЧЕНЬ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ВНЕШНИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЗАЙМОВ И АВАНСОВ.

Общие замечания.

1) Нижепомещающиеся таблицы основаны в главной своей части (кроме граф 8 и 9 таблицы I-й и граф 5, 7 и 8 таблицы II) на работе Baylin's Foreign loan obligations of China (Пекин, март 1925 года, стр. 95, издание Китайского Правительственного Бюро Экономической Информации), представляющей собой сборник расчетов по каждому из внешних займов Китая в отдельности. Кроме того, данные этого основного источника во всех случаях проверены путем сравнения с официальным изданием Министерства Путей Сообщения: «Tables showing various obligations of the Ministry of Communications, calculated up to January 31 1923», — откуда и заимствован ряд поправок.

¹⁾ В виду того, что значительная часть долгов выражена в иностранных валютах, громадную роль играет вопрос о курсе перевода этих валют на китайские доллары. В обоих столбцах этой таблицы принят «стандартный» курс Министерства: 1 ф. ст. = 10 к. долл.; 1 ам. долл. — 2 кит. долл.; 1 ен — 1 к. долл., 1 франк (французский или бельгийский) — 0,143 к. д., 1 франк — 0,50 к. д., различные таэзи — 1,43 к. д. Разумеется, при

материал распределен на две таблицы займов и авансов, по примеру основного источника.

2) Среди перечисленных в обеих таблицах займов и авансов есть и такие, которые имеют к железным дорогам лишь отдаленное отношение (см., например, займы №№ 9 и 14) и во всяком случае не устанавливают в пользу кредиторов каких бы то ни было контрольных или залоговых прав в отношении этих дорог. В других случаях займы или авансы, предоставленные на железнодорожное строительство, были затем использованы вовсе не по назначению (см., например, авансы №№ 9, 10 и 11). Формально, однако, все эти обязательства остаются на счету Китайского Министерства Путей Сообщения, и мы, следуя источнику, сохраняем их в таблице.

таком курсе исчисления задолженности в кит. долларах достигает лишь весьма малой степени точности.

²⁾ Tables Showing various obligations of the Ministry of Communications, calculated up to January 31 1923 (официальное издание)

³⁾ China Yearbook, 1925—26 г., стр. 761.

3) Графа об обеспечении (гр. 4 табл. займов и гр. 3 табл. авансов) заимствована из того же главного источника, которая, однако, в этом пункте содержит лишь неполные данные. Более точные указания приведены выше в исторической части очерка, содержащей анализ отдельных контрактов.

4) Цифры, указанные в графе 5-ой таблицы займов и в графе 4-ой таблицы авансов не исчерпывают собой всех сумм, когда-либо вложенных иностранцами в китайские железные дороги, так как многие займы уже погашены и в таблице не фигурируют. Расхождение этих цифр с теми, которые указаны были в соответствующих контрактах, объясняется тем, что во многих случаях фактический выпуск займа был меньше договоренного.

5) Графа 6 таблицы займов во всех случаях основана на сводке расчетов-платежей процентов и погашения по каждому займу, и цифры ее совершенно точно соответствуют этим расчетам (исключение составляют займы № 20 и № 22, по которым расчет платежей в источнике отсутствует). Сколько-

ко нам известно, по обоим этим займам погашение еще не началось. При этом в расчете задолженности на 1 декабря 1925 г. мы исходим из предположения,—единственно возможного по состоянию материалов,—что действительное погашение соответствует схеме (для большей части займов это предположение вплоть до настоящего времени безусловно верно).

6) Что касается авансов, то в книге Baylin'a отсутствуют какие-либо данные о схеме их погашения, которое производится весьма искривленно. Пришлось поэтому ограничиться цифрами, характеризующими положение вещей на конец 1922 г.—с тех пор, однако, для перечисленных в таблице авансов вряд ли произошли какие-либо изменения, и, потому, мы без особой натяжки можем признать эти цифры соответствующими и положению на 31 декабря 1925 года.

Нужно отметить, что сверх перечисленных в таблице авансов «Tables» 1923 г. указывает в качестве непогашенных еще ряд других, а именно:

Дорога	Дата	Источник	Сумма	Непогашено к 31-му декабря 1922 г.
Гарбинь—Чанчунь Пекин—Ханькоу >	1 окт. 22 г. (срока 2 г.) 15 окт. 1920 (3 года) 30 марта 1921 (4 года)	O-во ЮМЖХ W. Fowler & Co. Baldwin Locomotive Works Société Belge pour l'exportation industrielle East Asia Industrial Co. тоже	ен. 500.000 ам. д. 1.890.000 > 1.650.00	500.000 1.455.500 1.485.000
Пекин—Суйфани >	3 окт. 1921 (4 года)	фран. 12.016.000	12.016.000	
Пекинский Синдикат Франко-Бельг. Синдикат Британск и кат. корпорац	10 декабр. 1918 (3 года) 20 апр. 1921 (3 года) 3 апр. 1918 (5 лет) 3 мая 1919 (5 лет) 30 окт. 1913 (10 лет)	ен. 3.000.000 > 3.000.000 ам. д. 300.000 фран. 20.000.000 ф. ст. 150.000	2.200.000 3.000.000 51.889 20.000.000 30.000	

Все эти суммы подлежали, однако, погашению в течение 1923 и 1924 гг. и судя по тому, что у Baylin'a они не фигурируют, они и были действительно погашены. Основываясь на этом, мы их во внимание не принимаем.

7) Указанные в графе 7-й таблицы о займах и в графе 6-ой таблицы авансов организация непосредственно производила выпуск займа или предоставляла аванс. Во многих случаях эта организация являлась лишь финансовым агентом, действовавшим на основании поручения и за счет другой организации, которая и являлась контрагентом Китая и органом, контролирующим дорогу.

8) Вопрос о распределении различных национальных интересов, связанных с займами, в которых принимал участие капитал двух или нескольких стран, разрешается нами по общему правилу на основании пропорции, в которой первоначальный выпуск был распределен финансовых организациями различных национальностей. Надо, однако, заметить, что данные о распределении французских и бельгийских интересов, столь тесно переименованных в деле финансирования железнодорожного строительства в Китае, нуждаются еще в уточнении. За отсутствием каких-либо сведений мы вынуждены были в трех случаях (займы №№ 4, 13 и 19), где сменение капиталистических интересов этих двух национальностей имеет место внутри самой организации, явившейся контрагентом Китайского Прави-

тельства, и в отношении аванса на дорогу Татунь-Фу—Ченду — взять произвольное соотношение 50%—50%.

9) По полученным компетентным разъяснениям (в частности, от Бюро Экономической Информации, которое наводило по этому вопросу справки), все жел.-дор. займы и авансы Китая, независимо от того, носят ли они название «золотой», или нет,—оплачиваются посредством телеграфных переводов на соответствующие финансовые центры по текущему курсу на имеющую реальное хождение, т.е. (в послевоенное время) бумажную валюту (бумажные фунты, франки, ены и проч.). Термин «золотой» заем означает не реальное золотое выражение, а всего на все заем в валюте, которая основана на золоте (в отличие от серебряной китайской валюты).

10) Перечисление различных валют, в которых выражены займы и авансы, в китайские доллары произведено по среднему за 1924 г. курсу, а именно:

1 фут. стерл.	8,19
1 ам. долл.	1,85
1 франк.	0,0961
1 бельг. франк.	0,0961
1 ен.	0,769
1 флонн.	0,73
1 куп. тазл.	1,50
1 шакх. тазл.	1,35

Разъяснение по этому пункту—см. текст (стр. 46—47).

Таблица I. Непогашенные внешние железнодорожные займы.

НАИМЕНОВАНИЕ	С какой китайской провинцией	Дата	Обеспечение	Сумма первоначального выпуска	Осталось невыплаченным к 31 декабря 1925 г.	Кем выпущен заем	Национальность этой террасы, в которой заем может быть отнесен	К членам финансовых институтов, с которыми заем может быть отнесен
1. Императорских кит. ж. д. 50% дол. заем.	Пекин—Мукден	6 февраля 1899 г.	Имущество и логотип дороги	Фунт. стерл. 2,500,000	Фунт. стерл. 1,092,500	Гонконг-Шанхайский банк	Британская	Британская
2. Император. кит. п-ва 50% дол. заем 1902 г.	Шанхай (Чен-Тай)	14 ноября 1903 г.	Дорога и ее доходы	Франк. 40,000,000	Франк. 18,572,500	Русско-Азиатский банк	Русская	Французская.*
3. Император. кит. дорог (линия Шанхай—Нанкин) 50% дол. заем.	Шанхай—Нанкин	18 июля 1904 г. 9 января 1907 г.	Имущество и логотип дороги	Фунт. стерл. 2,900,000	Фунт. стерл. 2,900,000	Гонконг-Шанхайский банк	Британская	Британская
4. Император. кит. п-ва 50% дол. займа 1903 г.	Калфиль—Хайнань	1903 и 1907	1. Дорога и ее доходы 2. Правил. гарантан	Франк. 41,000,000	1. Франк. 23,354,500 2. Франк. Версаар и Жанриоффан	1. Banque de Paris et de Rothschild 2. Франк. Версаар и Жанриоффан 3. Фирма E. L. J. Empain	Французская. Французская. Бельгийская.	Французская. Французская. 50% ***
5. 50% заем на дорогу Кантон—Куэйчун.	Кантон Куэйчун	7 марта 1907 г.	Имущество дороги и союзами	Фунт. стерл. 1,500,000	Фунт. стерл. 1,026,000	Гонконг-Шанхайский банк	Британская	Британская
6. Заем на дорогу Синьцзян—Мукден (сез. Дорогорай- участ. Пек.-Мукд. дор.) 50% дол. заем 1907 г.	Синьцзян—Мукден (сез. Дорогорай- участ. Пек.-Мукд. дор.)	от реки Лоу 1907 г.	Инчжоу и Юж. дороги и пост. от реки Лоу	чи 320,000	чи 38,556	Договор о займе, заключенный Южно-китайск. дор.	Любоским.	Любоским.
7. Импер. кит. п-ва 50% заем на дорогу Тяньцзинь—Пекоу	Тяньцзинь—Пекоу	31 мая 1908 г. 15 июня 1909 г.	Дор. дороги и некот. имущества. Дорога и некот. имущества. Чжилиан, Шаньдун, и Цзянсу	Фунт. стерл. 5,000,000	Фунт. стерл. 3,125,000	1. Гонконг-Шанхайский банк Фунт. стерл. 3,125,000 2. Герм.-Азиат. банк Фунт. стерл. 3,150,000	Британская.	Британская
8. Импер. кит. п-ва 50% заем на дор. Шанхай—Ханчжоу—Нанкин	Шанхай—Ханчжоу—Нанкин	26 мая 1908	Дор. дороги и логотип Пекин-Мукд. линии	Фунт. стерл. 1,500,000	Фунт. стерл. 937,500	Гонконг-Шанхайский банк	Британская	Британская
9. Имп. кит. п-ва 30% заем 1908 г.	(Для выкупа заем — Ханчжоу)	1 октября 1908 г.	Союз. доходы и тек. дохода пр. Чжилиан, Ганьнань, Хубэй и Чжилиан	Фунт. стерл. 5,000,000	Фунт. стерл. 3,250,000	Гонконг-Шанхайский банк Фунт. стерл. 2,500,000	Британская.	Британская (Фунт. стерл. 1,035,000) Французская (Фунт. стерл. 1,035,000)

*). Кит. находящийся в Шанхае, контракт передан инвестором Французской "Синьчжути".

**). Контракт исполнен инвестором Французской приватной бандой des chemins fer et des tramways en Chine, доминировавшей в Нанкине, во с преобразованием участия французской интересов (протокол которых мы за отсутствие места отсутствует) в 3,250,000 фунт. стерл. по официальным "Tables"—937,500 фунт. стерл.

***). У Baylin a 475,000 фунт. стерл. по официальным "Tables".

НАИМЕНОВАНИЕ	С какой дорогой связан	Дата	Об смене	Сумма первонач. выпука	Остается исполнен. к 31 декабря 1925 г.	Кем выпущен заем	Национальность этой организации	К чьим финансовым интересам заем должен быть отнесен
10. 50% дохода, заем на гор. Тяньцзинь—Пекин	Тяньцзинь—Пекин	1 октября 1910 г.	Дох. дороги, некотор. проповеди, лотереи	Фунт. стер. 3.000.000	Фунт. стер. 2.250.000	Гонг-Шанх. банк Фунт. стер. 1.110.000 Гер.-Англ. банк Фунт. стер. 1.890.000	Британская Германская Японская	Британский (Фунт. стер. 832.500) Германский (Фунт. стер. 1.417.500)
11. Ими кит. прав 50% ж.-д. заем 1911 г.	Пекин—Ханькоу	1 мая 1911 г.	Дох. дороги Пекин—Ханькоу, также дох. земл. пошлины (tribute conversion tax) в русл. Пансию	en 10.000.000	en 7.360.000	Пекина-Сычуани б.	Японская	Британский (Фунт. стер. 1.402.700)
12. Им. кит. прав 50% зем. заем на Хугуаньской ж.-д. дороги	Хугуаньские дороги	15. июня 1911 г.	Совмест. доход и иск. проповеди налог	Фунт. стер. 6.000.000	Фунт. стер. 5.610.800	1. Гонг-Шанх. банк (Фунт. ст.) 1.500.000 2. Пеко-Чанчжоу. банк (Фунт. ст.) 1.500.000 3. Герм.-Англ. банк (Фунт. ст.) 1.500.000 4. Амер. банк, группа (Фунт. ст.) 1.500.000	Французская Германская Американская (Фунт. ст. 1.402.700)	Французская Германская Американская (Фунт. ст. 1.402.700)
13. Кит. Республика. прав 50% заем 1913 г.	Лунг-Хан	3 марта 1913 г.	Имущество и част. доход дороги	Фунт. стер. 4.000.000	Фунт. стер. 3.600.016	Фирма Е. Л. Empain	Бельгийская	Бельгийский (50/50 и француз. 50/50) и французский (* 50/50)
14. Заем на покупку самолетов Шанхай - Финансовой дороги.	Пекин—Ханькоу—Нанкин—Финансовая дорога.	Сентябрь 1913 г.	Согласно с означен. в 3 миллиона си. земл. заключ. приобр. в русл. Нанкине 7. арм. Осума и 1. орд. Осума и 1. орд.	Избогчин. Мокх. Пекин-Мукденская дороги	Фунт. стер. 375.000	Фунт. стер. 337.500	Британская Корпорация	Британским
15. Ими. кит. прав. 50% зод. заем 1905 г. на Харбинскую ж. д.	Тяньцзинь—Тайчжуй	1 февраля 1914 г. (дата выпуска на рынок)	Имущество и частный доход дороги	Фунт. стер. 800.000	Фунт. стер. 495.700	Люй Банк (по поручению Генерального Синдиката.)	Британская	Британским
16. Образовалась Сынин-гай-Нанкинкантун ж. д.	Сынингай—Тайчжуй	Сентябрь 1915 г.	Согл. о займе заключено в 17. арм. 1915 г.	Имущество и доходы города Сынингай-Чжанъянтуань,	en 5.000.000	Пекина-Сычуани банк	Японская	Японским
17. Заем Гарбин-Чжанчжоуской ж. д.	Гарбин—Чжанчжоу	17. октября 1917 г.	Согл. о займе заключено 12 октября 1917	Имущество и доходы дороги	en 6.500.000	Общество Ю.-М. ж.-д.	Японская	Японской

*) См. Приложение к № 4.

^{*)} См. приложение к № 4.

[Volume 1, No. 1, January 1960]

У нас нет спасений об участии в этом синдикате никакого-либо французского пингвона. У нас есть японцы, у которых в 1935 г. узаконена выкупка казны в облигациях на сумму 100,000,000 и фиоринов 16,667,000. Позднее были, очевидно, дополнительные выпуски.

НАИМЕНОВАНИЕ	С какой дорогой связан	Дата	Об смене	Сумма первонач. выплата	Остается целеванной к 31 декабря 1925 г.	Кем выпущен заем	Национальность этой организации	К чьим финансам в интересах земельного фонда были отнесены
10. 50% долев. заем на зор. Тибетской—Пекин	Тибет—Пекин	1 октября 1910 г.	Долг. Абориг. некотор. провинц. котоны	Фунт. стерл. 3.000.000	Фунт. стерл. 2.250.000	Гонк.-Шанг. банк. Фунт. стерл. 1.110.000 Гер.-Англ. банк Фунт. стерл. 1.580.000	Британская Германская Японская	Британский (Фунт. стерл. 832.500) Германский (Фунт. стерл. 1.417.500)
11. 110 кит. пр-ва 50%	ж.-р. заем 1911 г.	Пекин—Ханькоу	1 мая 1911 г.	Долг. Абориг. Пекин-Ханькоу, также дол. Кит. Мин. фунт. от земной пошлины (tribute conversion tax) впрн. Цзиньцзы	en 10.000.000	en 7.360.000	Пекин-Сяньси б.	Японская
12. Им. кит. пр-ва 50% зол. заем на Хутуаньской дороги	Хутуанская дороги	15 июня 1911 г.	Соврем. Аххоз и Чж.	Фунт. стерл. 6.000.000	Фунт. стерл. 5.610.800	1. Гонк.-Шанг. банк. Фунт. стерл. 1.500.000 2. Нань-Чжунг. банк Фунт. стерл. 1.500.000 3. Гер.-Англ. банк Фунт. стерл. 1.500.000 4. Амер. банк. группа (Фунт. ст.) 1.500.000	Британская Французская Германская Американская	Британский (Фунт. стерл. 1.402.700) Французский (Фунт. стерл. 1.402.700) Германский (Фунт. стерл. 1.402.700) Американский (Фунт. ст. 1.402.700)
13. Кит. Республика. пр-ва 50% зол. заем 1913 г.	Лунг-Хан	3 марта 1913 г.	Имущество и част. Аххоз Абориг	Фунт. стерл. 4.000.000	Фунт. стерл. 3.600.016	Ферн. Е. Л. Empain	Бельгийская	Бельгийский (50%) и французск. (50%) *
14. Заем на 100% земота Шанхай - Финансовой дороги.	Пекин-Ханькоу — погашение займа в 3 миллиона ен. получу. прен. вправ. вправ. и 1.0 лн. фунты Оутра и 1.0 лн. фунты Оутра	Сентябрь 1914 г.	Согласно сказавшему о заключении договора 14 февраля 1914 г.	Избегают. Могж. Цзинь-Маньчжурск. дороги	Фунт. стерл. 375.000	Фунт. стерл. 337.500	Британская Корпорация Британская	Британский
15. Им. кит. пр-ва 50% зол. заем 1913 г. на Ханькоускую ж. д.	Таокуо-Гаши (Чань) Хуа	1 февраля 1914 г. (дата выпуска из рангоу)	Имущество и частный Аххоз Абориг	Фунт. стерл. 800.000	Фунт. стерл. 415.700	Люб. Банк (по поручению Генерального Синдика.)	Британская	Британская
16. Облагается. Сынин-рад-Чжонкантуй ж. д.	Сынинтай—Гаочань	Сентябрь 1914 г.	Имущество и доходы дороги Сынинкантуй, заключено 17 лес 1915 г.	en 5.000.000	en 5.000.000	Пекин-Сяньси б.	Японская	Японская
17. Заем Гарри-Чанчуньской ж. д.	Гарри—Чанчунь	Гарри—Чанчунь	Сог. на 80% имущество и доходы дороги Чанчуньской земли заключено 12 октября 1917	en 6.500.000	en 6.500.000	Общество Ю.-М. ж.-р.	Японская	Японская

ТАБ

Авансы под дороги, строившиеся или

ДОРОГА	Дата соглашения	Обеспечение	Получено сумм	Не погашено к 31/III 1922 г.
1. Тяньцзинь—Пукоу	11/VII 1912 г.	Невысущественные на рынок облигации дополнительного займа дороги Тяньцзинь—Пукоу (1910)	Фунт. ст. 900.424	Фунт. ст. 900.424
2. Татуофу—Ченду	22/VII 1913 г.	Избыточный доход Шаньсийской дороги	Фунт. ст. 700.217 Франк. 5.798.519	Фунт. ст. 770.217 Франк. 5.798.519
3. Пукоу—Синьин	14/XI 1913 г.	Имущество дороги	Фунт. ст. 207.256	Фунт. ст. 207.256
4. Чинг-ю (Янчжоу—Чунцин)	21/I 1914 г.	Имущество дороги	Франк. 32.115.500	Франк. 9.352.430
5. Нанкин—Хунань	31/III 1914 г.	Избыточный доход Нанкин—Мунданьской дороги	Куп. т. 2.000.000 Шанх. т. 486.000	Куп. т. 2.000.000 Шанх. т. 486.000
6. Харбин—Хэйлунцзян (Айгуй)	8/IV 1916 г.	Железнодорожные казначейские обязательства.	Шанх. таэк. 500.000	Шанх. т. 500.000
7. Чучжоу—Чичжоу	17/V 1916 г.	—	Амер. д. 1.150.000	Амер. д. 1.150.000
8. Сынгай—Чжаньцзятунь (краткосрочный заем)	7/VI 1918 г.	Имущество и доход дороги	Ен 2.600.000	Ен 1.600.000
9. Гарбинь—Хайнин	18/VI 1918 г.	Казнач. обязательства	Ен 10.000.000	Ен 10.000.000
10. Каомин—Сучжоу и Цзяннань—Шанхай	28/IX 1918 г.	Т о ж е	Ен 20.000.000	Ен 20.000.000
11. Маньчж.-Монгольские дороги	28/XI 1918 г.	*	Ен 20.000.000	Ен 20.000.000
12. Чанхуа—Миньсань	16/III 1920 г.	Имущество и доход дороги	Фунт. ст. 45.744	Фунт. ст. 45.744
13. Сынгай—Таонаньфу	31/V 1922 г.	Имущество и доход дороги	Ен 13.700.000	Ен 13.700.000

ИТОГО АВАНСОВ:

Получено Непогашено к 31/III 1922 г. Тоже в кит. долл. (кругло)

фун. ст.	1.923.641	1.923.641	15.755.000
фр. фр.	37.914.019	15.150.949	1.456.000
еа	66.300.000	65.300.000	50.215.000
амер. долл.	1.150.000	1.150.000	2.127.000
куп. таэк.	2.000.000	2.000.000	3.000.000
шанх. .	986.000	986.000	1.331.000

Итого китайских долларов. . 73.884.000

*) Графа 5-я этой таблицы у Baylin'a отсутствует; она замотирована из "Tables" и потому дает цифру только на 31/III 1922 г.

ЛИЦА II

законтрактованные к постройке

Кредитор	Национальность кредитора	К чьим финансовым институтам аванс должен быть отнесен
Герм.-Азиатский Банк	Германская	Германским
Бельгийское О-во Французское	Бельгийская Французская	Французским (условно) — 335.109 ф. ст. и 2.899.259 фр. Бельгийским (условно) — 335.108 ф. ст. и 2.899.260 фр.
Chinese Central Rlys	Британская фирма (британ. и франц. интересы)	Британским
Banque Industrielle de Chine	Французская	Французским
Британская и Китайская Корпорация	Британская	Британск
Русско-Азиатский Банк	Русская	Русским (?)
American International Corporation	Американская	Американским
Иокогама-Синги Банк	Японская	Японским
Bank of Chosen, Bank of Taiwan, Industria Bank of Japan	Тоже	Тоже
Те же банки	.	.
Те же банки	.	.
Пекинский Синдикат	Британская	Британским
Общество ЮМжд	Японская	Японским

ПРИМЕЧАНИЕ

1. Погашение этого аванса должно было начаться с 1917 г., но было отложено из-за войны. Судьба его окончательно не разрешена (см. стр. 36). Данные о сумме этого аванса расходятся. У Baylina он гораздо выше, чем в табл. 1/чи и 12/чи 1912 г. (текст В. I, 375) идет речь только о 89.000 ф. ст., но официальные таблицы за 1923 г. показывают именно по цифре в 900.424 ф. ст., и также цифра фигурирует в другой сводке (Бюллетень Б. Э. И. от 7/и 1923 г.). Что касается обеспечения аванса, то им должны были служить певымущенные на рынок облигации займа 1911 г. (договорный размер ф. ст. 4.000.000; фактический выпуск 3.000.000).

2. См. примечание к № 4 таблицы 1-й.

3. Эта дорога должна была строиться как чисто-британское предприятие.

4. У Baylina аванс исчислен в 100 000.000 франков, но это, видимо, ошибка, так как в действительности было выплачено 32.1 мил. фр. (Бюллетень Б. Э. И. от 7/и 1923 г. п. "Tables"); с этого времени новых сумм подсчитано быть не могло.

Платеж процентов по этому авансу производился Министерством Финансов, но был прекращен после краха Banque Industrielle de Chine.

6. См. все сказанное выше о Русско-Азиатском банке в послереволюционное время (гл. V).

9. В "Tables" указывается, что аванс этот был получен Министерством Финансов и Мин. Путей Сообщения не имеет к нему никакого отношения.

10. Тоже.

11. Тоже.

Всего железнодорожных займов и авансов,
не погашенных на 31 декабря 1925 года.

	Кап. долл.
Фунт. стерл.	27.912.076
Фр. франк.	57.107.919
Бельг. франк.	137.743.000
Еп	124.195.556
Форинтов	25.474.000
Ам. долл.	1.150.000
Куб. талл.	2.000.000
Шанх. талл.	986.000
Китайск. доллар.	2.000.000
 Всего	 369.885.000

