

**А. Я. КАНТОРОВИЧ**

---

**ИНОСТРАННЫЙ  
КАПИТАЛ . . . .  
НА ЖЕЛЕЗНЫХ  
ДОРОГАХ КИТАЯ**

**ХАРБИН**

Типография Кит. Вост. жел. дор.

**1926**

## ВВЕДЕНИЕ.

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 сообщения, 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 населенные 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 Чжили и Шаньси не могла бы иметь места без Пекин-Мукдэнской 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 полити-

ческой драмы. Контроль над железными дорогами имеет колоссальное значение в развитии как интернационального, так и внутренне-политического конфликтов на Дальнем Востоке. Практически все эти конфликты, имевшие место за последние 25 лет (боксерское восстание, русско-японская война, революция 1911 года, изгнание Германии из Шаньдуня в 1914-м году, борьба за власть в самом Китае в течение последнего десятилетия), развивались вдоль железнодорожных путей. В частности, вопросы жел. дор. строительства в Китае теснейшим образом связаны с проблемой государственного собирания этого последнего.—с 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 путям<sup>1)</sup>. О том, каково политическое значение ж.-д. строительства в Китае, можно судить хотя бы по тому, что

<sup>1)</sup> Cp. Overlach *Foreign financial control in China* 1919 г. Введение, стр. 11: «Борьба за иностранный контроль над Китаем характеризовалась теснейшим сотрудничеством иностранной политики и иностранных финансов. 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 именуется «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 Маньчжурию, Франции — на юг, запад, Англии — в долину Янцзы Германии (а затем Японии) — в Шаньдун происходило и происходит благодаря и посредством постройки или эксплуатации 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 транс-маньчжурской 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 осуществления 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 г.г. 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. Murrey—«*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 1853 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 полнейшую 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 затянута в большей части и 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 подрядчиками. В этот период име-

ет место, с одной стороны, смягчение условий во вновь заключаемых контрактах, а другой—борьба за национализацию жел. 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 острая 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 займу и, позднее, в образовании первого консорциума. Контрольные условия в контрактах этого периода стоят посредине между условиями двух предшествовавших.

**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 черепашьими шагами.

**Первый период 1863—1895 гг.** Начало сношений Китая с Западом датируется в новой истории XVI-м веком. С того времени, и вплоть до сороковых годов XIX столетия, эти сношения ограничивались торговлей в одном единственном порту—Кантоне,—торговле, условия которой самостоятельно 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 товары<sup>2)</sup>. Первое серьезное столкновение Китая с западным миром произошло в 1839 году (т.-н. опиный 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 супрематии 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 искательство ж.-д. концессий с самого начала встретило упорное противодействие, отчасти вызванное суеверной 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 управлением<sup>3)</sup>.

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

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 затеяно крупной английской фирмой—Жардин, Матесон и К<sup>о</sup>, но в меньшем масштабе: от Шанхая до Узуна—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 администраторы оказывали свое влияние в противоположном направлении. Благодаря покровительству того же Ли Хун-чжана, управление 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-тян (20 миль); в 1888 году—на юг—до Танку и Тяньцзиня, в 1894 г. на север—до пункта в 40 милях за Шанхайгуанем. Таким образом, в течение первого периода самими китайцами, по их инициативе, была построена часть перешейки Пекин-Мукдэнской железной дороги. Еще с начала девятых 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 оппозицию<sup>4)</sup> в Пекине, обсуждался ряд более широких проектов (в том числе линий Шанхайгуань—Гиринь, 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.

<sup>2)</sup> Тогдашняя торговля со стороны европейцев велась преимущественно на деньги. Позднее, роль эквивалента стал играть опиум, развитие ввоза которого в Китай отчасти было связано с необходимостью поддержания равновесия торгового баланса.

<sup>3)</sup> Morse, *Trade and administration of China*, 3-е издание 1921 г., стр. 431.

<sup>4)</sup> Оппозиция эта исходила, помимо консервативных придворных элементов, также и от всех тех, чьи интересы были связаны с водным и гужевым транспортом, которому угрожала конкуренция железных дорог. В Тяньцзине, на месте 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 дополнительный спрос на лодочные перевозки, что разрядило 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 промышленного <sup>5)</sup> и финансового инвестирования. «В этой связи,—пишет Оверлах <sup>6)</sup>,—надо иметь в виду те потрясения экономические перемены, которые произошли в Европе к концу XIX столетия. Колоссальное 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 стоит 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 обмиркаться замедление темпа «колониальной экспансии», ибо раздел «свободных территорий» земного шара близился к концу—что вызвало усиленное политическое внимание держав к Китаю, придало им агрессивность и обострило их соперничество. Десятилетние 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 ту эпоху китайской истории, которая тянется вплоть до настоящего времени, и в которой Китаю 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

опутавших Китай целой сетью, в активном интересе иностранного капитала к горным богатствам и промышленным возможностям и в погоне за железнодорожными концессиями. Последний элемент играл особую видную роль; державы наперерыв набросились на железнодорожное строительство, усматривая в нем и в связанных с ним горных концессиях непосредственное орудие колониального покорения Китая <sup>7)</sup>.

В связи с взаимным соперничеством и борьбой между империалистическими державами,—борьбой, которая велась, однако, за счет Китая,—этот период его истории, заполнявший 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 нажиму держав; к тому же, в железных 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 проектируемые дороги распределялись следующим образом <sup>8)</sup>:

|                           | Число ж.-дор.<br>миль | Давая 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 концессии шло одновременно по двум разным путям. С одной стороны, **ряд иностранных правительств**, ограничивая себе в Китае сферы «исключительных интересов», или влияния, сами добивались предоставления им кон-

<sup>5)</sup> Железнодорожные концессии были орудием, посредством которого иностранные державы выдвигали и проводили свою политику. (Оверлах, цит. соч. Введение стр. 1). Необходимо отметить, что, как указывает 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 кредитор или подрядчик, какие бы то ни было права и возможности по контролю над дорогами. Как мы увидим ниже, большая часть иностранных интересов над жел. дорогами Китая обременена в юридическую форму как раз таких договоров, о займах.

<sup>8)</sup> Mongolian Chihli Hsu Railway problems in China. 1915 г., стр. 39.

<sup>6)</sup> Очень характерно, что именно Симоносекский трактат 1895 г. (ст. VI, п. 4; текст см. А, 7) впервые допускал в Китае промышленную деятельность иностранных граждан.

<sup>7)</sup> Overlach. Foreign financial control in China, 1919, стр. 26.

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 оказывали поддержанными всем политическим весом их правительств, и которые, как правило<sup>9)</sup>, получали не концессию на постройку собственных ж.-д. предприятий, а только право финансирования этой постройки, связывавшейся той или иной степенью контроля 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 напущения по каждому из этих путей нам придется рассмотреть в отдельности—в 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 Японией<sup>10)</sup>, добилась согласия Китая на продление на его территории транс-сибирской железной дороги, долженствовавшей 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. дороги<sup>11)</sup>. Для этого дела было создано специальное акционерное общество, но оно представляло собой чистойшую 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-

чалась в 1897 г. Конвенция 15 марта 1898 г.<sup>12)</sup> об аренде Россией Квантунской области (южной оконечности Ляодунского полуострова) обязывала Китай распространить эту концессию на постройку соединительной ветки от одного из пунктов на главной линии КВЖД до Дайрена. Основной контракт на постройку и эксплуатацию дороги был 25 июня 1898 г. соответственно дополнен соглашением о постройке южной ветви<sup>13)</sup>. 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—Куаньченцы.

Оригинальный статус дороги, каким он был определен уже упомянутым контрактом 27 апреля 1896 г. и утвержденным русским правительством уставом<sup>14)</sup>, 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)<sup>15)</sup>; б) обязательством содействия постройке и защиты дороги (ст. 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 дороги<sup>16)</sup> и обязывалось заимообразно покрывать дефицит (§ 16), а § 27 предоставлял русскому министру финансов шикский 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, эксплуатации 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

<sup>9)</sup> Единственная дорога, являвшаяся исключением из этого правила (линия Пекинское—Тоокоу—Цинхуа *синайката*) была выкуплена Китаем в 1905 г. и оказалась в том же положении, как остальные.

<sup>10)</sup> Благодаря выступлению России, которая увлекла за собой Германию и Францию, Япония вынуждена была, в обмен за увеличение военной контрибуции с 200 до 230 милл. таифунов, талей, вернуть Китаю полученный ею, было, по Симоно-токскому миру Ляодунский полуостров. (См. обмен нот. А. 63). Кроме того, русское правительство согласилось дать свою гарантию на китайский 4% заем в 400 милл. франков для уплаты Японией военной контрибуции (см. А. 56—57).

<sup>11)</sup> Текст Б. 11.

<sup>12)</sup> Ст. VIII. Текст А. 335—336.

<sup>13)</sup> Текст Б. 27.

<sup>14)</sup> Текст Б. XIII.

<sup>15)</sup> Пост этот, кстати сказать, оставался с 1901 г. вакантным.

<sup>16)</sup> В действительности, как сказано, весь почти огромный капитал дороги был предоставлен из правительственных 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, на-ряду 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»<sup>17)</sup>. Вслед за этим был заключен ряд более конкретных соглашений о проектируемых железнодорожных концессиях в Гуанси и Гуандуне<sup>18)</sup>, но ни один из этих проектов никогда осуществлен не был. Однако, одновременно с «арендой» оккупированного ею Куан-чжоу-вана, Франция, в лице «французского правительства и/и французской К<sup>о</sup>, которая будет им указана», обменом нот 9-го апреля 1898 г.<sup>19)</sup> получила право постройки дороги от Тонкинской границы до столицы Юннаня—Юннаньфу. Окончательный концессионный договор сроком на 30 лет был подписан только в 1903 г.<sup>20)</sup>, а сама дорога, длиною на кит. территории в 465 км, закончена лишь в 1910 году. Постройка и эксплуатация ее была, соглашением 15 июня 1901 года<sup>21)</sup>, поручена французским правительством обществу *S<sup>c</sup> française de des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Yunnan*, которая в свою очередь передала подряд на постройку другой компании. Из суммы в 165 милл. франков, в которую обошлось сооружение всей линии, включая индо-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 обществом<sup>22)</sup>. 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 сзою митию 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

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 Китая<sup>23)</sup>.

На арене борьбы за государственные ж.-д. концессии на короткое время выступила и Англия. Договором 7 февраля 1897 г.<sup>24)</sup> 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 Бурма—Юннань. Несмотря на протесты Франции и России, Китаю пришлось склониться 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 года<sup>25)</sup> Англия выговорила неотчуждение Китаем третьей державе района реки Янцзы, 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 предложом (который был предоставлен убийством двух миссионеров в провинции Шаньдун), высадила десант на берегу этой провинции и предъявила требование на-ряду с предоставлением ей в аренду бухты Цзяо-чжоу (Киао-чао) на исключительное право постройки железных дорог и разработки рудников в Шаньдуне. Договор был подписан 6-го марта 1898 г.<sup>26)</sup>, 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 Шаньдуна, 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.

<sup>17)</sup> Договор 20/IV 1895 г., ст. V (текст см. А, 24). Еще раньше того ст. VII-ого договора 1885 г. Франция добилась обещания Китая, в случае постройки ж.-д. в южных провинциях, обратиться за ж.-д. материалами к французским источникам—т.е. к правительству или частным лицам в поллике иностранных держав, которая реально проявилась лишь в середине 90-х годов. (Текст см. Г, II, 905).

<sup>18)</sup> Между прочим, 12 июня 1897 г. о дороге от Лунчжоу до Наньцзиня и Позе (см. Б, I, 31) и 16 ноября 1899 г. о дороге Гуанчжоу—Оньфу (см. Г, I, 947).

<sup>19)</sup> Текст А, 342, В, I, 124.

<sup>20)</sup> Текст В, I, 453.

<sup>21)</sup> Упоминается В, I, 462.

<sup>22)</sup> Morse Trade and administration of China, издание 3-е 1921 г., стр. 442.

<sup>23)</sup> Overlach, указ. сочинение стр. 131 и след.

<sup>24)</sup> Текст А, 247.

<sup>25)</sup> А, 297.

<sup>26)</sup> В, I, 112.



Компания эта (Shantung Eisenbahn gesellschaft) <sup>27)</sup> была организована Deusch Asiatische Bank'ом с капиталом в 54 милл. марок и гарантирована германским правительством 1 июня 1899 г. <sup>28)</sup>. 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. <sup>29)</sup>, 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 Тяньцзинь-Чункинской 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 концессиями <sup>30)</sup>, 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 номинально 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 соответствующ-

щих районах. «Заключение договора об иностранных ж.-д. займах 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» <sup>31)</sup>.

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 Belge en Chine с правительственной «китайской жел.-дорожной компанией», по-английски: «Chinese Railway Company», о финансировании постройки и эксплуатации железной дороги от Пекина до Ханькоу <sup>32)</sup>. Поскольку за этим синдикатом усматривалось влияние Франции и России, Англия выразила энергичный протест <sup>33)</sup> 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. Цзиньхуа—Таокоу; Кантон—Коулун и др.). Соответствующую, хотя и меньшую активность проявил французский капитал (юго-западные проекты и предварительные соглашения на финансирование дороги в Шаньси) <sup>34)</sup>, бельгийский (дорога Кайфын—Хонан) и даже американский (контракт на дорогу Кантон—Ханькоу) <sup>35)</sup>.

### 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 влияния <sup>36)</sup> — довольно тесен. Английские ж.-д. планы в некоторой части сразу же натолкнулись на препятствия в

<sup>27)</sup> Mongton Chih Hsu, цит. соч. стр. 62.

<sup>28)</sup> Текст В. I, 145; оно было дополнено соглашением 27 июля 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.

<sup>29)</sup> Концессия этого рода, — заявил английский посланник лорд Салisbury, — уже не является более только коммерческим или промышленным предприятием, оно представляет политический акт, направленный против британских интересов в районе Янцзы (Оверлах, цит. соч., стр. 31—32).

<sup>30)</sup> 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 бельгийских предприятиях.

<sup>31)</sup> Текст всех договоров В. I.

<sup>32)</sup> «Сфера интересов», говорит Оверлах (цит. соч., стр. IV и сл.), «определяется прежде всего историчной от китай-

<sup>28)</sup> В действительности чисто-германская; китайцы получили акций всего на 300.000 марок.

<sup>29)</sup> В. I, 240.

<sup>30)</sup> В. I, 236.

<sup>31)</sup> О японской концессии на Юмид, которая представляла собой в основе южную ветку КВЖД, отходящую к Японии по Портсмутскому договору, речь будет идти в отделе о ж.-д. строительстве в Маньчжурии.

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 полного 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 Шаньдун). Германский посол бар. Гейннг в августе 1898 г. поставил китайскому правительству на вид, что Германия считает действительной всякую концессию, которую Китай выдст на проведение жел. дорог через территорию Шаньдуна, 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-вея, она подтвердила отсутствие у нее намерений покушаться на права и интересы Германии в провинции Шаньдун. В результате переговоров, уже 2-го сентября 1898 г. между руководящими капиталистическими интересами Англии (Гонконг-Шанхайский банк и Британский и Китайская корпорация) — и Германии (синдикат во главе с Герм.-Азиатским банком) было заключено соглашение о делимитации сфер ж.-д. концессий <sup>37)</sup>, согласно которому британской сферой интересов признавалась долина Янцзы, соединение ее с шаньдунскими линиями в Чиндзяне, провинции к югу от Янцзы, провинция Шаньси и соединения ее с Пекин-Ханькоуской дорогой и с долиной Янцзы через долину Хуан-хэ, тогда как за Германией оставалась провинция Шаньдун и долина Хуан-хэ с соединениями на север через Тяньцзинь и Чентинг, а равно с долиной Янцзы в Чиндзяне или Нанкине. Линия Тяньцзинь—Чиндзян подлежала финансированию на началах кооперации германских и английских интересов.

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

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 Янцзы <sup>38)</sup>.

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 Шаньдуне 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 иному <sup>39)</sup>. В дальнейшем, во время боксерского восстания, Россия захватила Пекин-Мукдэнскую дорогу к северу от Шаньхайгуаня, и оккупация эта длилась до конца 1902 г. Насколько русское правительство было заинтересовано в железных дорогах на север Китая, можно видеть из того, что обменом нот в июне того же года <sup>40)</sup> России удалось, во-первых, не допустить создания на Пекин-Мукдэнской дороге должности иностранного военного содиректора (которым должен был быть англичанин), а во-вторых,—еще раз добиться обязательства Китая строить Пекин-Катганскую 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 задержато, но не остановило процесса проникновения иностранного капитала и иностранных влияний в строительство и эксплуатацию жел. дорог в Китае. Реализация предварительных соглашений, заключенных в пе-

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

<sup>37)</sup> Текст В, I, 266.

<sup>38)</sup> Текст см. А, 358. Договор относительно Пекин-Мукдэнской ж. д. (тогда называвшейся линией Шанхайгуань—Ньючжун) остался, однако, в силе с оговоркой, что дорога должна сохраниться в собственности китайского правительства.

<sup>39)</sup> Текст см. В, I, 207.

<sup>40)</sup> Ст. 3. Текст см. А, 542.

<sup>41)</sup> Текст В, I, 355—356.

риод «борьбы за концессии», происходила как-раз была окончательно оформлена постройка семи до-  
в первые годы XX-го века. Между 1897 и 1907 гг. рог<sup>42)</sup>, а именно:

| НАИМЕНОВАНИЕ  | Чрез какие про-<br>винции проходит | Национализация капитала и на-<br>звание капиталистических орга-<br>низаций  | Дата заключения контрактов   | Год оконча-<br>ния построй-<br>ки |
|---|------------------------------------|---|--|-----------------------------------|
| 1. Пекин—Ханькоу . . .                                    | Чжили—Хэнань—<br>Хубэй.            | Франко-бельг.<br>Société d'études des Chemins<br>de fer en Chine <sup>1)</sup> .  | Предв. 27/IV 1897. (В, I, 145).<br>Доп. 27/VII 1897.<br>Прот. (и. I, 148).<br>Окон. 27/VI 1898. (В, I, 135).       | 1905                              |
| 2. Пекин—Мукдэн <sup>2)</sup> . .                         | Чжили—Мукдэн                       | Британский<br>British and Chinese Corpora-<br>tion <sup>3)</sup> .  | Предв. 7/I 1898.<br>Согл. (В, I, 179).<br>Окон. 10/X 1898. (В, I, 173).<br>Допол. 29/I 1902.<br>Согл. (В, I, 333). | 1903—4                            |
| 3. Цинхуа—Таокоу . . .                                    | Хэнань.                            | Британский.<br>Peking Syndicate <sup>4)</sup> .   | Общ. 21/V 1898.<br>Дог. (В, I, 700).<br>Дог. 3/VII 1905.<br>Займ. (В, I, 506).                                     | 1905                              |
| 4. Чентифу—Тайюанфу .                                     | Шаньей.                            | Французский.<br>(Русско-Азиатский Банк, затем<br>французский синдикат).<br>Société française de construc-<br>tion et d'exploitation des chemins<br>de fer en Chine. | Предв. 21/V 1898. (В, I, 367).<br>Окон. 15/X 1902. (В, I, 35).   | 1907                              |
| 5. Шанхай—Нанкин .  | Цзянсу.                            | Британский.<br>British & Chinese Corporation  | Предв. 13/V 1898. (В, I, 402).<br>Окон. 9/VII 1903 (В, I, 387).  | 1908                              |
| 6. Кайфынь—Хэнань . .                                     | Хэнань.                            | Франко-Бельгийский.<br>La société générale des Che-<br>mins de fer et des tramways en<br>Chine.   | Предв. 1899 (?).<br>Окон. 12/XI 1903 (В, I, 462)   | 1909                              |
| 7. Кантон—Коулун (кит.<br>секция) <sup>5)</sup> . . . . . | —                                  | Британский.<br>Br. & Dg. Corporation.   | Предв. 27/II 1899 (?).<br>Окон. 7/III 1907 (В, I, 615).  | 1910                              |

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

2) Пекин—Мукдэнская дорога была построена толь-  
ко до Симингуя (в 36 милях от Мукдэна). Линия Си-  
мингунь—Мукдэн, построенная японцами, была выку-  
плена Китаем по договору 15 апреля 1907 года. (Текст  
В, I, 627), и передача ее общему управлению Пекин-Мук-  
дэнской дороги состоялась 1 июня 1907 года. (В, I, 632).

3) Синдикат, организованный Гонконг-Шанхайским  
банком и британской же фирмой Жардин Матесон & К<sup>2</sup>.

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

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

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

Отличительная особенность контрактов этого  
периода, связанная с совершенной беспомощ-  
ностью Китая того времени и с всеобщим ожида-  
нием его полного распада,—эта необыкновенная су-  
ровость условий иностранного финансирования,—  
суровость, которая в дальнейшем должна была  
смягчиться. Контракты 1897—1907 годов прак-  
тически устанавливают лишь номинальную власть Ки-  
тая над его правительственными дорогами, финан-  
сируемыми иностранным капиталом, и их постано-  
вления рассчитаны на то, чтобы предоставить это-  
му последнему—под предлогом защиты его инте-

ресов кредитора,—весьма далекий 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 на-  
чалах; прототипом их может служить контракт на  
Пекин-Ханькоускую дорогу, заключенный между  
китайской правительственной компанией и ино-  
странным 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—иностранное 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 распо-  
лагает правами залога-принимателя (ст. 10). Хран-  
ение сумм и все финансовые расчеты поручаются

<sup>42)</sup> Кроме того, ряд предварительных договоров остался  
без дальнейшего движения (часть их реализовалось 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, 1), которая не была построена. После долгих перипетий  
этот договор был кит. пр.-вом аннулирован в 1905 г. ценой упла-  
ты суммы, вавое 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 иностранного контрагента лишь постольку он имеет обещание, что за исключением того, что может быть получено из Ханьянских заводов (в 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, администрация и эксплуатация дороги (direction, administration et 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 директору 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) <sup>43</sup>.

В остальных двух контрактах этого типа (заимы на дороги Чентинфу—Тайюанфу и Кайфын—Хонан) содержится лишь отличие, что: 1) к крашению 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 контролировать 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 прямое обеспечение самую дорогу и все ее имущество (ст. 3), при чем, в случае неуплаты, корпорация на весь оставшийся срок договора забирает дорогу в свое полное владение и управление (ст. 8). Руководство постройкой и эксплуатацией дороги принадлежит правлению из 5 лиц (2 китайца от правительства и 3 иностранца, назначенные корпорацией). Все важные должности замещаются иностранцами по назначению правления (ст. 6). Контрагент является монопольным закупочным

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—Таокуй, в Хонане, имеет форму договора о выкупе дороги, которая была выстроена Пекинским 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 назначаются 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 — иностранцы. 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 года <sup>44</sup>) эти условия были опять ухудшены — между прочим, по 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 складается 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) гарантирование 5% по займу;

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

г) прибыли от монополизации определенным банком (Гонг-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.

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

<sup>44</sup>) Текст В, I, 331.

2) К числу выгод, извлекаемых иностранными капиталистами, нужно добавить те, которые вытекают из оговорок, 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 Оверлахом<sup>45)</sup>, что и в случаях, когда имелась только последняя оговорка, 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 вышеприведенных 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 оговаривалось, 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) правительственными гарантиями;
- б) прямым обеспечением долга является сама дорога;

а) 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 якого 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 пыталось предпринять условия будущих договоров путем установления следующих двух «незыблемых принципов»:

1) В дальнейшем, при заключении новых железнодорожных и горных займов, по крайней мере,  $\frac{1}{10}$  капитала должно принадлежать китайцам, в противном случае правительство не будет давать своего согласия;

2) независимо от размеров и пропорции капитала административный 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, каждое 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, владельцами 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».

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 банком<sup>46)</sup>. 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

<sup>45)</sup> Оверлах, цит. соч., стр. 59—60.

<sup>46)</sup> Оверлах, цит. соч., стр. 47—48.

времени до времени»,—говорит Оверлах <sup>47)</sup>, 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,—заклучалась в исключительной возможности постройки 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 монополиями, 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 заинтересовался 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 иностранцами, 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 лишены значения. 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,—почить на лаврах и ослабить свой военно-полити-

ческий нажим на Китай <sup>48)</sup>. Все эти факторы выявились окончательно к 1907—1908 годам, когда они и сказались в области железнодорожного строительства.

## ПУКОУСКИЕ УСЛОВИЯ.

Перетом в условиях иностранного контроля над железными дорогами выявился в связи с постройкой железной дороги Тяньцзинь—Пукосу, и новые смягченные условия часто именуются «пукоскими» (Pukow Terms).

Дорога эта была проектирована еще в 1897 году, и концессия на нее выдана китайцу Юнь Вингу, связавшему себя с британскими финансовыми 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 Railways <sup>49)</sup> интересов. Предварительный контракт был подписан 18 мая 1899 года <sup>50)</sup>, но заключение окончательного договора задержалось до 13 января 1908 года <sup>51)</sup>, 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 стерлингов <sup>52)</sup> 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 неограниченной собственности и под контролем китайского правительства, а специфицированные правительственные доходы от лицензирования <sup>53)</sup> и внутренних налогов в провинции Чжили, Шаньдун и в г. Нанкине на общую сумму 3.7 милл. хайгуан-таэлей в год и от туземных таможен в провинции Цзяньсу на сумму 100.000 хайгуан-таэлей в год. Тут же оговаривалось, что в случае неуплаты или просрочки очередного годовичного взноса управление этими источниками доходов временно переходит в руки Китайских Морских Таможен <sup>54)</sup>.

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

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

<sup>47)</sup> Оверлах, цит. соч. стр. 45.

<sup>48)</sup> О комбинации этих интересов см. ниже.

<sup>49)</sup> Текст В, I, 694.

<sup>50)</sup> Текст В, I, 684.

<sup>51)</sup> На тех же точно условиях 28 сентября 1910 г. был предоставлен дополнительный заем в 4,8 милл. ф. ст. (текст см. I, 814).

<sup>52)</sup> Особый сбор с товаров при их передвижении по кит. территориям.

<sup>53)</sup> Эти таможен, как известно, состоят под иностранным контролем.

<sup>48)</sup> Там же, стр. 48—49; работа другой крупной британской организации Пекинского синдиката проявилась гл. обр. в направлении горных разработок.

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 определения его функций разрешаются Управляющим-Директором, по соглашению с подерживаемым 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 общими 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 в праве 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 оригинальные 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 эксплуатации 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-Ниппо<sup>53)</sup> (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 жел.-дор. займов и восстановления контроля китайского правительства над его дорогами. Именно 13 апреля 1908 года было заключено рабочее соглашение<sup>54)</sup> (Working argument) относительно Шанхай-Нанкинской дороги, которое внесло

значительные изменения в статус этого предприятия. Именно, контроль и наблюдение за работой дороги были правлением (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 исчерпывающую 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 воспользовавшись своим правом выкупа Пекин-Ханькоуской 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 займа<sup>55)</sup>, частью путем займа в 5 милл. ф. ст. от Banque de l'Indo-Chine (французского) и Гонконг-Шанхайского (британского) банка<sup>56)</sup>. 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 Чжили 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 Китая<sup>57)</sup>.

## 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 Хугуанских<sup>58)</sup> железных дорог было заключено с тройственной группой (германские, английские и французские интересы) 6-го июня 1909 года<sup>59)</sup>. Соглашение это вызвало бурный протест (вплоть до персональных телеграмм президента Тафта китайскому принцу-регенту) со стороны Америки, которая ссылаясь, между прочим, на опцион финансирования Хунань-Хубэй-Сычуаньских линий, предоставленных американским, совместно с английскими, интересам в 1903 году<sup>60)</sup>. В итоге тройственное соглашение должно было допустить уча-

<sup>53)</sup> Проспект займа в 10 милл. немс. долл. 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 Инокама Слешим Банком. В 1912 году большая часть остатка послужила обеспечением для займа у другой английской фирмы (см. В, I, 756; также 835).

<sup>54)</sup> Договор о займе в 5 милл. фунт. стерл. зол. из 5% (потом 4½%) — текст см. В, I, 747.

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

<sup>56)</sup> Хугуанское наместничество состояло из провинций Хунань и Хубэй.

<sup>57)</sup> Текст В, I, 880.

<sup>58)</sup> Нота 15 авг. 1903 г., текст см. В, I, 885.

<sup>59)</sup> Текст В, I, 702.

<sup>60)</sup> Текст В, I, 405.

стие американских интересов и превратиться в четверное. 23 мая 1910 года четверное соглашение было оформлено применительно к Хугуанскому проекту<sup>83)</sup>, 10 ноября того же года оно приняло перманентный характер<sup>84)</sup>, а 20-го мая 1911 года состоялось подписание окончательного соглашения<sup>85)</sup>. Контрагентами китайского правительства явились: 1) с германской стороны — Германско-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 «Национал 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-Ханкоускую дорогу, — на постройку следующих дорог<sup>86)</sup>.

1) Учун-Иючжоу-Чанша — южная граница Хунана (900 км.), так назыв. Хубэй-Хунанская секция дороги. Кантон — Ханькоу.

2) Гуаншуй (Kuangshui) — (Хубэй) — Сянгайан (Usianguan) Чин-мечжоу (Chingmenczhou) — Ичан (600 км.) и Ичан — Гуйчжоу (Сычуань) — 300 км.

Условия займа в общем и целом соответствовали Пукоуским — в частности, совершенно перепи-санной из Пукоуского контракта оказалась статья 17-ая, касающаяся распределения компетенции между китайской администрацией и иностранными инженерами. Что касается национальности последних, то на Хубэй-Хунанской 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, содержит (ст. 9) оговорку о том, что в случае неплатежа управление этими доходами передается морским таможенн. Закупочными агентами для всей системы должны были явиться British and Chinese Corporation и Deutsche Asiatische Bank (с обязательством равных преимуществ 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 всех этих планов реализовалась лишь незначительная часть<sup>87)</sup>.

<sup>83)</sup> Текст см. В. I, 886.

<sup>84)</sup> См. ниже.

<sup>85)</sup> Текст В. I, 886.

<sup>86)</sup> Из обмена писем от 26 сент. 1913 г., 21 янв. и 23 янв. 1914 г. (В. I, 892—894) видно, что банки усиленно добивались разрешения на prolongation Сычуаньской дороги до Чен-доу и Хунанской 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 Туанзундской Аш. К-ней, оно обратится к тем же банкам.

<sup>87)</sup> См. список жел. дорог Китая (приложение I). До настоящего времени построена линия Учун — Чанша — Чучжоу. На линии Ханькоу — Ичан построена только насыпь (частич-

## НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В КИТАЕ.

Переговоры о Хугуанском займе оказались тесно связанными с вопросом, который к тому времени приобрел большую остроту — 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 девятисотых годов в Китае повлиять тенденция к самостоятельному железнодорожному строительству без иностранного капитала и даже без иностранных инженеров. Инициатива этого движения исходила от провинциальных интересов и одно время сопровождалась немалым национальным подъемом. Понимая, что железные дороги служат орудием захвата страны иностранцами, купцы и «джентри» (более состоятельная 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-нан еще в 1903 г. получил концессию на постройку дороги Сватоу Чжао-чжоу. 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 миль). Тогда же началась постройка дорог в провинциях Аньхуэй (Уху-Гуантечжоу) Чжэцзян и Цзянсу (Шанхай — Ханчжоу — Нинпо). В 1908 году была образована китайская компания с капиталом в 28 милл. таэлей и начала постройкой линия Начан — Цзюцзян (Kiu kiang) в провинции Цзянси (ныне выстроено 79 миль). Еще раньше, в 1907 году, началась постройка на частные средства (главным образом китайцев, живущих за границей) дороги Чжанчжоу — Амой в Фуцзяне (31 миль), и тогда же появилась Цицзянская узкоколейка (Маньчжурия). В 1910 г. началась постройка Хонанской ветки Тунгуан (Tungkuan) — Хонанфу и Сычуань-Ханькоуской дороги<sup>88)</sup>. Помимо указанных, частными провинциальными интересами был запрокинут ряд других железных дорог. Осуществлению этих проектов мешали отчасти недостатки капиталов, отчасти дефекты организации, приводившие к нередким панамам, отчасти политика центрального правительства, которое незадолго до революции встало на путь национализации частных железных дорог.

го), ныне во многих местах разрушенная. Постройка третьей линии вообще не вошла в состав техниче-ского проекта.

<sup>88)</sup> Mongton Chih Hsu. Railway problems in China. 1915 г. стр. 91.



Эта национализация, с точки зрения внутренних взаимоотношений в Китае, диктовалась, повидимому, здоровыми государственным соображениями но, вместе с тем, она явилась, с одной стороны, попыткой восстановить внутри страны авторитет центральной власти, поколебленный унижением 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 железными дорогами, тем самым же нуждали правительство аннулировать концессии, выданные на те же линии китайцам или перенести на себя строящиеся китайцами дороги. Зависимость политики национализации от иностранного давления явствует из того факта, что интересы частных провинциальных компаний нередко приходили в столкновение именно с интересами иностранного капитала. Классический случай представляет собой, с одной стороны, историю упомянутой выше дороги Шанхай—Ханчжоу—Нинпо, 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 «провинциальным ж.-д. бюро» и двум организованным по их инициативе акционерным обществам (железнодорожные компании провинций Цзянсу и Чжэцзян), то англичане учинили очередной нажим и вынудили китайское правительство, несмотря на то, что у указанных выше китайских обществ были достаточные средства на постройку дорог<sup>60)</sup>,—заключить внешний заем в 1,5 милл. ф. стерлингов и представить им известный контроль над дорогой<sup>61)</sup>. Первое время этот контроль был номинальным<sup>62)</sup>, но впоследствии 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 Хубэй, Хунань и Сычуань. Купечество, джентри и студенческие организации посылали бесчисленные протесты и предпринимали все возможные шаги, чтобы не допустить постройки дорог центральным правительством под контролем иностранцев. Возбуждение это было направ-

лено 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 займом.

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 эдикт<sup>73)</sup> о национализации всех железнодорожных магистралей. «Правительство», — указывалось в этом эдикте, — «для успешного отправления своих функций, должно располагать магистралями, расходящимися во всех направлениях к государственными границами. До сих пор методы строительства были неудачны и не было определенного плана, в результате ж.-д. администрация во всей стране пришла в беспорядок». Перечисляя неуспешные 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 довершили дело<sup>74)</sup>.

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

<sup>60)</sup> Средства эти были получены путем общественной подписки на акции, при чем около 40.000 акционеров были рабочие, фермеры и мелкие торговцы. Mongton Chih Hsu, цит. соч., стр. 97.

<sup>61)</sup> См. выше стр. 16.

<sup>62)</sup> Mongton Chih 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. прав. 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. комиссион за зайчики, которые делались помимо корпорации провинциальными компаниями. «Вот что значит вынужденный заем», горько прибавляет китайский автор.

<sup>73)</sup> Текст см. В, I, 895.

<sup>74)</sup> Виллоуби (см. «Foreign rights and interests In China», 1920 г., стр. 558) дает следующую выдержку из статьи американца Стрэта: Шен Кун-бей, будучи министром путей сообщения, после подписания Хугуанского контракта, принял меры к выкупу прав провинциальных компаний. Скупил большую часть провинц. облигаций, он затем, разумеется, предложил выкупить их по паритету. За остальные облигации, в которых он не был лично заинтересован, он удовлетворялся предложением 60%. Результатом, разумеется, было восстание.

Подробнее о 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, принятая под давлением тех же иностранцев.

Однако, в области железнодорожной политики республиканское правительство под давлением тех же обстоятельств — необходимости «собрать» государство и зависимости от иностранного капитала, — и 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 Шикай продолжал политику своих предшественников в деле сосредоточения жел.-дорожных строителств в руках центрального правительства. Борьба этого правительства с провинциальными интересами, в частности, стремление его не допустить заключения провинциями самостоятельных иностранных займов — сыграли 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 — Ханчжоу — Нинпо<sup>74)</sup>. Дорог Хугуанских<sup>75)</sup>, частной линии в Хонане, которая вошла как часть в дорогу Лунг-Хай (1912 г.), и некоторых других<sup>76)</sup>.

## 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 на международном масштабе иностранных капиталистических интересов, позволивших им противопоставить китайскому правительству большее единство взамен того разброда и соперничества, которое сказалось ко времени заключения контракта Тяньцзинь—Пукоу<sup>77)</sup>. История этой консолидации заслуживает того, чтобы на ней остановиться.

Напомним, что уже Тяньцзинь-Пукоуская дорога явилась результатом объединения капиталов 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 эlimинирования конкуренции, англичане пошли на известное соглашение с французами. Именно 2-го октября 1905 г. между тремя британскими компаниями «Британск. и Китайская Корпорация», «Пекинский Синдикат» и «Yangtze Volly Company» — с одной стороны, французским синдикатом, руководимым

Banque de Z'Indo-Chine — с другой, и британской же компанией Chinese Central Rlys — с третьей. Было заключено соглашение<sup>78)</sup>, коим эта последняя компания, которая явилась впоследствии участником договора о Тяньцзинь-Пукоуской дороге, была превращена 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. Корпорация и Chinese Central Railways), французской (синдикат крупнейших французск. банков во главе с Banque de L'Indo-Chine) и германск. (группа 15 мощных банков, представленная синдикатом Deutsch-asiatische Gesenbahn gesellschaft был заключ. договор<sup>79)</sup>, отчасти пред-

<sup>74)</sup> Соглашение с жел.-дор. компанией провинции Цзяньсу о выкупе ее секции было заключено в начале 1913 г. (В. I, 711); 14 февраля и 19 сентября 1914 г. были заключены дополняющие договоры с Британской и Китайской Корпорацией, устами заключающие: 1) выкуп упомянутой секции из суммы полученного в 1908 г. займа; 2) заключение нового займа в 375 тыс. фунт. стерл. для выкупа обеспеченного этой секцией японского займа Временному Правительству в Нанкинге; 3) Выкуп Чжэцзянской секции — из сумм займа 1908 г. (тект. там же).

<sup>75)</sup> Текст соглашения о выкупе Хугуанской секции дороги Кинчонг — Ханькоу — неизвестен; соглашение о выкупе Ханькоу-Сычуаньской дороги заключено 2 ноября 1912 г. (текст см. В. I, 896).

<sup>76)</sup> 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 мпт. долларов (см. прилож. III). Список оставшихся частных железных дорог — см. приложение I.

<sup>77)</sup> Текст В. I, 534. Chinese Central Railways представляла собой первоначально объединение Брит. и Кит. Корпорации и Пекинск. Синдиката. Соглашение это как-будто бы практического значения не возымело.

<sup>78)</sup> Текст В. I, 833.

<sup>79)</sup> То обстоятельство, что Китаю удалось добиться такого успеха при заключении этого контракта, имело своей ближайшей причиной соперничество и разнобой между немцами и англичанами, которым китайцы искусно воспользовались во время переговоров. Капиталистические организации не переставали возмущаться «агальными требованиями Китая» и усиленно эксплуатировали то обстоятельство, что при постройке дороги довольно быстро обнаружилось крупная пангана.

восхищающий в сфере ж.-д. строительства те принципы, которые в 1913 г. привели в области общих финансов к образованию первого Консорциума. Именно, сказанные организации условились (ст. 3), что все ж.-д. займы, предоставляемые которой-либо из них центральной или провинциальным властям Китая, или под гарантию этих последних, подлежат равномерному распределению между тремя группами. Такое же распределение должно иметь место в области заказов и снабжения жел. дорог материалами (ст. 11). Согласно ст. 12-й концессии, полученные Chinese Central Railways, исклочены из сферы действия соглашения, но в каждой из этих концессий к северу от Янцзы германская группа 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 соглашение<sup>80)</sup>.

Оба эти договора не могут быть поняты иначе, как реакция против Пукоуских 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 непосредственно не потребуются для постройки, должны находиться под контролем кредиторов на условиях не худших, чем содержащиеся в (предв.) 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 сговора и элиминации конкуренции вновь вынудить китайское правительство к принятию более тяжелых условий. Тенденция эта не успела сказаться при заключении Хугуанского договора (ввиду 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 финансов<sup>81)</sup>.

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

<sup>81)</sup> 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 Иокогамско-Специальным банком).

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

## КОНТРАКТЫ ПРЕДВОЕННОГО И ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ.

В 1912—1914 гг. иностранцы добились от Китая ряда ухудшений в условиях, содержавшихся в предшествующих контрактах. Так, к договору о Хугуанском займе, обменом нот 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 дорогами и их имуществом<sup>82)</sup>; 3) ревизоры, назначаемые кредиторами, в праве налагать «вето» на ассигновки; 4) во главе материальной службы дорог ставится иностранец; 5) финансовый контроль со стороны иностранцев вообще усилен. Как видно из 17-кста этой переписки<sup>83)</sup>, банки ставили подписание этого дополнительного соглашения условием перевода в Китай фондов, полученных от займа. Аналогичное ухудшение имело место в отношении дороги Шанхай—Ханчжоу—Нинпо: при подписании договора 19 сент. 1914 г. о выкупе Чжэцзянской секции из сумм, полученных от займа<sup>84)</sup>, кредитор добился 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 тяги, начальника материальной службы и главного бухгалтера. Последний к тому же получал (ст. 5) право подписывать чеки совместно с китайским директором. Дальнейшее усиление британского влияния на дороге было обеспечено тем обстоятельством, что «в интересах экономики» китайский директор и служащие должны были быть отныне общими для этой дороги с дорогой Шанхай—Нанкин, на которой иностранный контроль гораздо значительней.

Та же регрессивная тенденция наблюдается в новых контрактах. Уже заключенный 2-го октября 1909 года договор<sup>85)</sup> 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 жесткие условия, в частности — прямое обеспечение займа самой дорогой и эксплуатации 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.

<sup>82)</sup> Гарантия эта установлена «временной» — пока китайское правительство не докажет, что доходы от лицензий — первоначальное обеспечение займа—не сократятся, и что они будут в пределах достижения центральной власти. Очевидно, к этому времени уже начался процесс фискальной эмиссии провинций от Пекина.

<sup>83)</sup> См. В. I, 888—892.

<sup>84)</sup> См. выше. Текст В. I, 715.

<sup>85)</sup> Текст В. I, 800. Соглашение между иностранными интересами (британская фирма Паулинг и американск. группа), там же, 802.

сентября 1912 года, с франко-бельгийским обществом *Compagnie generale des chemins de fer et des tramways en Chine* <sup>80)</sup> был заключен известный контракт на постройку жел. дор. Лунг-Хай, послуживший затем прообразом других контрактов того же периода. На этом контракте следует остановиться подробнее.

Упомянутая компания еще в период битвы за концессию заключила договор о постройке линии Кайфын—Хонан. Статья 23 этого договора<sup>81)</sup> предоставляла обществу опцион на иностранное финансирование продления дороги до Сянфу (Шэньси). 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 средне-азиатскими 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 возможности, вернуться к прежним условиям. В результате подписанный 24-го сентября 1912 г. контракт <sup>82)</sup> явился компромиссом между теми и другими—между контрактами второго и третьего периодов.

Контракт этот устанавливает продление дороги Кайфын—Хонан на запад до Ланчжоу (столица Ганьсу) и на восток до морского побережья в Хайчжоу в сев. Цзянсу (отсюда название Лунг-Хай). 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 управляется на основе договора 1912 года<sup>83)</sup>. 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 главн. инженером (ст. 13). Что касается управления дорогою, 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.). Наем 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 принимаемы на службу, «если они достаточно компетентны»—при чем 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 потожение 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). Ассигновки подписываются, и финансовый контроль осуществляется совместно китайским директором и иностранным главным бухгалтером.

В области снабжения—монопольным агентом является компания. Французские и 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 достаточное представление о характере принятого компромисса.

Чтобы покончить с юридическим статусом этой дороги, нужд, забегая вперед, указать, что 1 мая 1920 г. было заключено дополнительное соглашение<sup>84)</sup> с той же франко-бельгийской компанией и с Нидерландским синдикатом<sup>85)</sup> о дополнительном займе в 150 миллион. франков и 50 милл. голландских гильдеров<sup>86)</sup> из 8%—для устройства морского порта в Хайчжоу и для постройки крайней восточной секции дороги (от моря до пересечения с линией Тяньцзинь—Пукоу). Управление до-

<sup>80)</sup> Общество это было оборудовано в Брюсселе, но, как и другие бельгийские компании в Китае, оно контролировалось французскими финансистами. См. выше, стр. 67.

<sup>81)</sup> См. выше, стр. 67 и 68.

<sup>82)</sup> Текст В, II, 977.

<sup>83)</sup> Насколько можно судить, однако, дороги эти по сей день управляются раздельно.

<sup>84)</sup> См. 3, 330—331.

<sup>85)</sup> Нидерландский К<sup>о</sup> портовых работ, действующей от своего имени и от имени Нидерландского синдиката для Китая.

<sup>86)</sup> В то время гильдер составлял, примерно, 2 шиллинга.

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

Дорога Лунг-хан 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-Хан, были затем более или менее полностью 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—Суйчжоу—Ченду)<sup>93)</sup> (Сычуань)—около 960 миль.

2) 14 ноября 1913 г.—соглашение с Chinese Central Railways о постройке линии Пукоу—Синьан (на Пекин-Ханькоуской дороге) около 300 миль<sup>94)</sup>.

3) 21 января 1914 г.—соглашение с французским банком Banque Industrielle de Chine о постройке дороги от Янчоу (Гуандун)—через Наннинг—Поэ и Шинг'и до Юньчаньфу и оттуда до Чункинга (Сычуань)<sup>95)</sup>.

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 Гуанте-чжоу) и Нанчан—Пиньсянь<sup>96)</sup>.

5) 25 июня 1924 г.—соглашение с британской фирмой Паулинг и К<sup>о</sup>—о постройке дороги от пункта на р. Янцзы против Шан до Шинг'и в пр. Гуйчжоу, с веткой от Чанши (Changte) до Чанша (Хунань)—всего около 800 миль<sup>97)</sup>.

<sup>93)</sup> Текст В. II, 1042. В этом договоре китайское правительство взяло на себя, между прочим, обязательство выкупить частную железную дорогу Ту-Пу.

<sup>94)</sup> 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-Хан; 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.

<sup>95)</sup> Текст В. II, 1099.

<sup>96)</sup> Текст В. II, 1113. Названная система должна была инкорпорировать (и стало-быть подчинить иностранному контролю) также китайскую правительственную дорогу Чжунчжоу—Пиньсянь (см. ниже).

<sup>97)</sup> Текст В. II, 1130. Предварительное соглашение было заключено еще 18 декабря 1913 года (В. II, 1146). Между прочим, иностранная фирма получает по этому договору комиссию в 7% со стоимости постройки (тогда как раньше устанавливалось не более 5%).

Для полноты этого списка нужно добавить, что обменом нот от 31-го декабря 1913 <sup>98)</sup> года—Германия обеспечила предоставление германскому капиталу финансирования (и связанного с ним контроля—на условиях, как прямо оговорено, контракта Лунг-Хан<sup>99)</sup>) железных дорог: а) Каоми (на Шаньдунской железной дороге)—Ичжоуфу—Ханчжуан, впоследствии измененный на Суйчжоу (провинция Цзяньсу) 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 Мергенъ—Цицикар (Маньчжурия)<sup>100)</sup> 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, протяжением в 1.500 миль (впоследствии сокращено до 1.100 миль)<sup>101)</sup>. 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-Хан<sup>102)</sup>, ни на одной дороге не начиналось серьезной постройки, и даже не было выпущено займа<sup>103)</sup>. Причиной явились 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, немалую 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—

<sup>98)</sup> Текст см. В. II, 1095.

<sup>99)</sup> С добавлением принципа наибольшего благоприятствования по сравнению с будущими контрактами.

<sup>100)</sup> Текст В. II, 1268.

<sup>101)</sup> Тексты В. II, 1313—1323. Первоначально были намерены к постройке следующие линии: Ханчжоу (Хунань)—Наннинг (Гуандун); Фынген (Fengcheng) (Шанонь)—Нинся (Ганьсусу); Нинься—Ламчжоу; Гуинчжоу—Лу-хуэй (Гуандун) и Ханчжоу—Венчжоу (Чжэцзян). В дальнейшем однако конкретное содержание этой концессии беспрерывно менялось—отчасти вследствие того, что американцы постоянно оказывались завлеченными в чью-либо чужую сферу железнодорожных интересов, что вызывало протесты со стороны владельцев этой сферы. Последним соглашением от 30 июня 1917 г. намерены лишь две дороги от линии Пекин—Ханькоу до Ченду (Сычуань) и от Чжунчжоу до Баокина (Peking) (Хунань).

<sup>102)</sup> И на этой дороге работа шла чрезвычайно медленно.

<sup>103)</sup> Вовсе не были выпущены займы на дороги Цзинчжоу—Айгун, Нанкин—Хуаньшань, Татун—Ченду (см. соотв. места у Мак. Муррея). В связи с дорогой Янчжоу—Чунчэнган был получен лишь аванс в 32 с лишним милл. фр.; еще меньшие авансы на предпринятые расходы были получены в связи с договором Пукоу—Синьан и проектом Русско-Азиатского банка. Что касается постройки, то согласно China Yearbook 1925/26 г. (стр. 336 и след.) на всех этих дорогах вместе сделаны лишь следующие работы: был начат сооружением Пукоуской конеч линии Пукоу—Синьань, и произведена разведка двух линий на 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 остальных проектов следует признать довольно неопределенным. Формально соответствующие договоры как будто продолжают связывать обе стороны<sup>104)</sup>, и в списке железных дорог Китая, составленном Китайским Правительственным Бюро Экономической Информации<sup>105)</sup>, мы находим все эти линии в отделе «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 правительственных кругах обсуждается вопрос об **аннулировании** контракта с Banque Industrielle de Chine, из чего следует, что он пока считается дей-

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 ним, 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 контрагента<sup>106)</sup>, который может сослаться на формально действующий договор.

## ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

### НОВЫЙ КОНСОРЦИУМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА.

#### МЕЖДУНАРОДНАЯ ПОЛИТИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ В КИТАЕ ПОСЛЕ ВОЙНЫ.

Мировая война, как сказано, имела, между прочим, своим последствием фактическое приостановку ж.-д. строительства в Китае. Иностранные державы и иностранный капитал оказались занятыми в другом месте, и, в результате, предвоенные 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 (и вследствие гражданской войны, и по доброй воле), но зато 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)<sup>107)</sup>, а история предъявления 21 требования в 1915 г. показала что Япония решила использовать сложившуюся для нея в Китае ситуацию для извлечения максимальных выгод. С другой стороны, обнаружившаяся 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-

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 выделось 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—и даже, быть может, ее собственному западному побережью.

Все эти опасения могут быть признаны преувеличенными, но они должны были вызвать 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 прежние времена Соединенные Штаты имели ту же тенденцию к «интернациональному кооперированию» — что объяснялось отчасти их экономической значимостью, отчасти слабостью их военных сил и вытекавшим отсю-

<sup>104)</sup> Поскольку, впрочем, действительный контрагент связан договором о консорциуме (см. ниже), он должен был быть в случае реализации контракта допущен к его интернационализации.

<sup>105)</sup> Приложение № 25 к Chinese Economic Monthly за 1925 год.

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

<sup>107)</sup> Far Eastern Times 30 марта 1925 года.

да предпочтением таскать каштаны из огня чужими руками,—отчасти, наконец, стремлением противо-поставить 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, связанной с Дальним Востоком. Облечение собственных американских целей в форму международного действия диктовалось, так или иначе, как всей предшествующей историей, так и природой послевоенной 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 Шаньдуня.

### 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 давнишним тяготением 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 необходимостью делиться с остальными великими державами,—а с другой стороны,—существить, наконец, тот международный, т.-е., в сущности, 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 апогея.

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

История консорциума—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 Мукдене Стрэтта, проявила инициативу и приняла 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 вести какую-либо самостоятельную политику или действительно пренебрегала дипломатией доллара<sup>109</sup>), а просто из нежелания Соединенных Штатов компрометировать свою либеральную репутацию (из какой-либо 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 крутой 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 письмами 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—вела в дипломатическом порядке между самими правительствами)<sup>109</sup>) — 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 то, что вне сферы консорциума остаются только Южно-Маньчжурская ж. д. со всеми ее начальными ветвями, а также линии Синьфу—Мукден, Гиринь—Чанчунь и проектированные японцами еще в 1918 г. железные дороги Сыпингай—Таснаньфу, Чанчунь—Таонаньфу, Гиринь—Хюйнин, Кайюань—Гиринь (о них см. ниже гл. VI). Договор о новом консорциуме<sup>110</sup>) был подписан 15-го октября 1920 года между Гонконг-Шанхайским банком, Индо-Китайским банком, Иокобама-Спеши банком и несколькими американ-

<sup>109</sup>) «Дипломатия доллара была определена Вильямом Стрэттом, как логичное проявление нашей национальной мощи и правомерное стремление Соед. Штатов занять более важное место за совещательным столом народов. Эта политика имеет целью не только защищать существующие коммерческие и иные интересы, но и окупить дороги, тем, кто еще их не имеет, но кто будет их иметь». (Оверхаг, цит. соч., стр. 215). Такова именно политика Америки в Южно-Китайских государствах.

<sup>110</sup>) Опубликованно полностью в Д. стр. 324—356.

<sup>111</sup>) Текст там же, стр. 357.

скими банками, каждый из которых (а амер. банки все вместе) является представителем банковской группы своей национальности<sup>111)</sup>. Договор содержит в себе, между прочим, следующие пункты, представляющие интерес с точки зрения вопроса о ж.-д. строительстве: 1) Во введении указывается, что правительство четырех заинтересованных держав, обязавшись, каждое, представить 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 предвзятых авансах в счет льгот 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. правительство четырех держав официально уведомляло 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 поддержку<sup>112)</sup>.

28-го мая 1923 года, в связи с нападками на консорциум, совет этого последнего сделал нужным выступить с резолюцией<sup>113)</sup>, 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

политике расчленения его и огораживания в нем сфер 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, устранить 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, попыталось сговориться 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 бы 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., по-настоящему 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 Китая<sup>114)</sup>. Этого рода функции — при условии, разумеется, приличной завесы в высшей степени отвечающей 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 иных<sup>115)</sup>. Публичные кредитные операции китайского правительства ограничались 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,

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

<sup>112)</sup> Текст см. Д. 324—325.

<sup>113)</sup> Текст см. Ж. 809.

<sup>114)</sup> Ср.: «Консорциум... будет иметь власть кошелек в своих руках, и поэтому станет реальным правительством Китая». Bussill: 'The problem of China', 1922 г., стр. 162.

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



так как не один только консорциум играет здесь роль), — но ведь совершенно очевидно, что цели консорциума при его создании отнюдь не ограничивались подобной филантропией<sup>110</sup>).

Причины неудачи консорциума кратко могут быть определены так: 1) Развивавшееся за последние годы в Китае национальное движение делало для всякого китайского правительства невозможным заключение займов на уничижительных 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 настаивать на всякого рода «гарантиях», «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 неприемлемой и вызвать бурное возмущение, воспринятое консорциумом осуществление чего-либо положительное<sup>111</sup>). 3) Ход внутренней борьбы в Китае привел к полной эмансипации от центра провинциальных и вообще китайских властей, возглавляемых милитаристами. Совершенно очевидно, что контролировать финансы двух дюжины генералов несравненно сложнее, чем иметь дело с одной центральной властью. 4) Со времени падения кабинета Тераучи, 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 было<sup>112</sup>). 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 продолжениями двух-трех существующих линий (см. след. главу). Отчасти в этом повинны общие условия — на что не перестают указывать сторонники консорциума<sup>113</sup>). Но не может быть сомнения, что позиция и даже самое существование консорциума сыграло здесь значительную роль и что, 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 сообщения<sup>114</sup>).

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 рогаки. 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 невозможности договора, ж.-д. строительство Китая должно будет, очевидно, вступить в новую фазу.

<sup>110</sup>) Впрочем, последнее время английские и американские капиталы в самом деле склонны из 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 юшка, находящаяся у власти в Китае, в любой момент готова заложить ресурсы этой страны, лишь бы получить деньги. Консорциум предпринимает соперничество иностранных держав, заинтересованных в Китае... Консорциум сам по себе не заключает никаких сделок и ничего не выиграл для себя, но он воспринимается множеством нежелательных соотношений и, таким образом, благодаря своей отрицательной позиции сохранил в неприкосновенности ресурсы Китая до момента действительного возрождения Китайской республики».

<sup>111</sup>) В апреле 1925 г. в Британской Палате Общин был задан вопрос, известно ли Правительству о осуществлении в Китае предубеждения против консорциума, с которым Китай не желает иметь никакого дела. В своем ответе Чемберлен вынужден был признать, что ему об этом хорошо известно.

<sup>112</sup>) Железнодорожные займы отличаются от общих административных тем, что они в меньшей степени несут риск, 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.

<sup>113</sup>) Американская газета в Шанхае The China Press от 7 января 1925 г. находит, напр., что «никакая сила на земле не может заставить частных инвесторов вложиться при настоящих условиях что бы то ни было в китайские ценные бумаги» (имеются в виду железнодорожные обязательства).

<sup>114</sup>) «В области развития путей сообщения наблюдается полный крах», — пишет Far Eastern Times (Пекин) от 17 января 1925 г.: «...и так оно останется, пока не будет основана 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<sup>121</sup>.

## СТРОИТЕЛЬСТВО.

Как мы только-что указывали, образование нового концессиума, 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 концессии — именно с договором 1919 г. с «Пекинским Синдикатом» (британским) о продлении дороги Таокоу—Циньхуа до Минсена на Желтой реке (60 км.)<sup>122</sup> и уже упомянутым договором 1920 г. с франко-бельгийскими и голландскими интересами о дополнительном займе для постройки дороги Лунг-Хан. 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<sup>123</sup>.

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 колей на участке Тоншан—Шаньхайгуань Пекин-Мукдэнской дороги (закончено)<sup>124</sup> и на окончатые ветки в 133 километра от Цзинсянь (Chin Hsien) до Чаояна (Chao Yang) ныне построено 112 км. до угольных копей в Пей-Пяо<sup>125</sup>.

Из дорог, на которые были также предоставлены займы, под постройкой все еще числится Ханькоу-Сычуанская (одна из Хугуанских линий), но она практически находится на положении концессии.

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-

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-Мукдэнской дороги) и собственными техническими силами—дороги от Пекина на северо-запад. Первая секция в 134 мили до Катгана была закончена в сентябре 1909 г.; в апреле 1915 г. дорога была доведена до Татунфу, в сентябре до Фынчэна (266 миль от Пекина). Постройка продолжалась и дальше, дойдя в апреле 1921 г. до Сюйяна (по имени которого дорога теперь называется), и в феврале 1923 г. до Баодо (Paotow). Проектируя дальнейшее продление до Нинься, китайское правительство должно было, ввиду скудности 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 продвинулась.

Помимо того, самостоятельное китайское железнодорожное строительство происходило во многих провинциях, но нигде пока не было доведено 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 к тому, то другим районом Китая. В таком порядке были, между прочим, построены насыпи для дороги в Чжили (Шицзягуан—Цанчжоу), в Шаньдуне (Вейсянь—Чифу) и в некоторых других местах. Дальше этого, однако, дело не пошло<sup>126</sup>. 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, представля-

<sup>121</sup> 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 железнодорожными дорогами, на которые не нашли себе пока отражения в договорах.

<sup>122</sup> Утвержден президентским мандатом 25 ноября 1920 года; текст не опубликован; суммарное содерж. см. Ж. 346; из него яствует, что новая дорога будет находиться на том же положении, что и линия Циньхуа—Таокоу.

<sup>123</sup> Chinese Economic Bulletin № 211, от 7 марта 1925 г., № 229, от 11 июля 1925 г.

<sup>124</sup> По сообщениям прессы (Far Eastern Times (Пекин) 20 марта 1925 г.) Чжин Цзо-линь собирается на собственные средства провести вторую колей на секции Шанхайгуань—Шаньчжоу.

<sup>125</sup> Ж. 331.

<sup>126</sup> По недавним сведениям, Мин. Путей Сообщения собирается в ближайшем будущем построить линию в Чжили, пользуясь тем, что собственники расположенные вдоль нее рудников готовы субсидировать постройку. Подлинный состав и служащие будут взяты либо с Пекин-Мукдэнской, либо с Тяньцзинь-Пукоской дорог. (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 выпустить свою добычу, и с тех пор вопрос о судьбе Шаньдуня, 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 о Шаньдуне»<sup>127)</sup>, 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 обменяла 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 договоров<sup>128)</sup>, коими обеспечивалась за собой все германское наследство в Шаньдуне. Одновременно пользуясь, между прочим, тем, что к власти в Китае пришли ее ставленники—анфуисты.—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 немцев<sup>129)</sup>. Далее, 24 сентября 1918 г., состоялось соглашение—никогда, впрочем, не ратифицированное Китаем—об установлении в будущем совместного японо-китайского управления Шаньдунской дорогой<sup>130)</sup>, и тогда же было подписано другое соглашение с тремя японскими банками—о займе на постройку тех двух дорог в Шаньдуне Каоми—Сучжоу и Цзинань—Шунте, которые в 1913 году были обещаны немцам<sup>131)</sup> (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 объявлению войны (14 августа 1917 г.),

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 негодование, когда на Версальской конференции оказалось, что Япония успела себя гарантировать, и что Китаю ничего не добиться. Версальский договор (стт. 156 и 158)<sup>132)</sup> 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; отдельные 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 года<sup>133)</sup>, 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 отказалась<sup>134)</sup>, потребовала «сохранения известного интереса на дороге», и, в конце-концов, добилась желаемого—выкуп дороги совершается по договору, путем выдачи Китаем Японии казначейских обязательств на сумму 40 милл. ен, сроком на 15 лет, при чем 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 управляющему дорогой и могут быть увольняемы им же «по разумным основаниям»)<sup>135)</sup>.

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

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

<sup>128)</sup> В. II 1167 и сл. также Ресетт, цит. соч., стр. 135 и след. Веллоуби, цит. соч., стр. 397 и сл. и Миллард Conflict of Policy in Asia (1924 г.).

<sup>129)</sup> Williams: China Yesterday and to day (1923 г.) Стр. 507.

<sup>130)</sup> Обмен нот—текст В. II, 1445. Там же указывалось, что дорога будет охраняться кит. полицией под начальством японских офицеров.

<sup>131)</sup> Текст В. II, 1450. Этот заем принадлежит к числу «финансированных займов», послуживших простым средством финансирования японских ставленников. Под этот заем, в частности, анфуисты получили 20 милл. ен. Этот договор считается действующим, но права Японии перешли к консорциуму.

<sup>132)</sup> Текст В. П, 1488. Официальные документы, относящиеся к обсуждению вопроса о Шаньдуне на Версальской конференции, см. Д, 705 и следующие.

<sup>133)</sup> 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 долгие годы упорничали.

<sup>134)</sup> Williams: China Yesterday and to day (1923 г.). Стр. 502, также Е, 1142.

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

нии китайскими дорогами, и лишний раз служит доказательством лживости обычных утверждений о том, что участие в контроле диктуется будто бы только финансовыми интересами<sup>139</sup>). 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 Шаньдунской дороге.

Договор о Шаньдунской 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.<sup>140</sup>). В какой степени на этой дороге осуществляется ныне японский контроль—сказать очень трудно<sup>141</sup>). В течение последних двух лет на дороге не прекращается междоусобная борьба между различными кланами 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 «Шаньдун для шаньдунцев»); 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 председателей 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 сказались, впрочем, главным образом, в форме ослабления русского влияния, как такового. В пограничной Китаю Сибири шла гражданская война, появились и падали различные белые правительства, в большей или меньшей степени служившие агентами иностранного империализма, и неспособные, конечно, при всем желании, оказывать на Китай тот нажим, 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

самостоятельно вмешаться в управление дороги, находившейся в то время в руках махровых белогвардейцев. В связи с рабочими волнениями на дороге китайское правительство уловило управляющего дорогом генерала Хорвата и назначило трех китайских членов Правления<sup>142</sup>). Это вызвало протест со стороны, так-называемого, реорганизованного Правления Русско-Азиатского банка<sup>143</sup>), которое претендовало 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 государственных средствах, и, так-называемый, парижский «Русско-Азиатский банк» не имел даже в своем распоряжении ни единого документа, устанавливающего его права на дорогу<sup>144</sup>). 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.<sup>145</sup>), коим временно, до урегулирования вопроса с признанием Китаем русского правительства, устанавливался 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 дорогом. К. В. ж. д. была признана коммерческим предприятием, и служебные вакансии подлежали «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 договор<sup>146</sup>), который содержит в себе, с одной стороны, основные принципы будущего режима доро-

<sup>139</sup>) См. Д. 652 и сл.

<sup>140</sup>) Ср. заявление американца Стрета (цит. у Оверлаха, стр. VIII) «контроль над железными дорогами означает известные финансовые меры предосторожности, направленные на охрану фондов, полученных от займов».

<sup>141</sup>) Japan Yearbook, 1924—25 гт.

<sup>142</sup>) 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 от других держав, и к ней это относится в наиболее слабой степени.

<sup>143</sup>) 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, организовали в Париже, вопреки уставу, — самостоятельное Правление и до сих пор ведут независимое самостоятельное существование. Вопрос об их судьбе должен будет встать при переговорах с Францией, которая их поддерживает.

<sup>144</sup>) Акция О-ва дороги с самого начала находилась в «застое» в государственном банке, плеомы и оставалась после революции; все что «Русско-Азиатский банк» мог предпринять на последующих собраниях акционеров О-ва.—это порекомендовать удостоверение о том, что эти акции хранятся в Петрограде, но выданные неким фон-Говером, служащим в Пекине в качестве финансового агента при Русской Миссии.

<sup>145</sup>) Текст Б. 266 и сл.

<sup>146</sup>) Текст Ж, 1192 и сл.

ги, имеющего быть установленным на предстоящей сино-советской конференции (ст. IX), а с другой — соглашение о временном — впрямь до решения этой конференции — порядке управления. В связи с внутренним положением в Китае, для реализации этого соглашения потребовалась вторая договор — с мукдэнской администрацией<sup>141</sup>) (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.

## ГЛАВА ШЕСТАЯ.

### ЯПОНСКОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В МАНЬЧЖУРИИ.

Выше нам пришлось касаться японского проникновения в Шаньдун, которое началось оккупацией Цзяочжоу и Шаньдунской дороги и закончилось возвратом Шаньдуна Китаю. Какие же надежды Япония им связывала в период 1914 — 1923 гг. с этой провинцией, — несомненно, что ее важнейшие интересы всегда локализовались в другой области Китая — Маньчжурии и соприкасающейся к ней восточной внутренней Монголии<sup>142</sup>). Здесь сосредоточены важнейшие японские предприятия: железнодорожные, промышленные и иные; здесь Чопуня наиболее сильна — политически и экономически, и здесь она ведет наиболее активную работу. Железнодорожное строительство в Маньчжурии — будущи непосредственно связано с этой японской деятельностью — имеет свою собственную, старинную 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

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, борющимся за свое освобождение, как равно и из факта действительной дружбы к китайскому народу<sup>143</sup>).

влияния России. В области железнодорожной этому факту отвечали; а) соглашение 1899 г. — согласно которому важнейший соперник — Англия — отказалась от искательства 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 договору<sup>144</sup>) Россия уступила Японии арендованную территорию Квантуна (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.<sup>145</sup>), который, вместе с тем, предоставил Японии право переоборудования военной узкоколейки, выстроенной ею во время войны между Мукдэнем и Аньдунем (на китайской границе).

Договоры 1905 года служат отправным пунктом неустанныго 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 «Квантуна», а с другой — на японскую систему рельсовых путей. Южно-Маньчжурская дорога, вместе с ее многочисленными ветками и дополнениями (о которых ниже), тотчас 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, лишней раз подтвердила свою клятвенную верность принципу «открытых дверей». Это нисколько не мешало ей с самого момента успешного окончания русско-японской войны направить

<sup>141</sup>) Текст 3, 797 и сл.

<sup>142</sup>) К сожалению, нельзя не отметить, что в вопросе о КВЖД, как, впрочем, и во многих других, СССР и Китай не остались предоставленными самим себе. В следующей главе нам придется говорить о роли японской акции в Маньчжурии. Японское влияние ни на одну минуту не переставало сказываться на взаимоотношениях советской и китайской части администрации КВЖД, из коих последняя в большей или меньшей степени руководится директивами извне. Результатом явилась целая серия конфликтов на дороге, — конфликтов, чужеродное происхождение которых нетрудно проследить, и которые значительно дезорганизовали нормальную работу южной администрации.

<sup>143</sup>) Ср. преувеличенное, но характерное заявление, сделанное недавно директором Южно-Маньчжурской железной дороги Исуюку Мацуока: «Япония должна отбросить все остальное и сосредоточить все свое внимание на Маньчжурии и восточней Монголии. Эти области достаточно обширны для поглощения всех ее интересов». (Peking & Tientsin Times 31 мая 1925 года).

<sup>144</sup>) Текст А, 744 и сл.

<sup>145</sup>) 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—Мукдэн) до Симингуня до Факумына. Японцы заявили решительный протест, ссылаясь, между прочим, на секретную статью договора от 22 декабря 1905 г. о не допущении Китаем постройки дорог, конкурирующих с ЮМЖД. Японии удалось добиться от Англии отказа в поддержке этого предприятия<sup>119)</sup>, и прецедент исключительных прав и интересов Японии в Южной Маньчжурии был, таким образом, установлен.

Слабость Китая проявилась еще в большей степени в вопросе о постройке Мукдэн-Аньлунской дороги, против чего Китай возражал, 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 договоре<sup>120)</sup>.

В тот же период 1907—1909 г. Япония добила права финансирования постройки новой дороги Чанчунь—Гиринь, которая, хотя и входит формально в состав китайских правительственных 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 (договор Китая с КВЖД 11 июля 1902 г.)<sup>121)</sup>, но после портсмутского мира план этот был, разумеется, оставлен.

Соглашением 15 апреля 1907 г.<sup>122)</sup> Япония одновременно с передачей Китаю выкупленной им Симингунь-Мукдэнской секции Пекин-Мукдэнской дороги потчуила право предоставить половину капитала для постройки Гиринь-Чанчуньской дороги<sup>123)</sup>. Детальное соглашение о займе на постройку было заключено с Южно-Маньчжурской дорогой 18 августа 1909 г.<sup>124)</sup> и предусматривало заем в 2.150 тыс. ен сроком на 25 лет. Хотя он и содержал в себе никаких открытий 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., — провоздвигалась японскими инженерами). В 1909 г. Китай

вынужден был согласиться на продление этой дороги до Хориона (Хюйнина) на корейской границе<sup>125)</sup>.

## ПРОЕКТ ЦЗИНЬЖОУ—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, увлекшейся своими успехами, проскальзывали постоянные намеки на неизбежность новой войны за Маньчжурию. Вскоре, однако, обнаружилось, что ни 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 поддержке<sup>126)</sup>. Событием, сыгравшим в этом объединении бывших врагов немалую роль, явилась попытка со стороны Америки поставить ж.-д. систему в Маньчжурии (КВЖД и ЮМЖД с ее ответвлениями) под международный контроль.

Америка в тот период занимала значительное место в маньчжурской торговле и вообще проявляла интерес к этому краю. Еще в 1906 г. американский капиталист Харриман пытался договориться с японцами об установлении смешанного японо-американского контроля над ЮМЖД. Проект этот, разумеется, провалился, хотя предварительное соглашение было будто бы заключено<sup>127)</sup>. В 1907 г. Китай, напуганный агрессивной политикой Японии, решил выбить клин клином и стал через посред-

<sup>119)</sup> Текст В, I, 796. Это продление вопроса, который не раз возбуждался и впоследствии (см. ниже), — до сих пор не осуществлено, отчасти вследствие технических трудностей.

<sup>120)</sup> Эти соглашения перечисляются у Millard. *Conflict of Policy in Asia* (1924 г.) — от 17/30 июня 1907 г., от 21 июня, 4 июля 1910 г., от 25 июня, 8 июля 1912 г., от 20 июня, 3 июля 1916 г. Только три из этих договоров приведены текстовально у Мак-Мюррея (В. I, 657, В. I, 803 и В. II, 1327), но и те, видимо, не полностью. Выдаются (цит. соч., стр. 4, прим.) дает следующую границу японской и русской сфер:

От русско-корейской границы на северо-запад через Hunchun к северной оконечности озера Porteng (он же Pili-teg; по-китайски Nan-Hu, отсюда на nord-west-vest к Hsin Hsin, Chan (кит. наименование Hsin Ch'eng), близ Petuna, отсюда вдоль Суингди до устья реки Нонин, вдоль течения последней до устья реки Tola и вдоль течения этой реки до пересечения с 122-м меридианом к востоку от Гринвича.

Договор 1912 г. продолжал эту линию от этой точки по течению рек Hulunchuer и Mushihshs до водораздела, отделяющего Mushihshs'a от Holdutai, около точки, где границы Амурской области пересекают 119-й меридиан, а отсюда вдоль этой границы до границы между Внутренней и Внешней Монголией. Далее, вдоль этой последней границы до пересечения с меридианом г. Пекина (116° 17' к востоку от Гринвича) и отсюда вдоль того же меридиана до границы провинции Чжили.

<sup>121)</sup> Mongtun 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 и ЮМЖД была им продана.

<sup>119)</sup> Millard. *Our Far Eastern Question*. 1916 г., стр. 8 и след.  
<sup>120)</sup> Текст В, 796. Договор этот, представлявший собой результат чистейшего насилия, вызвал большое возмущение в китайских общественных кругах, и в это-то время был, как кажется, впервые испробован бойкот японских товаров, ставший впоследствии частым орудием в руках китайской общественности.

<sup>121)</sup> Текст В, I, 621.

<sup>122)</sup> Текст В, I, 627.

<sup>123)</sup> Договор, соглашение 12 ноября 1908 г., (текст В, I), определяло сумму, предоставляемую для секции Симингунь-Мукдэн в 320.000 ен, а для Гиринь-Чанчуньской дороги — в 2.150.000 ен.

<sup>124)</sup> Текст В, I, 785. Изменено в 1917 г. (см. ниже).

ство упоминавшегося уже американского консула в Мукдэне Стрэта искать участия американского капитала в дальнейшем железнодорожном строительстве в Маньчжурии. Был намечен проект трансманьчурской дороги от Цзиньчжоу (на Печилийском заливе) до Айгуня (на Амуре). Соглашение с англо-американской группой о постройке этой дороги было подписано 2 мая 1909 г.<sup>158</sup>) и ратифицировано императорским эдиктом от 21-го января 1910 г. Тогда же зимой 1909—1910 г., государственный секретарь Соседних 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 «беспристрастное управление» всей Маньчурской жел.-дорожной сети<sup>159</sup>). Этот последний 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 Стрэтом, и был осложнен 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, четвертый консорциум вынужден был допустить в свой состав Россию и Японию, — и сба американских проекта отпала<sup>160</sup>). 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.

Ее деятельность развивалась, как сказано, со всей энергией. Япония еще в 1908 г. открыла ряд веток ЮМЖД (до угольных копей Фушунь, до порта Инкоу). В 1911 году была открыта перестроенная Мукдэн-Аньдунская дорога, а позднее (в 1917 году) в управление О-ва ЮМЖД (см. ниже) были переданы корейские железные дороги. В 1912 году была открыта дорога Гиринь-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.

## 21 ТРЕБОВАНИЕ И СОГЛАШЕНИЕ ЛАНСИНГ — ИШИИ.

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 требования и последовавшего японского ультиматума<sup>161</sup>, предоставлял Японии в Маньчжурии целый ряд важных экономических и иных преимуществ. Что касается, в частности, железнодорожного вопроса, то этим договором было установлено пролонгирование срока концессии на ЮМЖД и Мукдэн-Аньдунскую дорогу, а также срока аренды Квантуна 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...<sup>162</sup>).

Договор 1915 г. устанавливал также пересмотр контракта Гиринь-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 Китаем японскому обществу ЮМЖД. Последняя назначает все управление дороги, китайское правительство имеет лишь право назначить своего «главу администрации» с совещательными функциями. С этого времени Гиринь-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 вытребовали-было 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 насильством 1915 г., были затем закреплены блестящей дипломатической победой. Осенью 1917 года, на самом кануне октябрьской революции в России, Японии удалось добиться признания своих исключительных интересов в Южной Маньчжурии от той державы, которой ей более всего приходилось опасаться — от Америки. Соглашение, зафиксированное в обмене нот Лансинг — Ишии от 2-го ноября 1917 г., признает за Японией специальные интересы в сопредельных ей областях Китая. Практически это означало невмешательство Америки в южно-маньчжурские дела<sup>163</sup>).

<sup>158</sup>) Тексты и офиц. документы. В. II, 1216 и сл., также Д. 691 и сл.; комментарии в книге Wood's — The twenty one demands, также у Мизэларда, Вильямса, Русселя и Виллоуби.

<sup>159</sup>) Текст В. I, 800.  
<sup>160</sup>) Текст переписки и подробную историю см. Millard. Our Eastern Question (1916 г.), стр. 4—24 и 394—401.

<sup>161</sup>) Вся история этого дела подробно изложена в докладной записке агента Русско-Азиатского банка Верстаата: «L'emprunt Chinois et la politique russe» от 5-16 февраля 1913 г. Архив в русской Миссии в Пекине.

<sup>162</sup>) Китайское общественное мнение считает договоры 1915 г. как заключенные насильственно, недействительными и не перестает требовать возврата Квантуна, первоначальный срок аренды которого кончился в 1923 г., но пока Китай бесцельно провостит эти требования в жизнь.

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

Еще в 1913 году нотой от 15-го октября<sup>164)</sup> Китай обещал построить в Маньчжурии с помощью японского капитала следующие железнодорожные линии: 1) Сыпингай (на ЮМЖД) — Таоаньфу, 2) Кайюань (на ЮМЖД) — Хайлун, 3) Чанчунь — Таоаньфу. Кроме того, японцам был предоставлен опцион на финансирование иностранным капиталом — если таковой потребуется — постройки дорог Хайлун — Гиринь и Чентифу (Жехэ) — Таоаньфу. Об этой ноте стало известно только в 1915 году, когда с Иокोगама Специ Банкром был заключен контракт<sup>165)</sup> на постройку первой секции дороги Сыпингай — Таоаньфу до Чженцзятуна. 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 Таоаньфу и открыта на всем протяжении осенью 1923 года).

Вслед за тем Япония использовала то обстоятельство, что у власти в Китае стояла уже упомянутая анфуистская клика, готовая к ее услугам. В 1918 году с тремя японскими банками (Bank of Chosen, Bank of Tiawan, Industr. Bank of Japan) были заключены два новых соглашения: 18 июня 1918 года — о займе на постройку дороги Гиринь — Хюйнин<sup>166)</sup> и 28 сентября 1918 года<sup>167)</sup> — о займе на постройку целых четырех дорог, а именно: 1) Жехоль (Жехэ) — Таоаньфу; 2) Чанчунь — Таоаньфу; 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 собою простую субсидию анфуистской клике. Займы эти впоследствии были почти-то репутированы сменившим анфуистов чжилийским правительством и по сейчас остаются необеспеченными и не оплачиваются<sup>168)</sup>. 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 Сыпингай — Чженцзятун — Таоаньфу, так и дороги Гиринь — Хюйнин, Чанчунь — Таоаньфу, Гиринь — Чанчунь и Кайюань — Гиринь.

ражения и даже вовсе не упоминает о Маньчжурии. Тем не менее, обе стороны признавали (и посейчас признают) этому соглашению именно такой смысл, что доказывалось всем ходом последующих событий, а также принятыми заявлениями, исходящими в разное время от видных представителей американской колонии в Китае.

<sup>164)</sup> Текст В. II, 1054.

<sup>165)</sup> 7 декабря 1915 г. Текст В. II, 1249.

<sup>166)</sup> 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.

<sup>167)</sup> Текст В. II, 1450.

<sup>168)</sup> Япония рассчитывает урегулировать вопрос об этих займах в связи с начинавшейся 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 и в августе этого года с Китаем были заключены соглашения<sup>169)</sup> 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 самостоятельного японского хозяйничанья 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 был упущен. КВЖД в 1920 году попала хотя бы под номинальную 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 незамерзющим портом Дайренем, представляющим собой удобный 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 года<sup>170)</sup> было создано «Общество ЮМЖД», с капиталом в 200 милл. ен, половина которых принадлежала правительству и представляла ценность ж.-д. линии, копей, земель и сооружений. Согласно ст. 5 Устава Общества<sup>171)</sup>, первая подписка 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 г. составляет 440 милл. ен, из коих 220 милл. принадлежит 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-

<sup>169)</sup> Текст В. II, 1411 и след.

<sup>170)</sup> Текст В. I, 555.

<sup>171)</sup> 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 выписку 6% дивиденда на частные акции (ст. 52), а также на облигации (ст. 54). По дополнению к уставу от 3 июля 1917 года<sup>172</sup>) председатель Общества был поставлен в подчинение 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 колоссальной 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 Юмжда.

Предприятие Юмжд представляет собой чрезвычайно сложный комбинат, включающий в себе и самую дорогу с рядом веток (в том числе линия Аньдун—Мукдэнь), и управление иными японскими (корейскими) и китайскими (Гиринь—Чанчунь и, фактически, Свмингай—Таонаньфу) дорогами, и крупнейшие горные и промышленные предприятия (Фушуньские и Янтайские угольные рудники, железякоделательный 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 последних газетных сообщений («Far Eastern Times» от 21 августа 1925 года.)

| Распределение<br>капитала    | П р и х о д |         |                     | Р а с х о д |         | П р и б ы л ь  и л и  у б ы л ь |         |
|------------------------------|-------------|---------|---------------------|-------------|---------|---------------------------------|---------|
|                              | 1923/24     | 1923/24 | 1924/25             | 1923/24     | 1924/25 | 1923/24                         | 1924/25 |
|                              |             |         | (м п л х ш о п е в) |             |         |                                 |         |
| Железнодорога . . . .        | 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    |
| Устройство шоссе             |             |         |                     |             |         |                                 |         |
| отчуждения . . . .           | 49,5        | 4,5     | 4,3                 | 9,8         | 14,1    | — 5,3                           | — 9,8   |
| Различное устрой-            |             |         |                     |             |         |                                 |         |
| ство <sup>173)</sup> . . . . | 48,7        | 0,7     | 1,9                 | 1,8         | 3,4     | — 1,1                           | — 1,5   |
| Порты . . . . .              | 39,9        | 7,9     | 8,8                 | 6,2         | 8,7     | + 1,7                           | + 0,1   |
| Аньшанский завод             | 35,4        | 3,7     | 4,4                 | 5,0         | 7,4     | — 1,3                           | — 3,0   |
| Электр. станц. (7)           | 16,8        | 5,0     | 5,0                 | 3,2         | 3,7     | + 1,8                           | — 1,3   |
| 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   |
| Пароходство . . . .          | 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 . . .           |             | —       | —                   | 23,7        | ?       | —23,7                           | ?       |
| Прибыль от корей-            |             | 0,1     | —                   | —           | 1,3     | + 0,1                           | — 1,3   |
| ских дорог . . . .           |             |         |                     |             |         |                                 |         |
| 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 воинские силы, в любой момент могущие быть усиленными из Квантуна. 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 Гаррисона<sup>174)</sup>, сообщает, что управление этими землями передано особым чиновниками («сохо»), которые наблюдают как за земельными делами, так и за благоустройством, народным образованием, здоровьем и финансами, отвечая в своей деятельности перед японским главным директором дороги. «Сохо» налагает налоги и наблюдает за развитием торговли и промышленности. На местах, кроме того, существуют совещательные комитеты, имеющие право обжалования действий «сохо». Таким образом, Юмжд прямо осуществляет административные функции и, стало-быть, действительно представляет собой «государство в государстве».

<sup>172)</sup> Текст В, I, 563.

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

Harrison, I. Peace or war east of Baikal Шанхай, 1910 г.

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 перестроенной стратегической важности; через нее Япония обеспечивает себе мгновенный выход в Сев. Маньчжурию—в тыл Советского Приморья,—а равно возможность накопления больших масс войск в случае необходимости в наступлении на юг—через Мукдэн 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, железодельательный завод Пенчху, частные японские свеклосахарные заводы на линии и мн. др.) равным образом тесно с ней связаны. Японские заводы и фабрики, разумеется, могут рассчитывать на далеко идущие тарифные и иные льготы. Дорога организует вокруг себя и 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 вразрез с не раз подтвержденным самой Японией «незыблемым» и «священным» принципом открытых дверей. В книге Милларда<sup>178</sup> мы находим (заимствованный из отчета специального агента, посланного для расследования американским Департаментом Торговли) длинный список мер, принимаемых японцами (т.-е. той же ЮМЖД) в Маньчжурии<sup>179</sup> 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 выгоде 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.

<sup>178</sup>) Conflict etc, стр. 348—349

<sup>179</sup>) Аналогичные меры применялись и на Шаньдунской дороге во время нахождения ее в японских руках.

Эти интересы должны быть здесь отмечены, хотя бы кратко, ибо поскольку это предприятие служит в остальном орудием японской политики—самая эта политика в Маньчжурии должна сообразовываться и солидаризироваться 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 соевые бобы, культура и экспорт которых (как равно и жмыхов) достигли значительных размеров.

Железнодорожные интересы при таких условиях связаны в первую очередь с развитием массовых хлебозаготовительных перевозок. Первоначально ЮМЖД существовала почти исключительно за счет грузов самой Южной Маньчжурии. Положение это изменилось в 1916/17 году, когда,—под влиянием общей разрухи 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 милл. до 66,6 милл. ен). В тот же приблизительно период произошло изменение политической обстановки, позволившее Японии надеяться унаследовать 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 впредь развиваться значительно медленнее. С этого времени между ЮМЖД и КВЖД, между Дайреном и Владивостоком, началась непримиримая конкуренция, продолжающаяся до сих пор и усиливаемая тем обстоятельством, что при нынешних условиях значительную часть грузооборота Южно-Маньчжурской дороги составляют как-раз северо-маньчжурские грузы, передаваемые с КВЖД. Так, из всех прибывших 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%<sup>177</sup>). 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 грузы<sup>178</sup>) 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%,

<sup>177</sup>) «Вестник Маньчжурии», № 3—4, 1925 г.

<sup>178</sup>) В 1923-м году общий сбор хлебов в районе, обслуживаемом КВЖД, составил 515,0 милл. пудов, из них 126,0 милл. представляли собой излишки, предназначенные на экспорт. Вывоз хлебных грузов из района КВЖД составил в 1913 г.—51,1 милл. пудов, в 1915 г.—63,7 милл. пудов, в 1921 г.—124 милл. пудов, в 1923 г.—112,6 милл. 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%<sup>179</sup>). 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 чрезвычайное 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 Лайрена расстояние на 100 миль больше; владивостокское направление пользуется притом таможенной льготой (скидка в 1/4 с китайского там. тарифа), которой Лайрен 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, каким 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 учитываться Японией, как серьезный удар по ЮМЖД и по ее планам. До сих пор, правда<sup>180</sup>), процентное соотношение экспорта в южном и восточном направлениях оставалось благоприятным Лайрену, 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 тяжелейшие финансовые жертвы для ЮМЖД. О результатах этих рефакций можно судить по тому, что, по сообщению харбинских газет<sup>181</sup>), весной 1925 года при отправке пуда бобов из района Цицикара на Лайрен, секретная премия со стороны ЮМЖД составляла от 12 1/2 до 16 1/2 сен. тогда как на долю ЮМЖД оставалось за пробег 650 верст соответственно от 2 1/2 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 Лайреном в военное и послевоенное время, япон-

цам приходится обратиться к другим мероприятиям, — в частности к проведению в районе КВЖД пятилетних веток, которые, будучи связаны и административно, и в отношении тарифов, и во всех других отношениях с японской ж.-д. системой, явятся 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 подрыва советского влияния. Далее, проникновение контролируемых японцами релсовых путей в Северную 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 исключительно умении японцев работать в китайских условиях и при их тесных связях со всей маньчжурской администрацией — в этом нет никакой надобности. Пример дороги Сыпингай — Таонанфу показывает, что японцы отлично могут приобрести полный 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-Чанчунская дорога, правда, даже официально находится в управлении ЮМЖД, но дорога Таонанфу — 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 ЮМЖД<sup>182</sup>), и на практике является секцией этой последней. В соответствии с этим японские железнодорожные планы приобретают остроумную форму постройки китайских правительственных или частных дорог,

<sup>179</sup>) По материалам Экономического Бюро КВЖД.

<sup>180</sup>) Пишется в июле 1925 г.

<sup>181</sup>) «Трибуна» 14 апреля 1925 г., та же газета в № от 16 апреля 25 г. сообщает, что на рефакциях в течение последнего операционного года ЮМЖД было истрачено свыше 6 милл. ен.

<sup>182</sup>) 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 сведениям<sup>183)</sup>, 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)<sup>184)</sup>, 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 Цзиньчжоу—Айгунь и проекта Руско-Азиатского банка в 1916 г.)—тем самым выдвинув аванпост 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 Дайрена на 70 верст, представляет собой подъездной путь в наиболее важные хлебные районы западной линии КВЖД (участок стг. Фуляэри—Аньда, который, между прочим, характеризуется преобладанием владивостокского направления экспорта). По компетентным подсчетам<sup>185)</sup>, 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% колонизационной 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 маньчжурскую администрацию покорной японскому империализму.

2) **Байнталай—Кайлу**. В настоящее время дорога Сыпингай—Таонань имеет боковую ветку от Чжэнцзятуна до Байнталай 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) **Байнталай—Жэхэ**. Эта линия представляет собой очевидный вариант проекта Цзиньчжоу—Айгунь—часть магистрали, другой секцией которой является линия Таонаньфу—Цицикар. Между прочим, в пекинской прессе<sup>186)</sup> промелькнуло 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, по видимому, вариант прежнего японского проекта Гиринь—Хайтун—Кайюань и должна сократить и удешевить перевозку грузов от Гириня до Дайрена. По имеющимся сведениям параллельно предполагается постройка по старому пути Кайюань—Хайлун<sup>187)</sup>.

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 Хайлина и оттуда до Саньсин на Сунгарии). В районе Нингуты имеются ценные рудные залежи. Помимо эвентального стратегического значения, эти линии имеют, по видимому, 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 равно дороги, которая пересечет наискось южную и восточную линии КВЖД и отрежет Харбин с востока.

Как указывает Е. Е. Яшинов<sup>188)</sup>. Перечисленные проекты свидетельствуют о существовании плана постройки двух магистралей: 1) юго-северной; Жэхэ—Таонаньфу—Цицикар—Сахалин и 2) западно-восточной; от порта Кенг-шен в Корею через Хойрен—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 хорийском порту Кенг-шен), равным образом отрежет от КВЖД значительную часть грузов восточной линии. Наконец, линия Дунхуа—Саньсин также пересечет КВЖД и выйдет в тыл Приморья. Прав, разумеется Е. Е. Яшинов, когда, оцени-

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

<sup>184)</sup> Far Eastern Times 7 мая 1925 г.

<sup>185)</sup> Яшинов, «В. М.», № 3—4, стр. 14.

<sup>186)</sup> Peking Leader, 14 февраля 1925 г.

<sup>187)</sup> Peking & Tientsin Times, апрель 1925 г.

<sup>188)</sup> «В. М.», № 3—4, 1925 г.

вая создающаяся 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 интересов 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 (Сыпингай—Таонаньфу) и в данное время, несмотря на недостаток капиталов, и на тяжелейший удар, причиненный землетрясением, развивают целую программу новых железных дорог. Этот

контраст с мертвым штилем в железнодорожном деле собственного Китая нельзя не поставить в связь с общими успехами политико-экономического проникновения Японии в этот край,—проникновением, которое за последние годы шло и продолжает идти столь быстрыми шагами<sup>189)</sup>.

Другой момент—взаимоотношения с консорциумом. В переписке, связанной с образованием этого последнего, прямо оговорено, что линия Жэхэ—Таонаньфу входит в сферу его действия. Равным образом подпадающими под соглашение о консорциуме следует признать проекты дорог Таонаньфу—Цицикар, Баинталай—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 КИТАЯ<sup>190)</sup>.

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 жел. дорог определено в 13.392 километра, но трудно сказать, в какой степени эта цифра точна, так как конкретные данные, приводимые в различных источниках, разнятся между собой, — что объясняется различием во времени, к которому относится данная цифра, или в системе подсчета, а также фактом развития ж.-д. сети Китая между разными хозяйствами. В последнем официальном статистическом сборнике Китайского Министерства Путей Сообщения<sup>191)</sup> (за 1921 г.) протяжение правительственных 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 миль.

Цифра эта устарела, так как с тех пор добавились роги—итого 15.260 км.<sup>192)</sup> 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—Суйюань и др.). Действительно, из таблиц, помещаемых в каждом выпуске «China Yearbook» видно, что с 1921 по 1923 гг. протяжение правительственных 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. правительственных и 6.000 км. прочих железных доцесий, и позднее, Китай по протяжению своих железных дорог все еще стоит на одном из самых последних мест на земном шаре.

<sup>189)</sup> Мы говорили о политико-экономическом проникновении—о постройке ж.-д., эксплуатации рудников, получении концессий,—словом, о всем том, что может быть достигнуто политическим нажимом, ловкой игрой во внутренне-политической жизни Китая и не менее ловкими финансовыми комбинациями; напротив, в области простой торговли Япония в Китае, как и повсюду, отстает перед своими иностранными конкурентами.

<sup>190)</sup> Этот отдел носит в значительной мере справочный характер.

<sup>191)</sup> Chinese Economic Monthly. Издание Экономической информации, июнь 1925 г.

<sup>192)</sup> Republic of China Ministry of Communications Statistics of Government Railways for the Year ending. December 31, 1921, Peking.

# СРАВНИТЕЛЬНАЯ ДЛИНА ЖЕЛ.-ДОР. СЕТИ<sup>100)</sup>.

|                                     | Милл.   | Милл на 100 кв. м. площ. | Населенная на 1 милл. ж. д. пути |
|-------------------------------------|---------|--------------------------|----------------------------------|
| С. Штаты . . . . .                  | 252,445 | 8,55                     | 404                              |
| Канада . . . . .                    | 39,384  | 1,10                     | 200                              |
| Германия . . . . .                  | 38,866  | 19,00                    | 1.698                            |
| Россия . . . . .                    | 38,562  | 1,90                     | 3.360                            |
| Бр. Индия . . . . .                 | 37,029  | 1,80                     | 8.960                            |
| Франция . . . . .                   | 26,250  | 15,30                    | 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 <sup>101)</sup> 1) . . . . .  | 6,302   | 0,12                     | 73.897                           |
| 2) Прав. д. . . . .                 | 5,750   | —                        | —                                |
| Прочие . . . . .                    | 3,726   | —                        | —                                |
| Итого в Китае . . . . .             | 9,476   | 0,22                     | 46,100                           |

При этом, как показывает взгляд на карту, национальная железнодорожная сеть Китая в большей своей части сосредоточена на небольшом сравнительно тесном 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 милл. 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 Китая<sup>102)</sup>.

## ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ДОРОГИ.

|                                  | Гл. глав. кан. | Веток кан. | Прован. вет. кан. | Проч. кан. | Итого  |
|----------------------------------|----------------|------------|-------------------|------------|--------|
| 1 Чжили . . . . .                | 1.438          | 220        | 23                | 35         | 1.728  |
| 2 Хэнань . . . . .               | 1.090          | 2          | 29                | —          | 1.121  |
| 3 Цзяньсу . . . . .              | 683            | 16         | 1                 | 28         | 728    |
| 4 Шаньдун . . . . .              | 422            | 71         | 1                 | 503        | 997    |
| 5 Шаньси . . . . .               | 322            | 21         | 6                 | —          | 349    |
| 6 Аньхой . . . . .               | 281            | —          | 1                 | —          | 282    |
| 7 Чжэцзянь . . . . .             | 203            | 6          | —                 | 15         | 224    |
| 8 Гуандун . . . . .              | 192            | —          | 18                | 473        | 683    |
| 9 Хубэй . . . . .                | 336            | 3          | 6                 | 30         | 375    |
| 10 Фаньтай(Мудун) . . . . .      | 628            | 92         | —                 | —          | 720    |
| 11 Гиринь . . . . .              | 124            | —          | —                 | —          | 124    |
| 12 Хэйлунцзянь . . . . .         | —              | —          | —                 | 29         | 29     |
| 13 Хуань . . . . .               | 324            | 2          | —                 | —          | 326    |
| 14 Цзянь . . . . .               | 34             | —          | —                 | 136        | 170    |
| 15 Фуцзянь . . . . .             | 28             | —          | —                 | —          | 28     |
| 16 Чжэнцзянь(Суньюань) . . . . . | 261            | —          | —                 | —          | 261    |
| 17 Юньнань . . . . .             | —              | —          | —                 | 465        | 465    |
| Итого . . . . .                  | 6.366          | 433        | 85                | 4.543      | 11.439 |

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

<sup>100)</sup> China Weekly Review, 3 января 25 г. Шанхай. Отдельные цифры этой таблицы, вероятно, неточны, но это не изменяет ее показываемости.

<sup>101)</sup> Первая цифра, являясь преуменьшенной, взята из таблицы, какой она была помещена в упомянутом журнале. Вторую мы взяли как самое высокое из всех имеющихся исчислений.

<sup>102)</sup> Указанный выше сборник официальной ж.-д. статист. стр. 9. Разница общего километража с предыдущей цифрой того же источника (11,354) получается от прибавления 85 км. промышленных веток.

провинции Чжили, Хэнань, Шаньдун и Маньчжурию. Железные дороги совершенно нет не только в Синцзяне, Тибете и Монголии<sup>103)</sup>, но и в Шэнси, Ганьсу, Сычуань, 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 железных 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-цзян (западная река) и др.—все судоходные на более или менее значительном протяжении<sup>104)</sup> 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 Тяньцзинь (Чжили)<sup>105)</sup>. Это обилие водных путей, замечает упомянутый официальный статистический сбор 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 древности<sup>106)</sup>. Разумеется, подобного рода товарное сообщение, часто являющееся даже не гужевым, а вьючным, по своей медленности и дороговизне 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 Тунчуанских копях в центральном угольном районе в сев. Шэнси тонна угля стоит 4 мексиканских доллара. Тот же уголь в Сяньяне (меньше 75

<sup>103)</sup> Если не считать той монгольской области, которая прорезается крайним западным флангом КВЖД, и дороги Синцзян—Гаюань и в другой области, в которую ныне с 1923 г. пристрачивает головной участок дороги Пекин—Суйюань.

<sup>104)</sup> Янцзы — на протяжении 1600 км. от устья; по Хуанхэ — только на среднем течении и только для джонков.

<sup>105)</sup> Mongtong Chih Hsu замечает, впрочем (цит. соч., стр. 13), что после проведения дорог Тяньцзинь—Пукоу, Нанкин—Шанхай и Шанхай—Ханчжоу канал этот потерял большую часть своего значения.

<sup>106)</sup> 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 Наньцзин (Гуанси)—Поле (по Западной реке), оттуда вьючным путем в Юньнань и Гуйчжоу; 2) Шичжоу—Чжунчжоу (недостроенная часть Кантон—Ханькоуской ж. д.); 3) от Шичжоу на северо-восток в Нинцзян (Цзяньси) через Мелкийшия перевал; 4) от Сианфу (столица Шэнси, до которой близко доходит дорога Луи-Хан) на запад в Лянчжоу (Ганьсу) и Кашгар (Синцзян); 5) от Тяньцзиня (на Пекин—Суйюаньской дороге) до Тяньцзиня (столица Шаньси) и оттуда на Сианфу; 6) Лянчжоу (Ганьсу)—Кококор—Лхаса (Тибет); 7) Сианфу—Ченду (Сычуань)—Лхаса.

верст от копей) стоит уже 20 мекс. долларов; в Сианфу (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.) мы находим (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 должному 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 Юньнани) 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—длинной с ветками 2.202 километра.

3) Семнадцать государственных дорог (если считать дороги Кайфын — Хонан и Лунг-Хан за одну) общим протяжением около 7.911 километров.

4) Восемнадцать частных железных дорог, общим протяжением 1 095 километров. В их сеть входят лишь три сколько-нибудь значительных линии, а именно: Гуандунская секция Кантон—Ханькоуской железной дороги—349 км., Цзянь-Мынь—Сюннинская жел. дорога (в Гуандуне—156 км.) и жел. дор. Нанчан—Киукианг (Цзяюэчан) (в Цзянси—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 государственные дороги<sup>200</sup>, 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.

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

### ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ДОРОГ<sup>201</sup>.

Вся сумма капитальной стоимости правительственных железных дорог<sup>202</sup> (без Лунг-Хан, Чжучжоу—Пиньсянь, Чжанчжоу—Амой и Кантон—Самшун) исчисляется (1923 г.) в 635,3 милл. кит. долларов, из которых на счет стоимости пути и оборудования относится 629,1 милл., иной материальной стоимости—4,2 милл. и не материальных статей—2,0 милл.<sup>203</sup>. 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 долларов<sup>204</sup>.

Для характеристики стоимости важнейших дорог приведем следующую таблицу:

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

| Правительственные дороги       | 1921 <sup>205</sup> | 1923 <sup>206</sup> |
|--------------------------------|---------------------|---------------------|
| Пекин—Ханькоу . . . . .        | 89.556              | 91.936              |
| Пекин—Муджоу . . . . .         | 75.470              | 95.986              |
| Тяньцзинь—Пукю . . . . .       | 97.230              | 107.623             |
| Шанхай—Найкин . . . . .        | 99.694              | 100.755             |
| Шанхай—Ханчжоу—Нинпо . . . . . | 79.756              | 81.452              |
| Пекин—Суйлоу . . . . .         | 71.502              | 63.757              |
| Чен-Тай (Шаньси) . . . . .     | 97.841              | 100.187             |
| Таоку—Уингуа . . . . .         | 54.533              | 54.778              |
| Кайфын—Ханьчэ . . . . .        | 74.834              | 80.090              |
| Гипин—Чанчунь . . . . .        | 62.304              | 66.903              |
| Кавтон—Коулун . . . . .        | 110.630             | 111.105             |
| Хубэй—Хуаншэ . . . . .         | 138.375             | 140.533             |
| Синьцзян—Таомань . . . . .     | 54.632              | 72.330              |
| Чжучжоу—Цзиньшаньфу . . . . .  | ?                   | 81.075              |
| Чжучжоу—Пиньсянь . . . . .     | 53.552              | ?                   |
| Чжанчжоу—Амой . . . . .        | 115.101             | ?                   |
| Всё правительств. ж.-д. сет.   | 88.063              | 92.146              |

<sup>201</sup> Детальная финансовая статистика имеется в нашем распоряжении лишь применительно к правительственной железнодорожной сети. Мы располагаем некоторыми данными и 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. В виду 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.

<sup>202</sup> Собственно: актив как помещение капитала (investment assets). В балансе китайской правительственной ж.-д. сети актив складается из трех элементов: а) investment assets, б) working assets (масса, склады и пр.) и в) deferred debit items (заявки правительству, платежи, произведенные авансом, и пр.).

<sup>203</sup> China Yearbook 1925—26 г., стр. 344, также Chinese Economic Monthly, июль 1925 г.

<sup>204</sup> Расходы по сооружению КВЖД на 1 января 1923 года исчисляются 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, пролегающие на территории Китая, мы рисковали бы предложить следующие цифры: для концессионированных дорог и КВЖД (не считая дефицита по эксплуатации)—650—700 милл. кит. долларов, для частных промышленных веток—50 милл. китайских долларов, а всего вместе с правительственными дорогами 1,4—1,5 миллиардов китайских долларов. Это вычисление, повторяем, более чем примерное.

<sup>205</sup> Statistics of Government Railways 1921 г., табл. VIII.

<sup>206</sup> China Yearbook 1925—1926 гг., стр. 345.

Этой стоимости соответствует весьма значительный долг. Установить точную его цифру затруднительно прежде всего в виду многообразия валют и колебаний валютных курсов, а также вследствие текущей 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, исчисленной на 31 декабря 1925 года,—в приложении № IV<sup>207</sup>.

Финансовые результаты работы правительственной сети за последние годы представляются в следующем виде (в милл. кит. долларов)<sup>208</sup>.

|  | 1920 <sup>209</sup> | 1921 <sup>209</sup> | 1922 <sup>209</sup> | 1923  | 1924                |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|-------|---------------------|
| Операц. 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                |
| Операц. процент (отношен. расходов к доходу) | 46,8%               | 56,0%               | 87,0%               | 54,4% | 57,8%               |
| Дебет по доходу                              | 11,2                | 16,3                | 18,6                | 32,4  | 29,6 <sup>211</sup> |
| Кредит по дох.                               | 3,3                 | 2,5                 | 1,7                 | 1,7   | 2,3 <sup>211</sup>  |
| Чистый дебет                                 | 7,8                 | 13,8                | 16,9                | 30,8  | 27,3 <sup>211</sup> |
| Избыт.(Surplus)                              | 40,8                | 28,7                | 26,0                | 23,8  | 22,6 <sup>211</sup> |

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)<sup>212</sup> «статисти-

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

Что 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 утерян, то прибыль значительно сократится, так в 1921 г. при избытке 28,7 миллион вычит 5% на государственный капитал (231 милл. доллар.) — 11,6 милл. долларов оставляет чистой прибылью только 17,1 милл. долларов<sup>213</sup>.

Анализ результатов эксплуатации по отдельным дорогам<sup>214</sup> 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-

<sup>207</sup>) Что касается задолженности концессионированных дорог, то: 1) долг Юмдж (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 на в форме оставления за собой облигаций Общества и выдачи ему особых приплат—на покрытие дефицита, на улучшение дороги и т. п.); 3) о нынешней задолженности французской дороги нам ничего неизвестно.

<sup>208</sup>) 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.—прогнозные.

<sup>209</sup>) Без Шаньдунской дороги, которая вернулась к Китаю позднее.

<sup>210</sup>) В эти цифры (финансовых расчетов) не входит счет дороги Лунг-Хан, включение которого еще более сократит чистую прибыль за 1924 год.

<sup>211</sup>) В дополнение к этой таблице мы можем привести следующие данные, касающиеся финансового хозяйства концессионированных дорог.

КВЖД (в милл. рублей).

|      | По эксплуатации |        |         | По особ. предпр. |        |         | Всего |        |         |
|------|-----------------|--------|---------|------------------|--------|---------|-------|--------|---------|
|      | Доход           | Расход | Прибыль | Доход            | Расход | Прибыль | Доход | Расход | Прибыль |
|      | 21,2            | 14,8   | 6,4     | 1,2              | 13,5   | -12,3   | 22,4  | 28,3   | -5,9    |
| 1913 | 21,2            | 15,4   | 5,8     | 1,4              | 18,2   | -11,8   | 24,0  | 28,6   | -4,6    |
| 1914 | 39,4            | 17,6   | 21,8    | 1,8              | 10,8   | -9,0    | 41,2  | 24,4   | +16,8   |
| 1915 | 59,5            | 61,1   | -1,6    | 2,5              | 11,7   | -9,2    | 62,0  | 63,6   | -1,6    |
| 1920 | 59,5            | 38,0   | 21,5    | 2,1              | 6,5    | -4,4    | 42,0  | 44,5   | -2,5    |
| 1921 | 39,9            | 38,0   | 1,9     | 2,1              | 5,2    | -3,1    | 39,5  | 33,8   | +5,7    |
| 1922 | 37,4            | 28,6   | 8,8     | 1,3              | 4,8    | -3,5    | 37,6  | 31,0   | +6,6    |
| 1923 | 36,3            | 26,2   | 10,1    | 1,3              | 4,8    | -3,5    | 37,6  | 31,0   | +6,6    |

(Статистический ежегодник КВЖД 1924 г.).

ЮМдж (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        |
| 1922/23                     | 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 ЮМдж за 1923/24 г.).

Юньнаньская железная дорога (франков).

|             | 1922       | 1923       |
|-------------|------------|------------|
| Все доходы  | 28.241.625 | 35.093.717 |
| Все расходы | 21.210.786 | 26.478.266 |
| Прибыль     | 7.030.839  | 8.615.421  |

(China Yearbook 1925—26 г.).

Дорога Кантон—Коулун (брит. сек.) (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.).

<sup>212</sup>) Statistic of Government Rlys 1921 г.

<sup>213</sup>) Chinese Economic Bulletin, № 220, 9 мая 1925 г.



кинская (3,9 и 2,4 милл.); Чентин—Тайуанская (2,3 и 2,1); Лунг-Хан (2,0 милл.)<sup>216</sup>) и Шаньдунская (3,7 и 1,9 милл.). Меньше одного миллиона прибыли дают дороги: Кэйфэн—Хэнань (1.182 тыс. и 965 тыс.); Пекин—Мукдэн (5.366 тысяч и 639 тыс. кит. долларов); Шанхай—Ханчжоу—Нинпо (1.346 и 204 тыс. кит. долл.); Гиринь—Чанчунь (750 тыс. и 399 т.); Таокоу—Цзинхуа (1.074 тыс. и 791 тыс.). Бездоходные, но и бездефицитные дороги Сыпингай—Таонань и Чжучжоу—Ниньсянь; приносят дефицит дороги Хубэй — Хуанань (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 — Коулун (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 правительственной железнодорожной 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 помощь иностранного капитала, и насколько эта помощь удорожала постройку. Здесь достаточно указать, что у правительственных дорог громадная и все возрастающая часть чистого операционного дохода поглощается статьей «чистого дебета по доходу», выросшей за пять лет на 3/4. 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)<sup>218</sup>), главным же образом наступлением сроков амортизационным платежам, увеличившим финансовое давление на дороги.

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

жданская война, сопровождавшаяся обычной дислокацией транспорта, — это обстоятельство отразилось почти на каждой из правительственных линий. С другой стороны, в 1920—1925 гг. в районах, обслуживаемых различными 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 депрессий 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 извлекает 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 вообще, 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 скудны. В Китае, вообще, 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 правительственной железнодорожной сети, и даются лишь сведения об основных товарных группах (земельскохозяйственные, скотоводческие, горные, лесные и промышленные продукты)<sup>217</sup>). При таких обстоятельствах мы вынужде-

<sup>216</sup>) Данные о дебете и кредите по доходу отсутствуют.

<sup>218</sup>) Соотношение это видно из следующих цифр. Средний годовой курс таможенного (хайгуаньского) таля ( $\approx 1,5$  кит. долл.) состоял из 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.

<sup>217</sup>) В отношении концессионированных дорог в Маньчжурии и в Юньнане имеются более подробные данные. Но эти дороги (с экономической точки зрения) имеют, в концессион, 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 ими воспользоваться.

ны отказаться от сколько-нибудь детального исследования — и ограничиться грубой и приблизительной характеристикой коммерческой работы дорог <sup>218)</sup>.

Здесь мы прежде всего должны отметить что, в связи с чрезвычайно густым населением Китая и не малой—абсолютно по крайней мере—его текучестью, в китайском железнодорожном хозяйстве необычно видную роль играют **перевозки пассажиров**. В среднем, по четырнадцати правительственным линиям <sup>219)</sup>, 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/о |
|------------------------------|---------|
| Кантон—Коулун . . . .        | 86,57   |
| Шанхай—Ханчжоу—Нинпо . . . . | 70,39   |
| Чжапчжоу—Амои . . . .        | 69,43   |
| Шанхай—Нанкин . . . .        | 64,52   |
| Хубэй—Хуань . . . .          | 59,54   |
| Сайфун—Хэнань . . . .        | 44,51   |
| Пекин—Мукдэнь . . . .        | 37,32   |
| Тяньцзинь—Пукоу . . . .      | 36,62   |
| Сыпинтай—Таонань . . . .     | 26,59   |
| Пекин—Ханькоу . . . .        | 23,61   |
| Гиринь—Чанчунь . . . .       | 22,81   |
| Пекин—Суйюань . . . .        | 21,85   |
| Чэнь-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. ен — из общего дохода от эксплуатации 92,3 милл. ен (в том числе от грузов 72,6 мил. ен) <sup>220)</sup>. Соответственно в только-что приведенной табличке наименьшее относительное значение пассажирских перевозок замечается у дорог, пролегающих через Маньчжурию (Гиринь—Чанчунь, Сыпин) или через резко-населенный северо-запад Китая (Пекин—Суйюань); наибольшее — у южных и прианцинских 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

подчеркнуть значение этих перевозок как важной экономической функции железных дорог <sup>221)</sup>.

Грузовое движение на всей правительственной железнодорожной сети составило в 1921 г. 24.996.331 метр. тонн. <sup>222)</sup> в 1922 г. — 21.550.570 метр. тонн и в 1923 г. — 29.625.747 метр. тонн. Число километротонн за те же годы составляет 4.709.939.148 <sup>223)</sup> (неполная цифра), 3.981.534.813 и 5.136.741.083.

Размеры железнодорожных перевозок за последние 15 лет значительно выросли. Так, Пскин-Ханькоуская дорога в 1911 году перевезла 1,9 милл. метротонн, а в 1921 г. — 5.459 тыс. тонн; Пекин-Мукдэньская 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—Мукдэнь . . . . .               | 8.010   | 5.504 <sup>223)</sup> | 8.012   |
| Тяньцзинь—Пукоу . . . . .             | 3.546   | 2.921                 | 3.036   |
| Шанхай—Нанкин . . . . .               | 1.321   | 1.459                 | 1.614   |
| Шанхай—Ханчжоу—Нинпо . . . . .        | 650     | 782                   | 871     |
| Пекин—Суйюань . . . . .               | 1.407   | 1.373                 | 1.962   |
| Чэнь-Тай (Шаньси) . . . . .           | 1.348   | 1.241                 | 1.787   |
| Таокоу—Цинхуа . . . . .               | 1.018   | 1.110                 | 1.314   |
| Кайфынь—Хэнань . . . . .              | 728     | 540                   | 601     |
| Гиринь—Чанчунь . . . . .              | 790     | 774                   | 786     |
| Чжапчжоу—Амои . . . . .               | 3,3     | 4,8                   | —       |
| Хубэй—Хуань . . . . .                 | 352     | 410                   | 364     |
| Чжучжоу—Шиньсянь . . . . .            | 414     | 404                   | —       |
| Кантон—Коулун (вкл. секция) . . . . . | 83      | 140                   | 148     |
| Цзяочжоу—Цзиньцзиньфу . . . . .       | —       | 1.026 <sup>224)</sup> | 1.969   |
| Сыпинтай—Таонань . . . . .            | 380     | 447                   | 586     |
| КВЖД (милл. пуд.) . . . . .           | 125     | 152                   | 171     |
| Юньваньская ж.-д. дор. . . . .        | 170     | 365                   | 426     |
|                                       | 1921/22 | 1922/23               | 1923/24 |
| ЮМЖД (милл. пуд.) . . . . .           | 576     | 667                   | 740     |

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

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

<sup>218)</sup> При этом придется в значительной мере опираться все на ту же статистику внешней торговли.

<sup>219)</sup> В их число, между прочим, не входит Шаньдунская дорога.

<sup>220)</sup> Отчет О-ва ЮМЖД за 1923/24 г.

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

<sup>222)</sup> Суммы, отмеченные этим знаком, не включают в себя данных о Шаньдунской дороге.

<sup>223)</sup> Только секция Пекин—Шаньхайгуань.

<sup>224)</sup> Апрель—сентябрь.

ний, за который опубликованы детализированные данные) распределяется следующим образом <sup>223</sup>):

|   | Перевезено<br>(тыс. метр.<br>тонн) | Пробег (млн.<br>км. тонн) | Доход от пере-<br>возки (млн.<br>кит. долл.) |
|---|------------------------------------|---------------------------|--|
|   | 0/0                                | 0/0                       | 0/0  |
| 1) Продукты земледелия . . . . .            | 3,675                              | 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 отраслей . . . . .      | 338                                | 1,3                       | 90,0 1,9 0,6 1,1                             |
| 7) Сагубные грузы . . . . .                 | 3.754                              | 16,1                      | 544,1 11,7 1,9 3,4                           |
| Итого . . . . .                             | 24.996                             | 100                       | 4.687,1 <sup>226</sup> 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. дорог, который отнесен в графы (6 и 7). Столь яркое преобладание минератов объясняется в значительной мере той связью, которая с самого их появления существовала у железных дорог Китая с горно-промышленными предприятиями. Ряд линий (Пекин—Мукдэн, Чжучжоу—Пиньсянь, Таокоу—Цинхуа и др.) прямо строится 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 перевозки каменного угля в 1923/24 г. выразились цифрой 322,5 милл. пудов из 740,5 милл. пуд., т.-е. 43,6%, а пробег угля составил в том же году 100,4 миллиарда путо-верст из 246,2 миллиардов (в 1921/22 г. 58,5 из 147,1 и в 1922/23 г. — 86,2 из 230,2 миллиардов путо-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 угляных (в южн. Маньчжурии, Чжили, Шаньси, Хэнане, Хунане и Шаньдуне) и соляных предприятий по потребляющим районам, а равно вывозом

угля (в 1923 г.—3,1 милл. тонн, главным образом, из южно-маньчжурских портов, Тяньцзиня, Циньдао и Ханькоу) и соли (в 1923 г.—3,7 милл. пиккулей <sup>227</sup>)—главным образом через южно-маньчжурские порты и Циндао), далее б) с поводом к заводам и вывозом за границу железной, марганцевой, оловяной, цинковой и иных руд (в 1924 г. вывоз около 15 милл. пиккулей, главным образом из Хунаня, Хубэй, Шаньдуна и Юньнана) и в) с ввозом и распределением заграничных нефтяных продуктов (весь ввоз в 1924 г. (включая и керосин, свыше 230 милл. американских галлонов<sup>228</sup>) — главным образом через Тяньцзинь, 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 отъезных дорог грузы этой группы играют наибольшую роль на Пекин-Мукдэнской (60% всего грузооборота), Пекин-Ханькоуской (55%), Шаньсийской (до 85%), Таокоу-Цинхуа (88%), Чжучжоу—Пиньсянь и Юмжд (на последней наряду с сельскохозяйственными продуктами).

Второе место, как видно из таблицы, по предъявлению грузов и по пробегу и первое по доходу 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-грозозкие 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 Китая <sup>229</sup>) суть рис (южные и центральные провинции—продукция около 400 милл. пиккулей), **пшеница** (Маньчжурия и Северный Китай—сбор около 600 милл. бушел. 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. пиккулей); 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. пиккулей), **шелковые коконы** (Цзяньцун, Гуандун, Чжэцзян, Шаньдун и среднее течение долины Янцзы), **масляничные семена и растительное масло** (гл. образом в Сычуане, Гуйчжоу, Хубэй, Хунане), **рапи** (травяное волокно)—гл. образом в Хунане, Хубэй, Цзяньцун и Сычуане, **пенька, табак** (почти повсюду), **тростниковый сахар** (на юге), **масляничные орехи** (гл. образом в северных провинциях—

<sup>223</sup>) Пиккуль=147,56 русск. фунта. Эти и последующие цифры и данные заимствованы из статистики китайских морских таможен за 1923 и 1924 годы.

<sup>224</sup>) Возможно, что керосин в железнодорожной статистике отнесен к промышленным продуктам.

<sup>225</sup>) Данные Китайского Правительственного Бюро Экономической Информации.

<sup>226</sup>) Statistics of Gov. Rlys 1921 г., таблицы XXIX—XXXII; по 14-ти дорогам.

<sup>227</sup>) Если добавить нераспределенные данные по дороге Кайфын—Хэнань, то получится 4709,9.

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, Жэхэ, Сычуань и друг.).

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

щем не хватает собственного продовольствия и поэтому ему приходится ввозить большое количество хлеба 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 сельскохозяйственных продуктов составлял (в милл. пикюлей):

|  | Вывоз                    | Главные порты ввоза  | Ввоз                                      | Главные порты вывоза                              |
|--|--------------------------|--|---|---|
| Рис . . . . .                                      | 0,0                      | —  | 13,2                                      | Каптон, Сватоу, Коулуи, Шанхай, Нинпо, Тяньцзинь. |
| Пшеница . . . . .                                  | 0,1                      | Харбинский округ <sup>200)</sup> . . . . .   | 5,1                                       | Шанхай, Тяньцзинь.                                |
|  |                          | Южно-Маньчжурские порты:   |   |   |
| Просо и гаолян . . . . .                           | 4,1                      | Дайрен, Аньдун, Ньючжуан . . . . .   | 0,0                                       |   |
| Кукуруза . . . . .                                 | 0,2                      | Дайрен . . . . .   | 0,1                                       |   |
|  |                          | Южно-Маньчжурские порты:   | 0,5                                       |   |
| Бобы . . . . .                                     | 2,2                      | Харбинский округ и Ханькоу . . . . .   | 0,0                                       |   |
| Жмыхи . . . . .                                    | 22,6                     | Ханькоу, Тяньцзинь, Фуцжоу, Ханчжоу, Нинпо, Сяньюю, Каптон . . . . .   | 0,0                                       |   |
| Чай . . . . .                                      | 0,7                      | Ханькоу, Тяньцзинь, Шанхай, Шань, Нинпо . . . . .  | 1,3                                       | Шанхай, Циндао.                                   |
| Хлопок . . . . .                                   | 1,3                      |  |   |   |
| Шелк-сырец (по ценности) <sup>201)</sup> . . . . . | 108 милл. хайг. таэлей.  | Шанхай, Каптон, Ханчжоу, Уху, Чункинг, Циндао, Чифу и др. . . . .  | 3,4 милл. хайг. таэлей шелк и шелк. прод. | Шанхай, Тяньцзинь.                                |
| Коконы (по ценности) . . . . .                     | 14,8 милл. хайг. таэлей. | Шанхай и Южно-Маньчжурск. порты  |   |   |
| Рамь, пенька и друг. волокна . . . . .             | 5,4                      | Ханькоу, Чункинг, Чаша, Коулуи . . . . .   | 0,0                                       |   |
| Сахар <sup>201)</sup> . . . . .                    | 0,4                      | Амои, Сватоу . . . . .   | 9,2                                       | Шанхай, Ханькоу, Тяньцзинь.                       |
| Земл. орехи и жмыхи . . . . .                      | 8,8                      | Циндао, Шанхай, Тяньцзинь, Ханькоу, Циндао . . . . .   | 0,0                                       |   |
| Маслян. семена . . . . .                           | 3,1                      | Тяньцзинь, Ханькоу, Ханчжоу, Сучжоу, Шанхай, Южно-Маньчжурск. порты  | 0,0                                       |   |
| Жмыхи па этих семенах <sup>201)</sup> . . . . .    | 1,2                      |  | 0,0                                       |   |
| Растительное масло всех видов . . . . .            | 3,7                      | Бобов.—Южно-Маньчжурск. порты и Харбинский округ, из земл. орех.—Каптон, чайи.—Ханькоу, деревни. Почжоу, Ханькоу . . . . . | 2,3 м. гал. Каптон, Коулуи, Шанхай.       |   |
| Табак . . . . .                                    | 0,3                      | Циндао, Ханькоу, Цяоцзян . . . . .   | 0,8                                       | Шанхай.   |

Эти цифры дают некоторое представление о характере грузового оборота по группе сельскохозяйственных 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 себе товаров экспортируемых 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 сельскохозяйственного 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 сельскохозяйственных продуктов в грузообороте наблюдается на Маньчжурских дорогах: КВЖД (в 1923 г. один 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: линий Сыпингай—Таонань (почти весь коммерческий оборот относится к этой группе) и Гиринь—Чанчунь (60% всех перевозок). Далее на следующих дорогах сельскохозяйственные продукты занимают первое место в коммерческом обороте (т.-е. если не считать перевозок своих и чужих служебных грузов): Тяньцзинь—Лукоу (1/3 всего оборота вместе со служебными грузами); Шанхай—Нанкин (свыше 60% всего оборота), Шанхай — Ханчжоу — Нинпо (около 30% всего оборота).

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

<sup>200)</sup> Харбин, ст. Маньчжурия, ст. Пограничная, Лахасу (на Сунгарии).

<sup>201)</sup> Шелк-сырец, сахар и растит. масло не являются, строго говоря, сельскохозяйственными 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**<sup>232</sup>. 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. таэлей—15,6% всего ввоза), далее металлы (ввоз железа и стали в 1924 г. около 8 милл. пикблей, меди 0,6 милл. пикблей, жести около 1 милл. пикблей), цемент (1,8 милл. пикблей), краски (1,8 милл. пикблей), мука (6,7 милл. пикблей) и бумага (2,0 милл. пикблей).

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, Тяньцзинь, Дайрене, Ньючжуане, Чифу и др.; мелкие распылены 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. таэлей, 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.

Для отдельных дорог промышленные продукты играют наибольшую роль в грузообороте линий: Шанхай—Ханчжоу—Нинпо (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, Фуцзяне 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. кв. фут мягких пород и 2,5 милл. балансов). Сверх того, Китай вывозит 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). Фуцзяньский 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 правительственных 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 — Мукдэн — 127 тыс. тонн и Тяньцзинь — Пукоу — 123 тыс. тонн.

**Группа продуктов животноводства** включает в себе следующие главные элементы — живой скот, шкуры и кожи, меха, шерсть, шетина, 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      | Главным образом через порты:  | Ввоз   | Главн. обраб. через порты:   |
|--|-------------------------|------------|---|--------|--|
| Живой скот (лошадей, рогатого скота и свиней вместе) . . . . . | Тыс. голов.             | 316        | Тяньцзинь, Шанхай, Харбинский округ, Учжоу, Учжоу (Цзянчжоу), Циндао, Айгуан, Коулуан, Лапца, Пекой (Бей-хай) | 21     | Гуандунские порты, Харбинский окр., Шанхай.                                  |
| Живая птица . . . . .  | Тыс. шт.                | 4.989      | Учжоу, Коулуан, Лапца . . . . .   | 52     |  |
| Шкуры и кожи . . . . .   | Тыс. пик.а.             | 246        | Тяньцзинь, Ханькоу, Циндао, Чун-кин, Шанхай . . . . .   | 337    | Аньхун, Коулуан, Шанхай, Харбин.   |
| Необработ. . . . .   | Тыс. шт.                | 4.925      | Тяньцзинь . . . . .   | —      |  |
| Шерсть . . . . .   | Тыс. пик.а.             | 556        | Тяньцзинь, Харбинский окр., Ханькоу, Шанхай . . . . .   | —      | —  |
| Меха . . . . .   | Милл. шт.               | 7,1        | Тяньцзинь, Ханькоу, Чункин . . . . .  | —      |  |
| Шетина . . . . .   | Тыс. пик.а.             | 65,5       | Циндао, Харб. округ, Нанкин . . . . .   | —      | Неснач. кол.   |
| Мясо и битая дичь (свежая или мороженая) . . . . .             | Тыс. пик.а.             | 282        | Нанкин, Шанхай, Ханькоу, Учжоу, Тяньцзинь . . . . .   | —      |  |
| Яйца и яичные продукты . . . . .                               | Тыс. пик.а. в милл. шт. | 710<br>944 | Шанхай, Чифу, Ханькоу, Нинпо, Фуцжоу, Сяотоу, Коулуан, Пекой . . . . .  | 3187,9 | Кантон, Лапца, Коулуан, Аньхун, Сяотоу, Цяньцзинь (все в Гуандуне) и Шанхай. |
| Рыба и прод. рыболовства (включая морские водоросли) . . . . . | Тыс. пик.а.             | 167        |   |        |  |

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-

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

<sup>232</sup> Данные Китайского Правительственного Бюро Экономической Информации.

<sup>233</sup> Процент, принадлежащий этой группе по доходу до рог, естественно, почти вдвое выше процента по весу.

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

**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 сказавшееся во время мировой войны <sup>234</sup>), в настоящее время сошло на-нет. Основой коммерческой работы дороги является вывоз сельскохозяйственных продуктов Северной Маньчжурии, которому значительно уступает вывоз леса и скотоводческих продуктов (из Барги). В остальном, грузооборот дороги складывается преимущественно из вывоза южно-маньчжурского и приморского угля и различных импортных товаров.

**Южно-Маньчжурская железная дорога** вместе с ее многочисленными ветками (включая линии Гиринь — Чанчунь и Сыпингай — Таонань) обслуживает тот же вывоз с.-х. продукции как Северной, так и Южной Маньчжурии, далее — вывоз (в обоих направлениях) угля из принадлежащих дороге фушунских 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 Ньчжунань (1,34%). В районе дороги развита немалая промышленность — включая два крупных предприятия тяжелой индустрии — Аньшань (принадлежит дороге) и Пенчжиху, маслوبيонное производство в Дайрене и др. пунктах и проч.

**Пекин-Мукденская дорога** — первая из правительственной сети по количеству перевозимых грузов — обслуживает крупнейшие угольные предприятия Китая — Кайланские копи (близ Цивандао) и два крупных порта Тяньцзинь (в 1924 г. — 9,9% всего дохода морских таможен Китая) и Цивандао (незаморажающий 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 Тяньцзиня является продолжением линии Пекин — Суйюань, проникающей в глубь северо-западной окраины Китая и служащей тем путем, по которому продукты скотоводческого хозяйства Монголии, Сев. Шаньси, Шэньси и Ганьсу (в частности шерсть и меха) попадают на мировой рынок — в обмен на чай, мануфактуру, скобяные изделия, табак и проч. В частности, эта дорога (на участке Тяньцзинь—Калган) играет первостепенную роль в торговле с Внешней Монголией — через нее проходит главная часть монгольского импорта и экспорта.

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

<sup>233</sup> Автор вынужден подчеркнуть, что это только общий набросок не претендующий на точность деталей.

<sup>234</sup> В 1915 г. перевезено транзитом 24,8 милл. 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 артерией, питающей ханькоуский порт (8,04% там. дохода).

**Дорога Лун-Хань**, следуя на большом протяжении долиной мало-судоходной в этой части Желтой реки, дает выход к морю (через Тяньцзинь — Пукоу и великий канал, а в дальнейшем непосредственно) для продукции провинции Хунань, Шэньси (опиум, хлопок) и Сев. Цзянсу. По мере ее продолжения в глубь Шэньси и Ганьсу она будет привлекать к себе все большее количество грузов из западной части Китая и эвентуально, 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 развитием в ее районе Горной промышленностью, — в частности угольными копиями Фанцзы, Тэучжуана и Пошана, а равно добычей (в различных местах) железной, серебряной и иных руд.

Из линий к югу Янцзы дорога Шанхай—Нанкин служит продолжением линии Тяньцзинь — Пукоу и обслуживает район величайшего порта и промышленного центра Китая — Шанхай <sup>235</sup>): к ней подвозятся, кроме того, с.-х. продукты провинций Цзянсу, Аньхуэй и Цзянси (рис, шелк, хлопок, яичные продукты и мн. других).

Линия Шанхай — Ханчжоу — Нинпо <sup>236</sup>), 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 Ханькоу, (а также Ичжоу и Чанше — для переправки водным путем) продукции этих двух провинций (в частности сурьманы, свиновой и др. руд из Хунаня) к югу от Янцзы и распределения из этого порта ввозных товаров и местных промышленных изделий. С дороги Чжучжоу—Пиньсянь линия эта перенимает, повидимому, значительное количество угля из Пиньсяньских рудников для Ханьянского завода в Ханькоу.

<sup>235</sup> В 1924 г. 39,58% всего дохода морских таможен.

<sup>236</sup> Эта дорога не входит в правительственную сеть.

Кантонский узел (дороги Кантон — Коулун, Кантон — Самиун и Кантон — Чжучжоу<sup>227</sup>) обслуживает Кантон как порт<sup>228</sup>) и как промышленный район. Наконец, Юньнаньская дорога, не связанная 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 Киаочжао (Цзяочжоу) и Чифу, первый из которых с 1905 г. связан железной дорогой с Цзинаньфу<sup>229</sup>).

|  | Ч и ф у                 |                     |        | Киаочжао(Цзяочжоу)      |                         |        |
|--|-------------------------|---------------------|--------|-------------------------|-------------------------|--------|
|  | Ввоз милл. хайгуаньтаэ. | Вывоз милл. таэлей. | Оборот | Ввоз милл. хайгуаньтаэ. | Вывоз милл. таэлей (20) | Оборот |
| 1900 . . . . .   | —                       | —                   | —      | 2,8                     | 1,1                     | 3,9    |
| 1904 . . . . .   | 21,6                    | 12,7                | 34,3   | —                       | —                       | —      |
| 1905 . . . . .   | 27,2                    | 11,9                | 39,1   | 15,1                    | 7,2                     | 22,3   |
| 1911 . . . . .   | 16,7                    | 13,9                | 30,6   | 23,6                    | 19,8                    | 46,1   |
| 1918 . . . . .   | 14,7                    | 16,1                | 30,8   | 33,9                    | 29,5                    | 63,4   |
| 1924 . . . . .   | 4,4                     | 8,7                 | 13,1   | 34,6                    | 36,9                    | 71,5   |
| 1924 (включая торговлю с другими китайскими портами) . . . . . | 16,2                    | 15,9                | 32,1   | 76,8                    | 55,3                    | 132,2  |

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 дорожке 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 особого практического значения не имеет, — все же в двух словах его следует коснуться.

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

<sup>227</sup>) Эта дорога не входит в состав правительственной сети.

<sup>228</sup>) В 1924 г. 5,37% всего дохода морских таможен.

<sup>229</sup>) Таблица заимствована 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.

<sup>230</sup>) 1 хайгуаньский таэль — принятая в китайских таможенных единицах 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 совершенно 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 времени Маньчжурской династии Министр Путей Сообщения Тзеи Чен-сюань предложил предпринять постройку следующих четырех магистралей, имеющих своим центром Пекин<sup>241</sup>)

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

б) Восточная магистраль: Продление Пекин-Мукдэнской дороги через Чаоян и Цицикар до Айгуна.

в) Западная магистраль путем продления Шаньсийской дороги от Тайюаньфу до Ланьчжоу и эвентуально дальше на запад.

г) Южная магистраль от Пекина на Кантон через Ханькоу.

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

2) В сентябре 1912 г. Сун Ят-сен, только что отказавшийся в пользу Юань Ши-кай от президентства, был поставлен китайским правительством во главе Chinese National Railway Corporation — правительственной организации, задачей которой явилось 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 Сунем, 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 магистралей<sup>242</sup>).

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

б) Восточная — из Маньчжурии через Чжили, Шаньдун, Цзянсу, Чжэцзян, Фуцзянь до Гуандуна.

в) Линия северной параллели — от Хайчжоу через Ханань, Шаньси, Ганьсу и Синцзян.

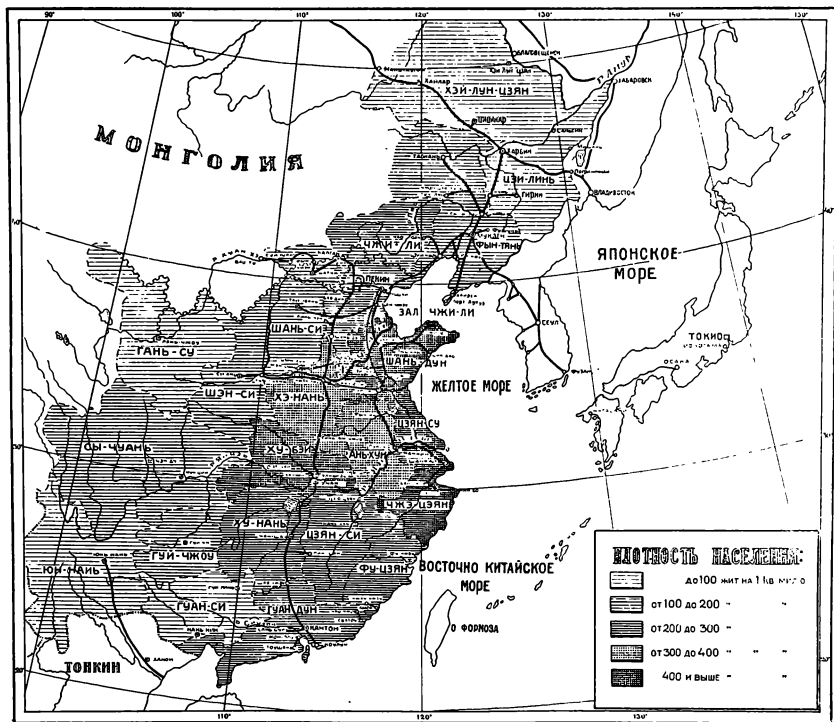
г) Линия центральной параллели — от Нанкина через Учун (Хубэй) в Сычуань.

<sup>241</sup>) Mongton Chih Hsu, цит. соч., стр. 131.

<sup>242</sup>) 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-жю меморандум, в котором предложил следующий план <sup>283)</sup>.

ваны. Но эти грандиозные предприятия во всяком случае — дело далекого 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 до Таонаньфу.

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

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-

шего 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 хозяйственные 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) —

<sup>283)</sup> 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, Шаньдун, Хэнане, Хубэй, Анхуэй, Хунане и Гуандуне.

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

**рожного строительства в Китае является распростра-**  
**нение ж.-д. сети в глубь страны, во внутренние рай-**  
**оны, наиболее бедные водными путями, все еще**  
**крайне слабо связанные друг с другом, с остальным**  
**Китаем и с мировым хозяйством. Выполнение этой**  
**задачи, создаст, разумеется, мощный импульс эконо-**  
**мического (и в частности внешне-торгового и**  
**промышленного) развития Китая — всю силу ко-**  
**торого 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. предприятии и своевременных 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 складывается из трех различных элементов: 1) иностранные займы и авансы, предоставленные в связи с постройкой или под обеспечение китайских правительственных дорог<sup>243)</sup>; 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 подробного 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 предположений и само имеет лишь условное значение.** Но если даже это вычисление будет признано весьма неточным, а в отдельных частях и прямо ошибочным,—все же сгруппирование 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 иностранцам дорог выражены по общему правилу в различных иностранных валютах, которые нуждаются в приведении к одному знаменателю. Это обстоятельство, к стати сказать, само по себе предопределяет невозможность точного ответа на поставленные нами вопросы, так как размеры иностранного инвестирования в китайской серебряной валюте меняются изодня-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 бумажн. инстр. валюты (вопрос, имеющий особое значение для франка и ена). 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 Сообщения<sup>245)</sup> оно произведено по искусственному «стандартному» курсу: 1 ф. ст.=10 к. д.; 1 долл. ам.=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 расчетах<sup>246)</sup> 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 Хайгуанского таэля,

<sup>243)</sup> О ч. ст. ных дорогах нам ничего не известно, но связанные с ними иностранные финансовые интересы не могут быть значительны.

<sup>245)</sup> Tables showing various obligations of the Ministry of Communications calculated up to January 31, 1923.

<sup>246)</sup> Кроме упомянутого случая с Юньнаньской дорогой, где перечисление производится по курсу на золото.

публикуемом Морскими Таможнями. Принятые нами валютные соотношения суть:

|                      | Кит. доллар |
|----------------------|-------------|
| 1 ф. ст. . . . .     | 8,19        |
| 1 ам. долл. . . . .  | 1,85        |
| 1 фр. . . . .        | 0,0961      |
| 1 бельг. фр. . . . . | 0,0961      |
| 1 ен . . . . .       | 0,789       |
| 1 фунт . . . . .     | 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, а не—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, несколько больше показанного.

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

|                        |            |
|------------------------|------------|
| 1 купонский таэль. . . | к. д. 1,50 |
| 1 шанх. таэль. . .     | к. д. 1,35 |

Общая сумма иностранного капитала, вложенного в китайские железные дороги, складывается, как сказано, из трех элементов. Из них в наибольшей мере поддается учету статья: **железнодорожные займы и авансы**, связанные со строительством (и выкупом) правительственных железных дорог. В приложении IV к статье мы даем то, что нам представляется наиболее полным перечнем наличных внешних жел.-дор. займов и авансов, составленным 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 особых 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 изменилось<sup>247</sup>); 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 публику) не той организацией, которая по контракту с китайским правительством приобретает контроль над до-

рогой; 2) заем нередко выпускается на нескольких рынках, и притом облигации меняют в дальнейшем своих хозяев; 3) значительная часть организаций, через посредство которых заключаются 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 «интереса 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.<br>("Коттао") |
|----------------------------|----------------|--------------------------|
| Ф. стер. . .               | 27.912.076 илн | 228.600.000              |
| Фр. фр. . .                | 57.107.949     | 5.488.000                |
| Бельг. фр. . .             | 137.743.000    | 13.237.000               |
| Ев. . . . .                | 124.195.556    | 95.506.000               |
| Флоринз . .                | 25.474.000     | 18.596.000               |
| Ам. долл. . .              | 1.150.000      | 2.127.000                |
| Куп. таэль . .             | 2.000.000      | 3.000.000                |
| Шанх. . . .                | 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 приложении IV займы и авансы связаны либо с самым сооружением соответствующих железных дорог, 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.<sup>248</sup>), 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,

<sup>247</sup>) Эвентуальное погашение по одним авансам компенсируется, надо полагать, накоплением процентов по другим.

<sup>248</sup>) «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 их в 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 милл. кит. долларов, от коих более 75% приходится на обязательства за полученные материалы<sup>249</sup>. Притягивая 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 год<sup>250</sup>.

Определение крупнейшей из трех статей **иностранного капитала, 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 самым 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 идти более или менее ощупью и применять различные методы к каждой из концессионированных дорог.

<sup>249</sup> По отдельным категориям задолженности эта цифра распадается, примерно, следующим образом:

|  | Кит. долл.        |            |
|--|-------------------|------------|
| 1) <b>Краткосрочные займы министерства (кругло)</b>  |                   | 200.000    |
| 2) <b>Необеспеченные обязательства (к этой группе отнесены некоторые из авансов, вошедших в нашу таблицу авансов) см. приложение IV . . . . . (кругло)</b> |                   | 81.330.000 |
| 3) <b>Обязательства в связи с поставкой материалов (кругло) . . . . .</b>  |                   | —          |
| 4) <b>Прочие обязательства (кругло) . . . . .</b>  |                   | 675.000    |
| 5) <b>Просроченные к 31 декабря 1922 г. проценты по всем видам иностранных займов и авансов:</b>   |                   |            |
| ф. ит. . . . . (кругло)  | 898.000           | 691.000    |
| евр. ст. . . . .   | 471.000           | 3.857.000  |
| амер. д. . . . .   | 330.000           | 610.000    |
| фр. фр. . . . .  | 3.065.000         | 295.000    |
| шанх. таив. . . . .  | 119.000           | 161.000    |
| <b>Итого . . . . .</b>   | <b>5.614.000</b>  |            |
| <b>Всего . . . . .</b>   | <b>37.809.000</b> |            |

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

<sup>250</sup> Ошибка по этой статье, во всяком случае, не может выразиться 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 года составил 440 миллионов эн, при чем почти все распределено акций только на 380 милл. и оплачено на 321 милл. Облигационный капитал на ту же дату—234 милл. эн. Эти цифры относятся, однако, ко всему предприятию в целом,—включая фушунские рудники, Аньшаньский завод и мн. др. На создание этого предприятия было затрачено всего 536 милл. эн<sup>251</sup>), но из этой суммы на долю самой дороги с ее ветвями приходится только 198,1 милл. эн. Из других статей непосредственное отношение к дороге могут иметь, по нашему мнению, только две: «устройство полосы отчуждения»—49,5 милл. эн и «различные устройства»—48,7 милл. эн, итого 98,2 милл. эн, представляющие собой, насколько можно судить, различные вспомогательные, по отношению к дороге, службы и предприятия<sup>252</sup>). 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 отнеси вложенный в них капитал к железнодорожному было бы неправильно. Таким образом, финансовый интерес Японии в самой дороге измеряется суммой в 296,3 милл. эн или кругло 300 милл. эн (230 милл. кит. долл.). Мы имеем здесь в виду **бумажные ены**, хотя Япония, как собственник дороги, как-будто бы не должна нести убытков от обесценения валюты. Дело, однако, в том, что хотя курс ена и упал на 20 с лишним процентов по сравнению с паритетом, однако, японское правительство никогда не подтверждало этого обесценения; формально ен 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 ена, 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 енах, которыми, следовательно, и нужно измерять японский интерес в дороге.

**Юньнаньская дорога**, как известно, проходит на территории Китая только частью, 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 франков<sup>253</sup>). С того времени (1910) французы, не-

<sup>249</sup> В том числе—92,7 милл. представляют стоимость главной линии, полученной бесплатно, конечно, от России после русско-японской войны.

<sup>250</sup> Часть их имеет, вероятно, самостоятельный или по-сторонний дороге характер, но мы не видим способа ее выделить. Надо лишь учесть, что сумма действительного финансового интереса Японии в дороге несколько меньше полученной.

<sup>251</sup> Здесь имеется некоторая путаница; Шарингтон (Charington—Les chemins de fer. 1914 г.) относит эту цифру только к китайской секции дороги, но мы имеем свидетельство об обратном со стороны Mongtan Chih Hsu—Railway problems in China (1915 г.), стр. 61, которое подтверждается и другими данными.

сомненно, затратили на дорогу немалое 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 бумажным и золотым франком (и этим франк отличается, например, от ена) настолько велика, что они уже в ряде случаев<sup>254</sup> признаны двумя различными единицами измерения. Таким образом, этот пункт в нашем расчете выразится цифрой 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. долларов<sup>255</sup>).

**КВЖД.** Хотя по договору 31 мая 1924 г. КВЖД и находится в совместном советско-китайском управлении, а в мукденском соглашении глущо затрогивается 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.<sup>256</sup> стоимость ее сооружения исчисляется в 381.456.930 руб. (сюда, 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 предоставляло 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

была израсходована дорогой на административные задания 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.<br>(кругло) |
|-----------------------------|-------------|------------------------|
| ен . . . . .                | 300.000.000 | илп 230.000.000        |
| фр. зол. . . . .            | 100.000.000 | " 36.000.000           |
| кит. долл. . . . .          | 16.247.127  | " 16.000.000           |
| руб. зол. (свыше) . . . . . | 400.000.000 | " 400.000.000          |
| Итого . . . . .             |             | 682.000.000            |

Таким образом, если все наши предположки 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 преобладающими 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. долт.);
- б) с займами и авансами в связи с правительственными железными дорогами, которые на 31-е декабря 1925 года составляют:

|                    |            | Кит. долл.<br>(кругло) |
|--------------------|------------|------------------------|
| фунт. ст. . . . .  | 12.622.069 | вм 103.375.000         |
| куп.-газл. . . . . | 2.000.000  | " 3.000.000            |
| шанг. . . . .      | 488.000    | " 656 000              |
| кит. долл. . . . . | 2.000.000  | " 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

<sup>254</sup>) В золотых франках, как самостоятельной единице, производится, например, взносы в Лигу Наций.

<sup>255</sup>) 3, 374.

<sup>256</sup>) Последний, имеющийся в нашем распоряжении.

и относительная) должна быть несколько выше показанной.

Что касается, в частности, первой группы наше. го 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.<br>(кругло) |
|--------------------|-----------|------------------------|
| фунт. ст. . . . .  | 7 596.869 | или 62.218.000         |
| куп. тава. . . . . | 2.000.000 | 3.000.000              |
| шанх. . . . .      | 486.000   | 656.000                |
| кит. долл. . . . . | 2.000.000 | 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 образом<sup>257)</sup>:

|  | Кит. долл. |
|--|------------|
| Гоппон-Шанх. Банк ф. ст. . . . .       | 2.943.950  |
| Бритаис. и Кит. Корпор. ф. ст. . . . . | 6.831.000  |
| куп. т. . . . .                        | 2.000.000  |
| шанх. т. . . . .                       | 486.000    |
| кит. долл. . . . .                     | 2.000.000  |

Итого . . 61.672.000

|                                  |           |            |
|----------------------------------|-----------|------------|
| Пекинский Спидлук ф. ст. . . . . | 604.863   | 4.954.000  |
| «Chinese Central Rly» . . . . .  | 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-Мукдэн фунт. ст. . . . . | 1.592.500 |
| кит. долл. . . . .                | 2.000.000 |
| 2. Шантай—Нанкин ф. ст. . . . .   | 2.900.000 |
| 3. Кантон—Котуэн . . . . .        | 1.026.000 |
| 4. Шанх.-Ханчж.-Шинно . . . . .   | 937.500   |
| 5. Таокоу—Цинхуа . . . . .        | 559.119   |

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

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| 6. Тяньцз.-Пукоу фунт. ст. . . . . | 1.988.750 |
| 7. Хугуанские дороги . . . . .     | 1.402.700 |

III. Авансы под постройку проектированных дорог.

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| 8. Пукоу—Синия . . . . .           | 207.256   |
| 9. Нанкин—Хуанш куп. тава. . . . . | 2.000.000 |
| и шанх. тава. . . . .              | 486.000   |
| 10. Цинхуа—Мынсян 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 складываются 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-

<sup>257)</sup> Соответственно тому, какая организация являлась 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<br>займы 20.235.556 |
| Июкогата Сиеи-Банк . . . . .                                       | 13.960.000                                |
| Industrial Bank of Japan, Bank of Taiwan, Bank of Chosen . . . . . | 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. Симитунг—Мукдэн . . . . .  | 35.556     | В договоре о займе упомянуты контрольные права на этом участке, но, по-видимому, в дальнейшем участие было полностью подчинено управлению Пен-Мукд. дороги. |
| 2. Пекин—Ханькоу . . . . .    | 7.360.000  | Без каких-либо контрольных прав.  |
| 3. Сяппинтай—Таоянь . . . . . | 20.300.000 | Контрольные права.  |
| 4. Ипринг—Чанчунь . . . . .   | 6 500 000  | »   |
| 5. Циндао—Цзиньцзю . . . . .  | 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 определалась.

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

Французские и бельгийские интересы следовало бы, в виду тесного их переплетения, рассматривать совместно. Интересы эти в совокупности складываются из:

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

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

|                          |               |
|--------------------------|---------------|
|                          | Или ит. долл. |
| Франк. франков . . . . . | 57.107.919    |
| Бельг. " . . . . .       | 137.743.000   |
| Фунт. стр. . . . .       | 8.197.933     |
|                          | 67.141.000    |

Итого ит. долл. . . . . 85.866.000

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

Из этой суммы приходится на:

#### 1. Чисто-французские интересы.

|  |  |
|--|--|
|  | Ит. 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 каппх-либо контр. прав) . . . . .           | 1.625.000  |
| г) Французск. доля Хугуаньской займа (без контрольных прав на какой-либо из существующих линий) ф. ст. . . . . | 1.402.700  |
| д) Аванс на дорогу Чен-юй франк. . . . .   | 9.352.130  |
| Итого . . . . .  | 100.000.000<br>27.924.930<br>2.683.000<br>36.000.000<br>24.797.000 |

Итого . . . . . 63.480.000

#### 2. Чисто-бельгийские интересы.

|  |           |           |
|--|-----------|-----------|
| а) Заем 1922 г. Пекин—Суйюаньской дороге фунт. стр. . . . .  | 800.000 = | 6.552.000 |
| (Предусмотрены ли контрол. права, неизвестно, так как в тексте распоряжения нет текста договора)     |           |           |
| б) Бельгийские авансы в составе текущей задолженности правительственных жез. дорог (грубо) . . . . . |           | 1.000.000 |
| Итого . . . . .  |           | 7.552.000 |

#### 3. Смешанные франко-бельгийские интересы.

|  |             |
|--|-------------|
|  | Ит. долл.   |
| а) Заем на дорогу Кайфын—Ханань—фр. (связан с контрол. 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 контрол. правами) бельг. франк. . . . . | 137.743.000 |
| г) Аванс на дорогу Татунфу—Ченду (ф. ст.) . . . . .                        | 770 217     |
| д) Текущая задолженность правительственных дорог к д. . . . .              | 5.798.519   |
| Итого франк. . . . .   | 29.183.019  |
| бельг. фр. . . . .   | 137.743.000 |
| ф. стер. . . . .   | 4.370.233   |
| ит. долл. . . . .  | 4.000.000   |
| Итого . . . . .  | 2.804.000   |
|  | 13.237.000  |
|  | 35.792.000  |
|  | 4.000.000   |
| Итого . . . . .  | 55.833.000  |

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 организации вместе. Если руководствоваться указанными нами в таблицах займов и авансов (см. приложение IV) условным предположением паритета в ка-

ждом данным 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.

|                          |             |
|--------------------------|-------------|
|                          | Ит. долл.   |
| Фр. зол. . . . .         | 100.000 000 |
| Франков . . . . .        | 42.516.440  |
| Бельг. франков . . . . . | 68.871.500  |
| Фунт. стер. . . . .      | 5.212.817   |
| Ит. долл. . . . .        | 2 000.000   |

Итого . . . . . 91.596.500

или с дальнейшим округлением 91.000.000 (8,3% всего иностр. помещенная капитала).

#### Бельгийские.

|                          |            |
|--------------------------|------------|
|                          | Ит. долл.  |
| Франков . . . . .        | 14.591.510 |
| Бельг. франков . . . . . | 68.871.500 |
| Фунт. стер. . . . .      | 2.955.116  |
| Ит. долл. . . . .        | 3.000.000  |

Или итого к д. . . . . 35.468.500

или с дальн. округлением 35.000.000 (или 3,3% всего иностр. помещен. капитала)

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

Неоглашено на 31 декабря 1925 г.

|  |  |
|--|--|
|  | Ит. долл.  |
| Compagnie general des Chemins de fer et des tramways en China (бельгийская с участием французских интересов) . . . . . | фр. 23.374.500 = 2.247.000<br>ф. ст. 3.600.000 = 29.484.000<br>6. фр. 137.743.000 = 13.237.000 |
| ИТОГО . . . . .  | 44.968.000   |
| Compagnie française des chemins de fer de l'Indo-Chine et du Japon (французская) . . . . .                             | ф. зол. ф. 100.000.000 = 36.000.000  |
| Banque de l'Indo-Chine (французская) . . . . .   | ф. ст. 3.027.700 = 21.797.000  |
| Banque Industrielle de Chine (франко-французская) . . . . .  | 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 = 1.735.000   |
| Она совместно с бельгийской своей компанией Société belge des chemins de fer en Chine (бельгийская) . . . . .          | ф. ст. 770 217 = 6.865.000<br>ф. ст. 5.798 519 = 6.552.000                                     |
| 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. концессия) . . . . . 36.000.000

#### Правительственные дороги.

Кайфын—Ханань . . . . . 2.247.000  
Лунг-Хан . . . . . 42.721.000  
Чен-тай (Шаньси) . . . . . 1.785.000  
Пекин—Ханькоу . . . . . 13.309.000  
Пекин—Суйюань . . . . . 6.552.000  
Хугуаньск. . . . . 11.488.000

#### Проектируемые дороги:

Татун—Ченду . . . . . 6.865.000  
Ямчю—Чункин . . . . . 899.000

Если рассмотреть в стороне последние займы 1920 и 1922 гг., то цифра, которой выражаются французские и бельгийские финансовые интересы на железных 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<sup>о</sup> 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, незначительны<sup>258)</sup>, они слабаются 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—Цзиньчжоу (Chinchow) в сумме амер. 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 сложились из: 1) аванса в 900.424 ф. стерл., сделанного Германо-Азиатским Банком Тяньцзинь-Пукуюской дороге в 1912<sup>259)</sup>; 2) германской доли в двух англо-германских займах (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 Шаньдунской 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 займами.

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

|   |            |
|---|------------|
| Заем 1908 г. Тяньцзинь—Пукую 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 (крупно) китайских долл. . . . .                  | 47.000.000 |

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

<sup>258)</sup> Напомним, что американский интерес в дороге Кантон—Ханькоу (Гуандунская секция) давно уже выкуплен Китаем.

<sup>259)</sup> 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 войну<sup>260)</sup>, 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, перебраться в другие страны. Вопрос об оставшейся части был разрешен только германско-китайским соглашением 6—7 июня 1924 г.<sup>261)</sup>, которым Китай обязался возобновить платежи по всем германским займам и восстановить Германско-Азиатский банк во всех его прежних правах (как в связи с Хугуанским займом), 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: облигаций 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 (звентуально) 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 продаст 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 эксплоатирующими 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. зол. 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

<sup>260)</sup> Tables of obligations of the Ministry of Communications.

<sup>261)</sup> Обмен нот, текст 3, 776—788.

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

Следует еще упомянуть об авансе в 500.000 шанх. таэлей (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 требо-  
вания по указанному авансу,—перешел к последне-  
му. Практически судьба этого аванса разрешается,  
очевидно, одновременно с судьбой незаконного  
«парижского правления» банка.

Если этот аванс добавить к общей цифре фи-  
нансовых интересов СССР, то процент таковых по-  
дымется до 36,7%.

Приведенный расчет, условность которого —  
особенно в части исчисления капитала концентри-  
рованных дорог—мы еще раз должны подчерк-  
нуть, показывает, что иностранные финансовые  
интересы на всех железных дорогах Китая (прави-  
тельных и концессионированных) располага-  
ются следующим образом:

|                | в кит.долл. (крупно) | %     |
|----------------|----------------------|-------|
| С.С.С.Р. . .   | 401.000.000          | 36,6  |
| 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 пример-  
ное соотношение иностранных финансовых инте-  
ресов на китайских дорогах. Как нам уже раз при-  
ходилось указывать, иностранный интерес отно-  
сительно не ограничивается финансовой, банковской сторо-  
ной дела. Финансируя железнодорожное строи-  
тельство 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 железнодорож-  
ных путей страны. Ради этих-то целей иностранные  
капиталисты ссужали крупные средства, соответ-  
ствующие посольства оказывали на Китай «нажим»,  
поддержанный всей военной силой их стран; ради  
них шла борьба за концессии в 1896—1900 г., и  
позднее борьба за национализацию провинци-  
альных дорог.

#### ЗАДАЧИ ИНОСТРАННОГО КОНТРОЛЯ.

Контроль над железными дорогами Китая был  
и остается для иностранцев формой осуществле-  
ния целого ряда политических и экономических  
задач, сложнейшим образом между собой перепле-  
тенных. Такое же сложное взаимодействие суще-  
ствовало и существует между интересами ино-  
странных держав, как таковой, и интересами той  
частной капиталистической организации, которая  
выступила соискателем концессии или кредитором  
и которая пользовалась при этом поддержкой  
своего правительства. Схематически и упрощенно  
это взаимодействие может быть изображено сле-  
дующим 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. Прибы-  
ли эти слагались из следующих элементов:

а) от самого выпуска займа, который, будучи  
хорошо обеспеченным, выпускался обычно в публи-  
ку по цене значительно более высокой, чем он до-  
ставался банку. Так, заем на дорогу Шанхай—Нан-  
кин был выпущен в подписку частью по 97½%, ча-  
стью по паритету, тогда как китайское правитель-  
ство 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 построй-  
ке единовременной суммы из займа (в некоторых  
других);

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

Рядом с этим важную роль играли и более  
сложные соображения. Каждая из иностранных ка-  
питалистических организаций, выступавшая в Ки-  
тае в роли строителя или доверенного кредитора,  
контролировавшего постройку, была, разумеется,  
связана с целым рядом промышленных, финансо-  
вых, подрядных, торговых и иных интересов как  
у себя на родине, так и в среде иностранной коло-  
нии Китая. Контроль над постройкой давал воз-  
можность соответствующим образом распреде-  
лять заказы и подряды и, таким образом, поддер-  
живать своих клиентов и союзников<sup>262)</sup> (этого  
рода верность в конечном счете всегда прекрасно  
оплачивается). Та же постройка служила орудием

<sup>262)</sup> Которым, в частности, полностью воспользовались  
японцы.



ем<sup>208</sup>) 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 **эксплуатацией дорог**,—то являясь, более или менее, полными хозяевами на этих важнейших артериях хозяйственного организма Китая, командау 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 прозреть 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 сложным 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 «сферы влияния». Действительно, на примере Японии в Южной Маньчжурии мы можем видеть, как экономический кон-

троль, осуществляемый через посредство ж.-д. предприятия, быстро превращается в контроль политический; как рядом с «прикармливанием» китайских купцов, происходит «налаживание связей» с китайской администрацией, и как, в конце-концов, железная дорога превращается в оружие чуть-что 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 лишней смысла. Заметим 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 Китае<sup>209</sup>).

Таковы сложные задачи иностранного контроля, на приобретение которого усилия иностранных держав были направлены на протяжении 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 расовых и культурных свойствах и добродетелью которого является пассивное сопротивление, с его огромной территорией, обширностью которой всегда была его лучшим союзником,—представляет собой кусок, который нелегко проглотить. После 80-ти лет насилья, побед и систематического порабощения, иностранцы в Китае все еще не проникли, в сущности, дальше отдельных районов (как, например, Маньчжурия) и береговой и приречной полосы — внутренние области Китая почти их не

<sup>209</sup>) Не далее как весной 1925 года орган воинствующего британского империализма в Китае газета «Peking & Tientsin Times» усиленно пропагандировала проект обращения британской доли боксерской конприбуции на достройку дороги Хайкоу—Кантон, — для того, чтобы сокрушить, 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-кай»,—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 военного начальства устраивали парады и учения. Около тысячи повстанцев 4-го мая 1916 года выехали из Циндао по Шаньдунской дороге, взяв с собой пулеметы. Между тем, та же самая дорога, под японским контролем, отказывалась перевозить китайские правительственные войска—под предлогом необходимости соблюдать нейтралитет!

<sup>208</sup>) Reinsch (an american diplomat in China. 1922 г., стр. 210 и сл.) рассказывает, напр., какая острая борьба—«плот до дипломатического вмешательства,—происходила на постройке хугуанских дорог из-за так-называемых технических стандартов, от выбора которых зависело получение заказов заводской или иной национальности, и как эта борьба задерживала и удорожала постройку.

знает. Неудивительно, что и в области жел.-дор. контроля далеко не все шло для иностранцев гладко и далеко не все поставленные себе империализмом, в связи с этим контролем, задачи оказались осуществимыми. Все же тенденция, как таковая, остается,—и 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 позднейшие годы китайцы стали пытаться взять это дело в свои руки<sup>285</sup>). 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 иностранных 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 еще 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 оно вытекает из действующих договоров<sup>286</sup>).

## 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) ка-

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 «эс-ной», 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, управляется 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-Ковлунской жел. дороги. Секция эта проходит по арендованной территории Коулдуна, 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 особом положении в силу совместного и равного участия в ж.-д. администрации представителей Китая и СССР. При этом, в упомянутых договорах (см. приложение II) совершенно определенно указано, что дорога является чисто-коммерческим 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) принадлежавших иностранным частным компаниям, КВжд в ее современном виде является предприятием, контролируемым совместно двумя соседними государствами.

**Военный контроль над Пекин-Мукдэнской дорогой.** В отличие от перечисленных дорог, дороги правительственной сети являются неоспоримой собственностью Китая, и иностранцы являются лишь их кредиторами,—при чем контрольные права принадлежат им в силу договоров о займах формально лишь в видах обеспечения этих последних. Единственное исключение представляет собой Пекин-Мукдэнская дорога. Во время и после боксерского восстания эта дорога была захвачена англичанами (к югу от Шанхай-гуаня) и русскими (к северу от этого пункта). По ст. IX протокола 1901 г.<sup>287</sup>) державы получили право занять своими гарнизонами некоторые пункты на этой дороге для поддержания свободного сообщения между столицей и мо-

<sup>285</sup>) Об объективных последствиях для Китая того положения вещей, при котором хозяйном построили железные дороги являлись иностранцы, см. ниже гл. XIII.

<sup>286</sup>) Здесь мы сводим воедино и вкратце суммируем тот материал, который, отчасти, уже содержится (в разрозненном виде) в первых исторических главах работы. Отсюда—неизбежность некоторых повторений.

<sup>287</sup>) 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 принята нижеследующая любопытная резолюция, определявшая собой статус дороги<sup>268</sup>),—в отношении участников внутренней борьбы.

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

2. «Императорские и революционные войска одинаково 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 постоянного ущерба важным частям дороги, как-то: станциям, депо, мостам, оборудованию встретят сопротивление комбинамированных 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-линю 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-линя, а затем У Пей-фу против Фын Юй-сяна), иностранные войска остались нейтральными, но с их помощью между Пекином и Шанхай-гуанем все время поддерживалось специальное сообщение для иностранцев (особый «интернациональный поезд» охраняемый иностранными солдатами).

Контроль над правительственной сетью. В остальном, повторяем, 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 договоров 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 правительственной 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

контрактов. Эксплоатация некоторых дорог (пример: Таокоу—Цинхуа) прямо передана иностранной компании, которая, очевидно, должна явиться полным хозяином дела; в других случаях (Пекин—Мукдэн, Шанхай—Нанкин) контроль со стороны иностранцев осуществляется через смешанное правление, в котором китайцы в меньшинстве, или (Чентай, Кантон—Коулун) через посредство заполнения всех ответственных мест на дороге иностранцами,—ставленниками кредитора, которые оказываются по существу совершенно независимыми от китайского главного директора, обладающего лишь номинальной властью; еще в других, наконец (Тяньцзинь—Лукоу), 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 наслоениям) режим воедино—довольно трудная задача. Отсылая для более детальной справки (по каждой отдельной дороге) к первым главам настоящей работы, мы здесь ограничимся приведением нижеследующей сводки, в основе составленной у Виллоуби<sup>269</sup>), но во многом исправленной на основании более поздних или полных данных, которая представляет собой попытку самой грубой классификации правительственных дорог по степени установленного их **договорным режимом** иностранного контроля.

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

- 1) Гиринь—Чанчунь.
- 2) Сыпингай—Таоань.

Мы выделяем эти две дороги, ибо они являют 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.

П. Линии, в отношении которых административный контроль в **большей степени** предоставлен иностранцам:

- 1) Пекин—Мукдэн;
- 2) Шанхай—Нанкин;
- 3) Чентин—Тайюань (Шаньси);
- 4) Кайфын—Хэнань;
- 5) Таокоу—Цинхуа;
- 6) Кантон—Коулун (кит. секция)

Все эти линии принадлежат к периоду «борьбы 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 варьирующей степенью независимости

<sup>268</sup>) Текст В. I, 318. Эта резолюция установила общий принцип вмешательства иностранцев в междоусобные военные действия и тем самым парализовала некоторые из возможных проявлений «внутренне-китайской стратегии» держав.

<sup>269</sup>) Foreign Rights and Interests in China (1920 г.), стр. 568. Виллоуби сам взял свою таблицу из статьи Бэкера 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) Лун-Хай;
- 5) Циндао—Цзинаньфу.

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

умеется, уже самый 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—Суйюань<sup>270)</sup>;
- 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 И 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-кая 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 эмансипацию 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-кая 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 «свотчинами» 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 держатся 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-

<sup>270)</sup> Немец, впрочем, неизвестны условия бельгийского займа 1922 года.

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 эмансипация (в частности фискальная) провинциальных и вообще местных властей (под главенством военных) от центрального правительства, почти беспрерывная (то тут, то там) внутренняя война<sup>11)</sup>, 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 разнообразное 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 раньше лоббировал всего, чего он хотел, давлением в Пекине. Теперь эта палка обломалась в руках. Не имея авторитетного (внутри страны) контрагента, иностранные державы оказываются в курьезном положении. — Китай, правда, ослаблен по сравнению с ними, но он, вместе с тем, превратился (в государственно-правовом отношении) в аморфную массу, над которой трудно и даже невозможно господствовать по образу прежнего времени. Обе стороны оказываются 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 побеге, на реках, в открытых портах — словом, всюду, куда остаются орудия их судов и штыки их немногочисленных гарнизонов; они, в свою очередь, не могут ничего, или почти ничего, сделать 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.

<sup>11)</sup> Называть ее гражданской, собственно говоря, неправильно, так как ведется она солдатами, а население в ней никакого участия не принимает.

## СОВРЕМЕННАЯ ОБСТАНОВКА НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ.

Пока Пекинское правительство в той или иной мере управляло<sup>12)</sup> 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 ослушания 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 дундунов, 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—прибегая 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 создается 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 четверть столетия. 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 сказывается на железных дорогах главным образом в следующих направлениях.

<sup>12)</sup> Китай никогда не был централизованной страной—локальные интересы и местные власти 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 излишек. 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 милитаристов<sup>274</sup>). 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 войсковых перевозок** и—как следствие—нарушение нормального движения дороги и причинение им убытков.

<sup>274</sup>) 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 конкуренции 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 и 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 ужасно. Милитаристы не только взимают деньги за пользование товарными вагонами в тех районах, которые ими контролируются, но они взимают также сбор с товарного движения. Генерал Чжан Цзо-чан, новый дубай Шаньдауна — один из худших насильников. Его армия, по имеющимся сведениям, захватывала свыше тысячи товарных вагонов, и грузоотправители могут получить 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 Цзяоцзю—Цзинанфу, так-называемый, временный специальный товарный налог для нужд военного восстановления (Military Rehabilitation temporary special goods tax), который устанавливает 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 министерству путей сообщения, что он не собирается отменить установленных им железнодорожных сборов, пока не найдет новых источников дохода.

4) **Смена китайской части администрации** и значение 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 скрываться в более сильной или в слабой степени.

**Иностранный контроль де-факто.** Описанное хозяйничанье военных властей в первую очередь ударяет, разумеется, по Центральному китайскому правительству, которое на железных дорогах, как и вообще на территории Китая, потеряло в результате всякую 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 оказываясь 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 такой обстановке, в окружении военных властей и солдатской стихии, положение жел.-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 правительственных железных дорог бессильна что-либо в этом отношении изменить.

Нужно, однако, оговориться, что события последних лет **вообще не отразились** на японской сфере влияния в Маньчжурии, как равно и на Юньнаньской жел. 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, злоупотребления военных властей литературами, 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) протестами и влиянием, другие относятся за счет коррупции местной администрации, на которую Мукдэн 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,—вслед за развитием военных действий, которые естественно шли (в тех районах, где были железные дороги) по линии этих последних, неизбежно подпадавших 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.: «воспрепятствовать» сражающимся пользоваться ею и т. д. Подобного рода проекты и безответственные разговоры <sup>275)</sup> никогда не могли

быть реализованы по трем причинам: 1) это представляло бы собой такое явное и вопиющее 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 междоусобной китайской борьбе, а разрешить пользование дорогой своему фавориту и воспрепятствовать ее его противнику, поддерживаемому какой-либо другой державой, с точки зрения международных аппаратов уже заведомо невозможно. Наконец, нельзя не учесть, 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 тек. года, 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 (включаящей 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 спокойнo продолжались. Другой случай имел место в начале августа 1925 г. в Кантоне, где британский консул отказался признать 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—Мукдэн, Тяньцзинь—Лукоу, Шан-

<sup>275)</sup> 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—Лукоуской дороги и уходом в плен группы иностранных пассажиров (так-называемый Линьцзинский инцидент), дипломатический корпус выдвинул требования органи-

зации специальной железнодорожной полиции под иностранным командованием. Проект этот, несомненно, имел в виду стратегический захват железных дорог и их нейтрализацию, но он натолкнулся 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 международного контроля и предпочитает действовать в одиночку), и в результате из него ничего не вышло.

хай—Нанкин и Цинлао — Цзинань<sup>276</sup>). 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 июле—июле 1925 г. в связи с шанхайскими собы-

тиями также сыграла свою роль в хотя бы временном ослаблении иностранного контроля. Из газетных сообщений<sup>277</sup>) 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 со 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 Дауэса для Китая, а затем, как самостоятельное предложение, неофициально муссировавшее в британских кругах,—в связи с предстоящей осенью 1925 года таможенной конференцией.

«План Дауэса 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, *nomputatis 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 невнятным; 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 года<sup>278</sup>). 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 Министра Шидэхара 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 иностранцами. Разумеется, эта мера мотивировалась не ее действительными основаниями—стремлением, с одной стороны, удержать, а с другой—рас-

<sup>276</sup>) В одном из приказов, опубликованном в газете «Peking Daily News», от 29 января, перечислялись, между прочим, деяния, против которых приказ направлен—самовольное увольнение и назначение служащих, вмешательство в их работу, нарушение порядка, незаконные налоги и проч.

<sup>277</sup>) «Far Eastern Times» (17 июля 1925 г.).

<sup>278</sup>) Вся история проекта была изложена американским 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» Совещательный 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 роспуске комитета, что и было исполнено в декабре. Еще раньше этого, видя, что Комитет дышит на ладан, крупные фирмы, посланные туда своих представителей, образовали независимую организацию под именем «Американские материальные кредиторы китайского правительства». Эта организация в совершенно неофициальном порядке и выдвинула проект, получивший громкое название «плана Дауэса для Китая». Проект, опять-таки, не встретил поддержки Хувера, который направил его в Государственный Департамент Соединенных Штатов со своим резко отрицательным заключением.



ширить иностранный контроль над регулятором китайской коммерческой и экономической жизни, а вперечивыми рассуждениями о необходимости помочь китайскому народу избавиться от милитаристов, но эти рассуждения более чем прозрачны. Ряд статей в этом смысле мы находим в руководящих британских 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 конференцией<sup>270)</sup>, послужил предметом обсуждения в лондонском Times'e. Пекинский корреспондент этого признанного и влиятельного рупора 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 поставление их под международный контроль; 3) поддержка Чжан Цзо-линя, как опоры консервативных элементов в Китае; 4) военная расправа (помощью усиленного иностранного гарнизона) со всеми «большевистствующими 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, освободившись от крайности, он, тем не менее, являет 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 нишхаровских и подобных им займов, но сами оппоненты Фразера нисколько не возражали ни против использования предстоящей таможенной конференции для разрешения вопросов более общего характера (т. е.,

попросту говоря, для вмешательства в дела Китая), ни, в частности, против той части плана, которая относится к железным дорогам<sup>270)</sup>.

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, опубликован<sup>271)</sup> новый проект, предложенный бывшим британским коммерческим атташе в Пекине Арчибалдом Розом. Роз предлагал, на-ряду с многими другими вещами,—организацию Генерального Инспектората китайских железных дорог (по образу 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 к 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 внутренней-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 конторных 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

<sup>270)</sup> Согласно вашингтонскому соглашению о таможенном тарифе (текст Ж. 1161—1164), по вступлении в силу этого соглашения, должна быть созвана специальная конференция, задачей которой является: 1) подготовить путь к отмене внутреннего обложения товаров в Китае и одновременно повысить китайского тарифа до 12,5%—с цены ввоза и до 7,5%—с цены 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%). Созыв этой конференции был задержан отском Франции ратифицировать этот договор до урегулирования вопроса о выплате французской долгу боксерского возмещения в золотом, а не бумажном франке. В апреле 1925 г. этот последний вопрос был разрешен в желательном для Франции смысле, и с этого момента созыв таможенной конференции стал актуальной возможностью. В момент, когда пишутся эти строки, китайское правительство только-что назначило открытие конференции на 26 октября т. г., и разослало приглашения заинтересованным державам.

<sup>271)</sup> Автору не удалось вздействовать оригинала полемики, о которой идет речь: он сообщает о ней на основании перепечатки и комментариев пекинской газеты «Far Eastern Times» от 16-го мая и след.

<sup>272)</sup> 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—решатся 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 **неосуществлены, 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 «но 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 острее 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 стремления к подобному захвату существовали<sup>282</sup>»,—они были достаточно завуалированы.

<sup>282</sup> 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: «Укрепление в Пекине центрального железнодорожного управления из представителей китайского правительства, с одной стороны, и консорциума,—с другой. какому-то управлению будет поручено финансирование, постройка, управление и контроль за китайской железнодорожной системой в ее целом; при этом консорциум будет действовать как финансовый и промышленный агент этого управления для выпуска железнодорожных заемных обязательств, а равно для «организации снабжения дорог всеми материалами» (Kollins. Mineral Enterprise in China, стр. 52. Тяньцзинь. 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 столько 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 целях дальнейшего его порабощения. Надо полагать, что именно этот односторонний характер проекта вынудил американское правительство отказать в своей поддержке прословутому «плану Дауэса для Китая».

Эволюция проектов интернационализации велит, таким образом, от «помощи Китаю для восстановления всей полноты его суверенитета в 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 силы<sup>283</sup>. В этом отношении любопытна также разница 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 кошелька. Международный контроль над китайскими железными дорогами оказывается—что-то не платой за привлечение в порядок китайских финансов. В устах англичан тот же проект на протяжении нескольких месяцев теряет всю свою миролюбивую мишуру (включая патьмовые ветви),—он становится тем, что он есть—актом открытого международного разбоя, направленного против Китая,—актом хищнического колониального захвата всей артериальной системы страны, продолжение конквистадорской 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 силам приготовить такой кусок—и поэтому 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 занимать, и действительно занимают, все более и более нетерпимую позицию по отношению к ее национальным стремлениям. На востоке Англия исполняет роль жанларма; она является столпом мировой реакции. Именно британский импе-

<sup>283</sup> Мы не видим другого способа осуществления этого проекта в современном Китае с его милитаризмом, 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-то 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 **правительственных** дорог, и что ее конкретные железнодорожные и торговые интересы в Китае в наибольшей степени страдают от современного потопления вещей,—вообще, и от подпадания китайских дорог под власть милитаристов,—в частности.

## ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОГО ЗАХВАТА КИТАЙСКИХ ЖЕЛ. ДОРОГ <sup>281</sup>).

Насколько эти, пока-что неофициальные, британские планы имеют шансы на успех? По нашему мнению, шансы в данной конкретной обстановке слабы, и весьма возможно, что настоящий проект интернационализации никогда не дойдет даже до стадии официальной обсуждения. Причины, в общем, те же, что и перечисленные нами выше (гл. X), в связи с вопросом о возможности, так-сказать, индустриального 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 в Китае» довольно популярен, но еще несравненно популярнее 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 последнее время, 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 незанятого

сосанного 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 негодования 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 **вне-шних проявлениях** японская политика (кстати сказать, всегда наиболее ловкая и наиболее успешная) ныне более, чем какая-либо другая, склонна делать вид, что она считается с китайским национальным движением. Незадолго Сун Ят-сен мог открыто проповедывать японско-китайско-советский союз. Таким образом, Америка, как и Япония, каждая в отдельности, будут весьма мало склонны вступить на путь авантюры и военного захвата, тем самым дав возможность другой стороне, воздержавшейся, возложить на нее одним и укрепить свои связи с Китаем.

Быть-может, однако, обе эти державы могли бы, как это не раз уже делалось, сговориться о совместных действиях и элиминировать «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, показной, а на внутренней, существенной стороне японской политики в Китае. Япония видит в Китае необходимый ей хинтерланд, т. е. источник сырья и продовольствия, рынок изделий и капитала. Все промышленное, финансовое и великодержавное 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 хотя бы, что появившись на арене жел.-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 Фунзянь. По-этому 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 вертеть милитаристическими марионетками в Китае; чуть ли не каждый новый оборот ею внутреннего-политического колеса делает ее более сильной. Что бы ни принесла с собой международная интервенция, она может только задержать поступательный ход японской экспансии.

<sup>281</sup>) 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, отсюда нельзя еще заключить, что китайский народ вовсе не способен к самоуправлению. Подобного рода предположение 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 административных органов под международный контроль. Мы с удовлетворением констатируем, что никакой такой проект не находится на рассмотрении какого-либо иностранного правительства»<sup>285</sup>).

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 индивидуалистические 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 таможненная 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 интернациональный 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 постепенный ход китайского железнодорожного строительства и ту роль, которую играл в нем — отнюдь не по добровольному приглашению Китая<sup>286</sup>) — 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, частью требовал самостоятельных ж.-д. концессий, частью же добивался более или менее далеко идущего контроля как над постройкой, так и над эксплуатацией финансируемых им правительственных железных дорог. Хотя контроль над этими последними дорогами с формальной стороны носил лишь финансовый характер, обуславливаясь предоставлением определенных займов, — в

действительности он шел гораздо дальше обеспечения интересов кредиторов и был, в той или иной степени, направлен на те же цели, что и концессионное строительство, — на приобретение возможно более полного политического и экономического господства над соответствующими районами Китая.

Грозные опасности, протекающие для Китая от нахождения его железнодорожной системы в руках иностранцев, — очевидны. Множество естественных условий и исторических обстоятельств, о которых мы упоминали раньше, соединилось 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 силою вещей оказался значительно сокращенным, но это не изменило той роли, которую со-ответственные ж.-д. постройки и ж.-д. эксплуатация 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, иностранное влияние не шло далее приморских и приречных портов, да и там иностранные интересы ограничивались, главным образом, торговлей. Бурный натиск иностранного промышленного капитала и переход иностранных держав к империалистической, в собственном смысле слова, политике про-

<sup>285</sup>) Комментируя эту речь, орган японской пропаганды в Шанхае «Far Eastern Review» (от февраля 1925 г.) довольно открыто (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».

<sup>286</sup>) Ср. Оверлах. цит. 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».

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. Повторю: 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 жет.-дор. путями. Между прочим, именно через железные дороги иностранный капитал получил доступ к натуральным богатствам Китая, которые теперь в значительном проценте им контролируются, и с ними же непосредственно связана немалая доля иных иностранных промышленных предприятий<sup>287</sup>). Если иностранный капитал пустил в настоящее время в Китае столь глубокие экономические корни, то в этом плодотворной вещью 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 дорога 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 жет.-дор. контроль есть лишь одно из многих орудий и форм империалистической политики (и экономики) в Китае. Мы выделяем его из общей связи, лишь поскольку наша тема ограничена ж.-д. вопросами, но мы нисколько 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 ослабил и отягчил свое положение и свою национальную борьбу<sup>288</sup>).

<sup>287</sup>) Достаточно вспомнить «промышленное обрабатывающее» ЮМЖД, которая служит основой и фундаментом целой массы японских фабрик, заводов и рудников в Южной Маньчжурии.

<sup>288</sup>) Интересно сравнить положение Китая и Японии. Последняя освободилась от «нервных договоров» еще в период, когда иностранный капитал ограничивался торговыми задачами, и не имел vested interests внутри страны. Это освобождение 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 предприятиями<sup>289</sup>) на их нескороному коррупции 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 обычное; китайская компания бессильна заставить своих чиновников быть честными». Этими и подобными рода аргументами иностранный капитал пытался обосновать благодетельность для Китая его «содействия и руководства» в деле развития железных дорог, которые — по заявлениям 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 указания<sup>290</sup>), 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 успев в свое время приобрести контроль над железными дорогами Японии, и через посредство этого контроля обосновать в ней серьезные промышленные и горные интересы.

<sup>289</sup>) 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 таможен соляного 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».

<sup>290</sup>) Немного численные, правда, ибо мы пользуемся только литературой на европейских языках, которая, естественно, окрашена в определенный цвет.

об иностранном контроле, как необходимым условием 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 конкурентов<sup>291</sup>). 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, обычаев и т. д. Дело в том, что иностранные дельцы и капиталистического покроя спецы 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 несоответственно высока. Китайские администраторы имеют, разумеется, свои крупные недостатки и технические часто несостоятельны, но и иностранная капиталистическая администрация имеет достаточное количество грехов, в числе которых главную роль играет фактическая безответственность, вследствие экстерриториальности, и чрезмерная дороговизна. 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 дешево, а скорее **дороже**, ибо помимо стоимости иностранного контрольного аппарата, эти дороги оказываются обычно вынужденными закупать материалы в определенной стране, а стало-быть (в виду 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 Тяньцзинь-Пукоуской дороги на германской секции этой постройки произошла па-

нама, которую иностранцы широко использовали для поношения 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 смещены, 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 панاما, закончившаяся осуждением английского главного бухгалтера дороги<sup>292</sup>).

2) **Дороговизна администрации.** Общеизвестно, что уровень потребности китайцев гораздо ниже европейского. В Китае—как правило—всякий иностранец получает в несколько раз больше китайца, только потому, что он иностранец. Говоря о Синингской дороге, которая была первой построенной на китайск. деньги без всякого участия иностранцев, один из авторов<sup>293</sup> указывает, между прочим, что управляющий этой дорогой (он же и гл. инженер) Чин Ю-хи получает (данные относятся к началу войны) 80 кит. долларов в месяц. Его иностранные собратья 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 автор<sup>294</sup>), говоря о «Пукоуских условиях», подчеркивает, что в то время, как в контрактах прешествующего периода (которыми контроль над расходованием денег был передан целиком в иностранные руки) наблюдалась «обычная экстравагантность в расходах и огромная дороговизна материалов», при постройке Тяньцзинь-Пукоуской дороги китайскому упра-

<sup>291</sup> Mongton Chih Hsu, цит. соч., стр. 138—139.

<sup>292</sup> Там же, стр. 93.

<sup>293</sup> Ср. между прочим, P. Reinsch: American diplomat in China, 1922 г., стр. 210: «Постройка Хуацзинских дорог производилась с чрезвычайной медленностью и стоила очень дорого. Последние объяснялись отчасти необходимостью выкупить китайские частные дороги, но, главным образом,—дороговизной и неумелостью международного предприятия».

<sup>294</sup> Этот процесс вытеснения особенно заметен в 1924 г. (см. отчет Морских Таможен за этот год и отзывы шанхайской, тяньцзиньской и пекинской прессы).

вляющему «удалось обеспечить гораздо более низкие цены на закупки тех же материалов, которые втридорога 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 благоприятными<sup>295)</sup>. Это суждение, вероятно, не вполне объективно (в конце-концов, километрическая стоимость Тяньцзинь-Пукоуской дороги, как равно и сходной по условиям постройки дороги Хунань—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 Bea), который в 1912—1913 г. был помощником Сун Ятсена в его разгоне по разгону ж.-д. строительства (см. стр. 102, В. М., № 8-10). Еще ранее того, в 1909 г., Ри выступил с заявлением<sup>296)</sup>, 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 изумительства в его дела. Была бы израсходована та же сумма денег, но размеры заказов за границей удвоились бы: то, что было бы потеряно банкирами, закупочными агентами и служащими, было бы выплачено иностранным фабрикантам и в конечном счете принесло бы иностранцам ту же прибыль — столько же гораздо большей пользой для Китая».

Сравнение конкретной километрической стоимости различных дорог, к сожалению, мало что дает, так как: 1) естественные условия сильно разнятся 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 Шариньона<sup>297)</sup>, является, при всей ее вероятной неточности, до некоторой степени показательной.

### Стоимость сооружения (в золотых франках) на 1 милю железной дороги. (К концу 1913 года).

| Тип, строившийся целиком иностранным капиталом | Правительственные линии, постройка которых в той или иной мере контролировалась иностранным капиталом | Линии, строившиеся без участия иностранного капитала |
|--|---|--|
| КВЖД . . . . . 227.000                         | Гаринь—Чанчунь . . . . 98.000   | Пекин—Каган . . . . . 125.500                        |
| ЮМЖД . . . . . 200.000                         | Пекин—Мукдэн . . . . . 105.000  | Каган—Тулун . . . . . 90.000                         |
| Амудь-Мукденская . . . . 197.000               | Нанкин—Ханькоу . . . . 140.000  | Чжунчжоу—Шиньшань . . . 113.000                      |
| Шаньдунская . . . . . 146.000                  | Чен-тай . . . . . 198.000   | Шанхай—Ханькоу (пропущенная дорога) . . . . . 80.000 |
| Юньнаньская . . . . . 194.000 <sup>298)</sup>  | Тао Чиньцзю-коу . . . . . 99.000  | Сюньнинская дор. (частная) . 117.000                 |
| Средн. . . . . 193.000                         | Кайфен—Хэнань . . . . . 220.000   |  |
|  | Кашан—Коуау . . . . . 274.000   |  |
|  | Шанхай—Нанкин . . . . . 207.000   |  |
|  | Тяньцзинь—Пукоу . . . . . 184.000   |  |
|  | Средн. . . . . 167.222  | Средн. . . . . 105.000                               |

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 посредине, — 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

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 расположенные внутри страны, в большей мере подвержены всем невзгодам военного режима, вследствие хозяйничанья 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 несоответствии — громадной дороговизне иностранных займов, о всех чужовищных прибылях ино-

<sup>295)</sup> Monghton Chih Hsu, там же, стр. 134

<sup>296)</sup> Цитируется у Hsu, ук. соч., стр. 179. Этот последний автор, вообще говоря, прав. Он, в связи с этим, указывает (там же), что с железнодорожным строительством в Китае были тесно связаны спекуляционные интересы, стремившиеся к тому, чтобы поднять стоимость капитальных издержек по строящимся дорогам до абсурдной цифры.

<sup>297)</sup> Charignon-Les chemins de fer Chinois, Peking, 1914

<sup>298)</sup> См. примечание 253.

странного банкира и подрядчика, — словом, о той, заведомо преувеличенной цене, которую Китаю приходится уплачивать за привлечение в страну иностранного капитала. Эту стоимость мы здесь во внимание не принимаем, — нам важно было показать, что иностранный железнодорожный контроль, навязанный Китаю под предлогом эффективности, 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 капитала...

## ИНОСТРАННЫЙ КАПИТАЛ И БУДУЩЕЕ СТРОИТЕЛЬСТВО.

Интенсивное развитие ж.-д. путей является для Китая жизненной, экономической и политической необходимостью. Эта аграрная страна в своей восточной и южной части живет под страшным прессом перенаселенности, вследствие чего средний уровень жизни (standard of life) сведен до неслыханного минимума, и значительная часть населения permanently находится под угрозой голодной смерти. Из этого состояния имеются два выхода: — интенсивная колонизация пустынных 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 создаст 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-нибудь развитая промышленность.

С политической точки зрения, равным образом проблема государственной самостоятельности и государственного бытия Китая, одной своей стороной упирающаяся в неравные договоры и политические интриги иностранных держав, — другим боком связана с вопросом о преодолении локальных, провинциальных политических интересов и группировок, ныне доминирующих над центральным правительством, а в разрешении этого вопроса немалую роль должно опять-таки сыграть развитие путей сообщения, сближающие отдельные районы друг с другом и с центром.

Необходимость для Китая в развитии путей сообщения не нуждается, таким образом, в дальнейшем обосновании. Весь вопрос заключается в источниках соответствующих финансовых средств и в условиях, на которых этими средствами Китай сможет воспользоваться.

В 1904—1911 гг. Китай, как мы помним, переживал горячку железнодорожного строительства собственными средствами. Соответствующая кампания в свое время потерпела фиаско — отчасти из-за недостатка средств, отчасти в силу иностранного

давления. Положение, однако, во многом изменилось, и в настоящее время, при условии свободы от иностранного вмешательства, Китай, несомненно, мог бы развить некоторое строительство исключительно собственным капиталом. Отдельные китайские 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 десятки миллионов долларов<sup>299</sup>). Если сейчас эти средства почти не притекают, и строительство производится слабо, то причиной тому является общая неустойчивость положения, гражданская война и анархическое господство милитаристов — явления, очевидно, временные.

При всем том нельзя не признать, что разрешение задачи железнодорожного строительства в Китае во всем ее объеме нелегко одними внутренними силами, с помощью одного китайского капитала. В стране столь слабо развитого капитализма накопление не могло достичь размеров, требуемых для финансирования обширной ж.-д. программы, в реализации которой страна так остро нуждается; участие в той или иной форме иностранного капитала является очевидной и абсолютной необходимостью. То обстоятельство, что этот капитал предъявлял неприемлемые для Китая требования, или вернее, что Китай за последние годы вырос до сознания и активного противодействия их неприемлемости — как раз и явилось главной причиной современного зстоя в деле ж.-д. строительства. Этот зстой не может продолжаться вечно, и вопрос сводится, таким образом, к тому, удастся ли Китаю сократить аппетиты иностранных капиталистов и подкупить их содействием на условиях обычного капиталистического помещения или, наоборот, иностранный капитал и иностранные державы используют внутреннюю неуравновешенность в Китае и еще раз принудят его к принятию условий, отдающих дело железнодорожного строительства в стране 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 смягчился впоследствии) — за последнее время, в обстановке гражданской войны, в некоторой части сошел на-нет. Спрашивается, в каком направлении пойдет дальнейшее развитие — будет ли прогрессировать эмансипация железных дорог от иностранцев, или эти последние, путем ли сепаратных действий или посредством международного договора по типу новейших британских проектов, сумеют вернуть себе утраченные позиции и еще раз захватить железные дороги Китая в свои руки.

На оба вопроса, тесно между собой связанные, возможен, очевидно, один ответ, и ответ этот дик-

<sup>299</sup>) Не далее как в 1920 году при заключении договора о концессии были сведения, что шанхайские банкиры готовы, при условии соответствующего обеспечения, теперь же предложить 20—30 миллионов долларов.



туется 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 пробуждает 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 доброе старое время, а все активные элементы населения—торговая 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 оборонительное 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 с 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, связанность таможенного тарифа 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 трудно не прекратит притока иностранного капитала в Китай. Напротив, движимый неизменным законом капиталистического общества — «прибылью 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 Кемалья-Паши). В свете этой более или менее близкой неизбежности становится, однако, очевидным, насколько неверно, что какое-либо резкое возвращение вспять, какой-либо поворот в начавшемся процессе эмансипации 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, выжидал, 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 нажима 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 истинных 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 к нулю.

Вторая оговорка более серьезного характера. Мы только-что указали, что иностранное господство над Китаем явно склоняется к закату. Мы имеем 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 имеется 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 желтых 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 подъемом<sup>300</sup>).

Мы видели, что и в области железнодорожного контроля японские интересы оказались, пока-что, нисколько не нарушенными гражданской войной. Антияпонские волнения и бойкот не должны нас обманывать — японское капиталистическое влияние в Китае есть и останется 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 расовой и 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 эмансипируется от европейского и американского империализма и добьется выполнения самостоятельного и равноправного государственного существования<sup>301</sup>). 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 последствия эпохи колониального угнетения. Но тогда, кто знает, история Китая, а, может-быть, и всего мира, будет писаться заново.

<sup>300</sup>) Если не считать послевоенного торгового сближения и шанцунской неприязни.

<sup>301</sup>) Ср. Оверлах, цит. соч., стр. 194—195. «Западный контроль в Китае постепенно ослабевает; восточный постепенно возрастает. Все договорные акты, которыми Япония консоли-

дировала свои позиции, заключены в целях укрепления или поддержания мира. Это — отнюдь не фраза, но это имеется в виду японский мир, рах японца — Япония, как суверенный судья и высший 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 переносе внести различные изменения и дополнения 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) Отмеченное в примечаниях разногласие в цифрах протяжения, отчасти, зависит от разнообразия данных, отчасти же от того, что некоторые источники причисляют к протяжению также длину станционных путей, петель, тупиков и пр., которые в нашем подсчете игнорируются.
- 4) В графах «от» и «до» указаны конечные пункты построенных участков. По сведениям «С. Е. В.» от 22 августа 1925 года, постройка в августе 1925 г. закончена.

| НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ   | Сокращенное наименование | ОТ  | ДО  | Протяжение километров |             | ПРИМЕЧАНИЕ   |
|--|--------------------------|---|---|-----------------------|-------------|--|
|  |                          |   |   | Г. л. в.              | Всего       |  |
| I. П Р А В И Т Е Л Ь С Т В Е Н Н Ы Е Д О Р О Г И.                    |                          |   |   |                       |             |  |
| 1) Кантон — Ханькоу — Сянцзянь (Хубэй-Хуаньская секция) . . . . .    | Хан-Ю-Чуан-Сян-О         | Учан (Wuchang) Хубэй                                    | Чжучжоу (Chuchow) Хуань                               | 418                   | 5 423       | а) Под иностранным контролем.<br>б) Подлежит продлению до Шипучжоу (Shichow). — конечный пункт южной секции дороги Кантон — Ханькоу (см. частные дороги).  |
| 2) Кантон — Коулу . . . . .  | Гуан-Чу                  | Кантон (Canton) Гуанлу                                  | Шипучу (Shichow) Гуанлу                               | 143                   | — 143       | а) Под иностранным контролем.<br>б) Под иностранным контролем.<br>в) Под иностранным контролем.<br>г) Под иностранным контролем.<br>д) Под иностранным контролем.<br>е) По другим данным протяжение всего 49 километров. |
| 3) Кантон — Самшуй . . . . .   | Гуан-Сян                 | Кантон (Canton) Гуанлу                                  | Самшуй (Samshui) Гуанлу                               | 71                    | — 71        | а) Под иностранным контролем.<br>б) По другим данным протяжение всего 49 километров.   |
| 4) Чжучжоу — Амо . . . . .   | Чжан-Си                  | Циньцзюань, Чжучжоу (Kianglingchiao, Changchow) Фуцзянь | Сюангтай, Амо (Swatow, Amoy) Фуцзянь                  | 31                    | — 31        | а) Под иностранным контролем.<br>б) По другим данным протяжение всего 337 километров.  |
| 5) Чангтай — Тайнань (Шаньсийская) . . . . .                         | Чан-тай                  | Шипачуань (Shichuan-chow) Фуцзянь                       | Тайнаньфу (Taiwan) Шаньси                             | 243                   | 102 345     | а) Под иностранным контролем.<br>б) По другим данным протяжение всего 337 километров.<br>в) Относительно 102 килом. неясно, верны ли это, или запасные пути.   |
| 6) Чжучжоу — Пиньсянь . . . . .                                      | Чжу-пинь                 | Чжучжоу (Chuchow) Хуань                                 | Пиньсянь (Pinghsiang) Цзянь                           | 91                    | 10 101      | а) Под иностранным контролем.<br>б) По другим данным протяжение всего 337 километров.  |
| 7) Цюлоуцзю (Кяочао) — Цзиньцзяньфу (Шаньдунская дорога) . . . . .   | Цзю-цзю                  | Циндао (Tientsin) Шаньдун                               | Цинань (Tsinan) Шаньдун                               | 395                   | 60 455      | а) Под иностранным контролем.<br>б) По другим данным — 621,5 км.   |
| 8) Гиринь — Чаньчунь . . . . .                                       | Ги-чан                   | Гиринь (Kirin) Гиринь                                   | Чаньчунь (Changchun) Гиринь                           | 128                   | 31 159      | а) Под иностранным контролем.<br>б) По другим данным — 621,5 км.   |
| 9) Дзяньчжоу — Хайчжоу (включает в дорогу Кайфань — Хуань) . . . . . | Лун-Хан (Лун-Ло)         | Хайчжоу (Haichow) Циньцзю (Kailfeng) Хопань             | Шаньчжоу (Shanchow) Хуань. (Хонаифу (Honnafu) Хопань) | 676                   | — 676 (185) | а) Под иностранным контролем.<br>б) Цифра протяжения выключает в себе длину только-то (1-го июля 1925 г.) построенной секции от Бей-кого канала до Хайчжоу.  |

|   |           |                              |                                      |           |     |      |   |
|---|-----------|------------------------------|--------------------------------------|-----------|-----|------|---|
| 10) Пекин—Ханькоу . . . . .                                 | Кин-чан   | Пекин (Peking) Чжэнь         | Ханькоу (Hankow) Хубэй               | 1214      | 109 | 1323 | а) Под полым китайск. контрол.<br>б) По другим данным—1722 км.  |
| 11) Пекин—Мукден . . . . .                                  | Кин-фэн   | Пекин (Peking) Чжэнь         | Мукден (Mukden) Фэнлянь              | 847       | 128 | 975  | а) Под иностранным контролем.<br>б) По другим данным—1348 км.   |
| 12) Пекин—Суйюань . . . . .                                 | Кин-Сюй   | Пекин (Peking) Чжэнь         | Баодэ (Baotowchen) Суйюаньский округ | 816       | 68  | 884  | а) Под полым китайск. контрол.<br>б) По другим данным—985 км.   |
| 13) Шанхай—Ханчжоу—Нинбо . . . . .                          | Ху-Хан-Юн | Шанхай (Shanghai) Цзяцзу     | Ханчжоу (Hangchow) Чжэньцзы          | 281       | 6   | 287  | а) Под иностранным контролем.<br>б) Линия Ханчжоу—Нинбо все еще не достроена.<br>в) По другим данным—351 "много-метр. |
| 14) Шанхай—Нанкин (с веткой Шанхай—Уань) (Wusung) . . . . . | Ху-чун    | Шанхай (Shanghai) Цзяцзу     | Нанкин (Nanking) Цзяцзу              | 311       | 16  | 327  | а) Под иностранным контролем.<br>б) По другим данным—407 км.  |
| 15) Сяпинтай—Тяоюань . . . . .                              | Ся-Тао    | Сяпинтай (Ssuipitai) Фэнлянь | Тяоюаньфу (Taoyuanfu) Фэнлянь        | 312       | 113 | 425  | а) Под иностранным контролем.<br>б) По другим данным—202 км.  |
| 16) Тяокоу—Циньхуа . . . . .                                | Тяо-цзи   | Тяокоу (Taokow) Хуань        | Циньхуачэнь (Tsinghuachen) Хуань     | 150       | 28  | 178  | а) Под иностранным контролем.<br>б) Подметк продлено до Мян-сава (Mengsien).<br>в) По другим данным—184 км.           |
| 17) Тиньцзинь—Пукюу . . . . .                               | Цзин-Пу   | Тиньцзинь (Tientsin) Чжэнь   | Пукюу (Pukow) Цзяцзу                 | 1009      | 99  | 1108 | а) Под иностранным контролем.<br>б) По другим данным—1361 км.   |
|   |           |                              |                                      | ИТОГО . . |     | 7911 |   |

## II. Иностранные дороги (концессионированные)

|                                     |   |                                  |                         |           |     |      |   |
|-------------------------------------|---|----------------------------------|-------------------------|-----------|-----|------|---|
| 1) Юнко-Мамжурская дорога . . . . . | — | Куаньченцзы (Kwanhsen-tze) Гирин | Дайрен (Deigen) Фэнлянь | 707       | 591 | 1298 | а) Японская концессия.<br>б) В разных источниках цифры колеблются от 1097 км. до 2487 км. |
| 2) Юннаньская дорога . . . . .      | — | Юннаньфу (Yunnanfu) Юннань       | Ляоянь (Liaokai) Юннань | 465       | —   | 465  | а) Французская концессия.<br>б) Кроме того, 387 км. пролежат по территории Гюаньшань.     |
| 3) Кантон—Козун (Британск. секция)  | — | Шунчун (Shunshun) Гуаньдун       | Козун (Kowloon) Гандун  | 36        | 11  | 47   | Британская собственность.   |
|                                     |   |                                  |                         | ИТОГО . . |     | 1298 | 602 1810  |

## III. Дорога под совместным управлением СССР и Китая.

|                                       |   |  |  |      |     |      |  |
|---------------------------------------|---|--|--|------|-----|------|--|
| Китайская Восточная жол. дор. . . . . | — | Мамжурин (Manchuria) Хэйлуцзин и Харбин (Harbin) Гирин | Суйфэнхэ (Suifenhe) Гирин Куаньченцзы (Kwanhsen-tze) Гирин | 1727 | 475 | 2202 | Цифра противления выгн. из статистическ. «Ежегодника» Кит. Вост. жол. дор. 1921 г. |
|---------------------------------------|---|--|--|------|-----|------|--|

## СОКРАЩЕННОЕ НАИМЕНОВАНИЕ

## ОГ

## ДО

## Провинция

Протяженность  
в километрах

## П Р И М Е Ч А Н И Е

## IV. Ч а с т н ы е (и провинциальные) д о р о г и.

|                                     |                                    |                                      |                 |       |   |
|-------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|-----------------|-------|---|
| 1) Юе-Хан (Yue-Han) . . . . .       | Kanton (Canton)                    | Шунчжоу (Shiuchow)                   | Гуандун         | 349   | Так-называемая Гуандунская овца<br>доходит Кантон—Ханькоу.<br>По другим данным ее общее про-<br>тяжение 378 км., но на них открыто<br>для движения только 225 км. |
| 2) Нан-шун (Nan-Shun) . . . . .     | Нанчанг (Nanchang)                 | Цзюань (Kiu-kiang)                   | Цзянси          | 128   |   |
| 3) Чао-шан (Chao-Shan) . . . . .    | Чао-чжоу (Chaochow)                | Сяотун (Swatow)                      | Гуандун         | 42    |   |
| 4) Сиань (Shinning) . . . . .       | Цзин-Минь ван Конгму<br>(Kongmoon) | Сунин (Suning)                       | Гуандун         | 156   |   |
| 5) Цзи-ан (Tsi-ang) . . . . .       | Цзицзян (Tsisihar)                 | Ангань (Angangti)                    | Хэйлунцзян      | 99    | Уэкокайца.  |
| 6) Тун-ю (Tung-yu) . . . . .        | Тайбаогу (Taibakow)                | Нюто (Nueho)                         | Фучэн           | 28    | Уэкокайца.  |
| 7) Чен-чанг (Cheng-Chang) . . . . . | Чен (Chengki)                      | Чжаочжоу (Chaochow)                  | Гуандун         | 14    | Уэкокайца.  |
| 8) Тун-лун (Tung-Lung) . . . . .    | Kanton (Canton)                    | Лунцзян (Lun-kiang)                  | Гуандун         | 13    | Уэкокайца.  |
| 9) Мян-Цай (Yen-Chai) . . . . .     | Mingtsaoou (Mentsakow)             | Цингань (Tsingang)                   | Сюаньчунь округ | 62    | Уэкокайца.  |
| 10) Юань (Yuan) . . . . .           | Поман (Poshan)                     | Мажоу (Machow)                       | Цингань         | 28    | Уэкокайца.  |
| 11) Лодань (Lodang) . . . . .       | Лодань (Lodang)                    | Лидо (Lidoo)                         | Фучэн           | 23    | Уэкокайца.  |
| 12) Лун-гун (Lun-ki) . . . . .      | Шия (Shihua)                       | Пунань (Punan)                       | Фучэн           | 32    | Уэкокайца.  |
| 13) Чон-сун (Cheng-hsien) . . . . . | Нан-шун (Nanchung)                 | Сан-чунь (San-chun)                  | Гуандун         | 29    | Уэкокайца.  |
| 14) Ко-ли (Ko-li) . . . . .         | Тун-чунь (Tungchung)               | Пунчань (Punshan)                    | Юньнань         | 53    | Уэкокайца.  |
| 15) Пин-фу (P'ing-fu) . . . . .     | Цзюань (Kiu-kiang)                 | Пунчань (Punshan)                    | Фучэн           | 31    | Уэкокайца.  |
| 16) Шунчэн (Shungcheng) . . . . .   | Шунчунь (Shung)                    | Шунчэн (Shungchen)                   | Гуань           | 7     | Уэкокайца.  |
| 17) Нанкин (Nanking) . . . . .      | Шанхай (Shanghai)                  | Шанхай (Shanghai)                    | Цзянсу          | 8     | Уэкокайца.  |
| 18) Ун-хо (Wen-ho) . . . . .        | Нанкин (Nanking)                   | Росская корога<br>Унчань (Wen-chang) | Шаньдун         | 68    | Уэкокайца.  |
| ИТОГО . . . . .                     |                                    |                                      |                 | 1005* |   |

## V. П р о м ы ш л е н н ы е л и н и и

|   |                               |                            |                 |    |                     |
|---|-------------------------------|----------------------------|-----------------|----|---------------------|
| 1) Дания общества угольных копей Ион-<br>чу-син (Yuen-Chung-Hsin) . . . . .     | Цаюэуань (Taochowang)         | Тайорэуань<br>(Taochowang) | Шаньдун         | 52 | Для порозовки угля. |
| 2) Дания общества угольных копей Цинван<br>(Klawan) в Сюжоу (Hsichow) . . . . . | Цинван (Kinkwan)              | Чжуанхо (Chwalho)          | Цзянси          | 7  | Т о ж е.            |
| 3) Чоу-чань (Chow-Chang) . . . . .  | Чоуцзянь (Chowkian)           | Чжаогу (Changkowku)        | Чжэнь           | 5  | „                   |
| 4) Дания железных рудников Ю-фан (Yu-fan)                                       | Фанчань (Fanchang)            | Таотун (Taoisung)          | Аньхуэй         | 8  | Для порозовки угля. |
| 5) Дания общества угольных копей Мин-<br>лян (Ming-Hsin) . . . . .              | Станция Цзинин<br>(Tsinghin-) | Конь в той же местности    | Цзянь           | 2  | Для порозовки угля. |
| 6) Дания угольных копей Та-фан (Ta-Fang)  | Уаншунь (Wanping)             | Чжоугуань (Chowkowitz)     | Сюаньчунь округ | 7  | Т о ж е.            |
| 7) Дания общества угольных копей Чжао-<br>син (Chang-Hsin) . . . . .            | Хонгсянь (Hokistang)          | Уаншань (Walichiao)        | Чжэнь           | 28 | „                   |

\*) В «China Yearbook» за 1925/26 гг. упоминаются еще об угольных Сяоу—Чонгань (Chonghan), длиной в 10 миль, но она в более позднем описании не фигурирует.

|  |  |  |                 |     |                                      |
|--|--|--|-----------------|-----|--------------------------------------|
| 8) Дания общества угольных копей Цзинин-Бао-Чуан (T'ingling-Pao-Chang) . . . . . | Стация Цзинин (T'aining)                     | Цзюань (Chenkiat)                                | Чжип            | 3   | Для перевозки угля.                  |
| 9) Дания общества угольных копей Цесин-И-Ли (Tseistien-I-Li) . . . . .           | Маоучен (Maotowchen)                         | Цзюань (Tsefantsun)                              | Чжип            | 30  | »                                    |
| 10) Дания общества железных рудников Луин-вип (Lung-Yen) . . . . .               | Цзинчунли (Chingchunling)                    | Саматан (Sanktien)                               | Чжип            | 21  | Для перевозки известняка на карьера. |
| 11) Дания общества железных рудников И-хуа (I-Hwa) и юэнь . . . . .              | Доромань (Lorochan)<br>Цзюаньли (Tzschibiki) | Шенучжоу (Shengchingchow)<br>Гуашань (Hwangshan) | Аньхей          | 21  | Для перевозки руды.                  |
| 12) Дания рудника Тай-ве (Tai-Yeh) . . . . .                                     | Хуачанг (Hwanchang)                          | Тземань (Tschuan)                                | Хубей           | 24  | Т о ж е.                             |
| 13) То-пань (To-Tsang) . . . . .   | Толуцун (Tolitsun)                           | Хунгечанг (Hungtschang)                          | Столичный округ | 37  | »                                    |
| 14) Дания Манджоу (Mentowkow) . . . . .  | Угольные копи Тулшин (Tungshin)              | Стация Ментжоу (Mentowkow)                       | Столичный округ | 4   | Для перевозки угля                   |
| 15) Ю-нинь (Yu-Ning) . . . . .   | Цинвадао (Chinwangtao)                       | Угольные копи Ицаогу (Iyuaokow)                  | Чжип            | 37  | »                                    |
| 16) Фан-чанг (Feng-Chang) . . . . .  | Фаншанцунь (Fengshantsun)                    | Нанчанцунь (Nanchangtsun)                        | Чжип            | 6   | »                                    |
| 17) Цин-ши (Ching-Shih) . . . . .  | Пэнвадао (Chinwangtao)                       | Шиланцунь (Shihlingchwang)                       | Чжип            | 30  | »                                    |
| 18) Тьен-Юань (Tien-Yuan) . . . . .  | Лаопай (Laopai)                              | Ст. Минской (Mingsui)                            | Шаньдун         | 16  | »                                    |
| 19) Си-кунь (Si-Kung) . . . . .  | Пошань (Poshan)                              | Цзюаньли (Tschuan)                               | Шаньдун         | 12  | »                                    |
| 20) Люхоток (Luhokow) . . . . .  | Угольные копи Люхоток (Luhokow)              | Дудан (Tutang)                                   | Хинань          | 7   | Для перевозки угля.<br>Т о ж е.      |
| ИТОГО . . .  |  |  |                 | 374 |                                      |

Всего наличных железных дорог (I—V):

|                            |       |
|----------------------------|-------|
| Главных путей . . . . .    | 10071 |
| Веток . . . . .            | 1852  |
| Нераспределенных . . . . . | 1469  |
| ВСЕГО . . .                | 13392 |

| НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ   | ОТ                              | ДО                             | Протяжение<br>километров | П Р И М Е Ч А Н И Е  |
|--|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------|--|
| VI. Правительственные дороги под постройкой.                     |                                 |                                |                          |  |
| 1) Кавтон—Ханькоу—Сачуань (Хубэй - Сачуаньская секция) . . . . . | Ханькоу (Hankow) Хубэй          | Ичан (Ichang) Хубэй            | —                        | Опла по пути Хугуасякх линий первоначально проектированные по Гуйчжоу (Kweichowfu) Сачуань—740 километров, но с 1915 г. работы на селении Ичан—Гуйчжоу были прекращены. Секция Ханькоу—Ичан находится более или менее в состоянии консервации. Процент готовности незначителен; за последние годы никакого прогресса не видно. |
| 2) Чифу—Вейсянь . . . . .  | Чифу (Chefoo) Шаньдун           | Вейсянь (Weihsen) Шаньдун      | 229                      | Построена на сумму указанной длины. Рейсы еще не положены.   |
| 3) Цанькоу—Шиньчжуан (Уан-ши) . . . . .                          | Цанькоу (Changchow) Чили        | Шиньчжуан (Shihchichwang) Чили | 225                      | По контракту 1919 года с Пенкинским синдикатом—продолжение существующей линии Циньцзя—Тайкоу.  |
| 4) Циньцзя—Миньсянь . . . . .                                    | Циньцзя (Tsinghsia) Хопань      | Миньсянь (Meingshsien)         | 60                       |  |
| 5) Таомань—Цинькар . . . . .                                     | Таоманьфу (Taomanyfu) Хэйлуцзин | Цинькар (Tsitsihar) Хэйлуцзин  | 235                      | Строится японцами в 1925 году.   |
| VII. Проектированные дороги, путь которых был уже промерен.      |                                 |                                |                          |  |
| 1) Нинь-сян . . . . .  | Нанкин—Хуаньшань                | —                              | 992                      | Британский контракт.   |
| 2) Пу-сян . . . . .  | Пукоу—Сяньян (Suyuang) Циньцзя  | Хопань                         | 437                      | Т о ж е.   |
| 3) Тун-чен . . . . .   | Татун (Tating) Шаньон           | Ченду (Chengtu) Сачуань        | 1600                     | Франко-белгийский контракт.  |
| 4) Чин-ю . . . . .   | Янчжоу (Yanchow) Гуаньчун       | Чункин (Chungking) Сачуань     | 1130                     | Французский контракт.  |
| 5) Чжун-чин . . . . .  | Чжучжоу—Хуаньшань               | Чиньсянь (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 ниже следующими принципами.

1) Правительства обеих договаривающихся сторон заявляют, что Китайско-Восточная железная дорога есть чисто-коммерческое предприятие.

Правительства обеих договаривающихся сторон обоюдно 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 иерархии 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 обеих правительств, вытекающих из договора от 27-го августа — 8-го сентября 1896 года относительно постройки и эксплуатации 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 обоюдно, что Китайско-Восточная железная дорога, будучи построена на денежные средства, доставленные Русским Правительством, и всецело на китайской территории, является чисто-коммерческим 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: Лью Михайловича Карахана.

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 правительств 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 тринадцатого года Китайской Республики.

м. п. Л. Карахан.

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 означать, будто теперешние служащие русской национальности должны быть уволены ради единственной цели утверждения этого принципа. Далее понимается, что доступ ко всем должностям равно 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 правительств обеих договаривающихся сторон подписали настоящую декларацию в двух экземплярах на английском языке и приложили свои печати.

Учтено в г. Пекине сего тридцать первого мая тысяча девятьсот двадцать четвертого года, что соответствует тридцати первому дню пятого месяца тринадцатого года Китайской Республики.

(Подписи) Л. Карахан, 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»<sup>302</sup>.**

#### 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 национальной или местных правительств Китайской Республики, как-то: судебные вопросы, гражданская администрация, военная ад-

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 будет возвращена 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 эксплуатацию КВЖД будет в течение 4-х месяцев после подписания настоящего соглашения пересмотрен в Комиссии, имеющей быть назначенной обеими договаривающимися сторонами в соответствии со стт., содержащимися в настоящем соглашении. До пересмотра этого контракта права обеих правительств, 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-русских, которые будут назначены правительством СССР. Председатель 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. I-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. какой вопрос будет разрешен Комиссией, имеющей быть назначенной двумя правительствами.

10) Правление предпримет в кратчайший возможный срок пересмотр устава Общества КВЖД.

<sup>302</sup>) Перевод с неофициального английского текста, опубликованного в 3, 797.

утвержденного 4 декабря 1896 г. прежним русским правительством, для приведения его в соответствие с настоящим соглашением, какой-либо 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 отделах дороги должно находиться в соответствии с принципом равного представительства граждан Китайской Республики и граждан СССР.

**Примечание.** При проведении в жизнь вышеозначенного принципа равного представительства, ни в коем случае не должно быть создано препятствий к правильной эксплуатации дороги и к нормальному развитию ее операций. Следовательно, при назначении служащих обеих национальностей, должно руководиться соображениями об их опытности, характере и квалификации.

13) Срок концессии в 80 лет, указанный в ст. 12 контракта от 27 августа (8 сентября) 1896 г. на постройку и эксплуатацию 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 подписании 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 Председатели 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) <sup>1)</sup>        |  |
|--|--|--|
|  | На 31 декабря<br>1922 г. <sup>2)</sup> | На 31 декабря<br>1924 г. <sup>3)</sup> |
| <b>Прямые обязательства Министерства.</b>                        |  |  |
| Краткосрочные займы . . . . .                                    | 9.366.940                              | 9.383.817                              |
| Обязательства, возникшие в связи с национализацией ж. д. . . . . | 34.325.630                             | 35.719.612                             |
| Итого . . . . .  | 43.692.570                             | 45.103.429                             |
| <b>Обязательства жел. дорог.</b>                                 |  |  |
| 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                             | 29.417.168                             |
| 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. обяза-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) Нижепомещаемые 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'a 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.

<sup>1)</sup> В виду того, что значительная часть долга 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 флорин — 0,50 к. д., различные таэли — 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.

таким курсе исчисление задолженности в кит. долларах достигает лишь весьма малой степени точности.

<sup>2)</sup> Tables Showing various obligations of the Ministry of Communications, calculated up to January 31 1923 (официальное издание)

<sup>3)</sup> 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). Сколь-

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 нерегулярно. 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, поэтому, 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:

| Дороги           | Дата                     | Источник                                      | Сумма            | Непогашено к 31-му декабря 1922 г. |
|------------------|--------------------------|---|------------------|------------------------------------|
| Гиринь — Чанчунь | 1 окт. 22 г. (срок 2 г.) | О-во ЮМЖ                                      | оп 500.000       | 500.000                            |
| Пекин — Ханькоу  | 15 окт. 1920 (3 года)    | W. Fowler & Co.                               | ам. д. 1.890.000 | 1.455.500                          |
|                  | 30 марта 1921 (4 года)   | Baldwin Locomotive Works                      | » » 1.650.000    | 1.485.000                          |
|                  |                          | Société Belge pour l'exportation industrielle | фр. 12.016.000   | 12.016.000                         |
| Пекин — Суяоань  | 10 декаб. 1918 (3 года)  | East Asia Industrial Co.                      | ев. 3.000.000    | 2.200.000                          |
|                  | 20 апр. 1921 (3 года)    | то же   | » 3.000.000      | 3.000.000                          |
| Такоу — Чанхуа   | 3 апр. 1918 (5 лет)      | Пекинский Синдикат                            | ам. д. 300.000   | 51.889                             |
| Луг-Хан          | 3 мая 1919 (5 лет)       | Франко-Бельг. Синдикат                        | фр. 20.000.000   | 20.000.000                         |
| Шанхай-Н. кпин   | 30 окт. 1913 (10 лет)    | Британск и кит. корпорац                      | ф. ст. 150.000   | 30.000                             |

Все эти суммы подлежали, однако, погашению в течение 1923 и 1924 г. 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 явилась 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 финансовыми 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 смешение капиталистических интересов этих двух национальностей имеет место внутри самой организации, явившейся контрагентом Китайской Прави-

тельства, и в отношении аванса на дорогу Татун-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 фунт. стерл.  | 8,19   |
| 1 ам. долл.     | 1,85   |
| 1 франк.        | 0,0861 |
| 1 бельг. франк. | 0,0861 |
| 1 ен.           | 0,769  |
| 1 флорин        | 0,73   |
| 1 кув. таэл.    | 1,50   |
| 1 швейц. таэл.  | 1,35   |

Разъяснение по этому пункту — см. текст (стр. 46—47).

Таблица I. Непогашенные внешние железнодорожные займы.

| НАИМЕНОВАНИЕ  | С какой дорожной связан                      | Дата  | Обеспечение  | Сумма первонач. выпуска | Остается непогашенным к 31 декабря 1925 г. | Кем выкуплен заем  | Национальность этой организации        | К чьим финансовым интересам относится  |
|---|--|---|--|-------------------------|--|--|--|--|
| 1. Империаторский ж. д. 5% воз. заем.                               | Пекин—Мукдэн                                 | 6 февраля 1899 г.                           | Имущество и доходы дороги  | фунт. стерл. 2.300.000  | фунт. стерл. 1.092.500                     | Гонконг-Шанг. банк   | Британская                             | Британским   |
| 2. Империатор. ж. д. 5% воз. заем 1902 г.                           | Шаньси (Чен-Тай)                             | 14 декабря 1903 г.                          | Дорога и ее доходы   | франк. 40.000.000       | франк. 18.572.500                          | Русско-Азиатский банк  | Русская                                | Французск.*)   |
| 3. Империат. ж. д. 5% воз. заем (линия Шанхай—Нанкин) 5% воз. заем. | Шанхай—Нанкин                                | 18 июля 1904 г. и 9 января 1907 г.          | Имущество и доходы дороги  | фунт. стерл. 2.900.000  | фунт. стерл. 2.900.000                     | Гонконг - Шанхайский банк  | Британская                             | Британским   |
| 4. Империатор. ж. д. 5% воз. займы 1903 и 1907 г.                   | Кайфши—Хонань                                | 1903 и 1907                                 | 1. Дорога и ее доходы<br>2. Прямит. гаванши                              | франк. 41.000.000       | франк. 23.384.500                          | 1. Banque de Paris et de Pays-Bas<br>2. Чарл. Бернар и Якобсонский<br>3. Чарлз Е. Л. J. Баран      | Французск.<br>Французск.<br>Бельгийск. | Франц. 50%<br>и Бельг.<br>50% **)  |
| 5. 5% заем на дорогу Кайтон—Козун.                                  | Кайтон Козун                                 | 7 марта 1907 г.                             | Имущество дороги и ее доходы   | фунт. стерл. 1.500.000  | фунт. стерл. 1.030.000                     | Гонконг-Шанг. банк   | Британская                             | Британским   |
| 6. Заем на дорогу Спешитунь-Мукдэн (с участием Ник.-Мукд. дор)      | Спешитунь-Мукдэн (с участием Ник.-Мукд. дор) | Договор о займе, заключен 15 января 1907 г. | Имущ. и дох. дороги Нинцун-Мукд. к вост. от реки Ляо                     | он 320.000              | он 35.556                                  | Договор о займе, заключ. с банком Юнчун-Манчж. ж. д. дор.  | Японск.                                | Японским.  |
| 7. Импер. ж. д. 5% заем на дорогу Тяньцзинь—Пунгоу                  | Тяньцзинь—Пунгоу                             | 31 мая 1908 и 15 июня 1909 г.               | Дох. дороги и некот. внутренн. доходы провин. Чжэнь, Шань-дун, и Цзиньсу | фунт. стерл. 5.000.000  | фунт. стерл. 3.125.000                     | 1. Гонконг-Шанхайский банк фунт. стерлаш. 1.850.000<br>2. Герм.-Азиат. банк фунт. стерл. 3.150.000 | Британ.<br>Германск.                   | Британским<br>(фунт. стерл. 1.156.250)<br>Германским<br>(фунт. стерл. 1.968.750) |
| 8. Импер. ж. д. 5% заем на дог. Шанхай-Ханчжоу—Нинбо.               | Шанхай-Ханчжоу—Нинбо                         | 26 мая 1908                                 | Дох. дороги и доходы Пекин-Мукд. линии                                   | фунт. стерл. 1.500.000  | фунт. стерл. 937.500                       | Гонк.-Шанхайский банк  | Британ.                                | Британским   |
| 9. Импер. ж. д. 5% заем на дог. Шанхай-Ханчжоу—Нинбо.               | (Доп. выпуск дороги Нин-кин—Ханчжоу)         | 1 октября 1908 г.                           | Солн. дох. и некот. дох. пр. Чжэнь, Цзиньсу, Хубэй и Чжэнь               | фунт. стерл. 5.000.000  | фунт. стерл. 3.250.000                     | Гонконг-Шанг. банк фунт. стерл. 2.500.000<br>Индон-Кит. банк фунт. стерл. 2.500.000                | Британск.<br>Франц.                    | Британским<br>(фунт. стерл. 1.625.000)<br>Французск.<br>(1.625.000)              |

\*), заем выданы в Париже, контракт издан восточным французскому (индустри).

\*\*), контракт издан восточным французскому (индустри) была. Сравнение generale des elements de fer et des tramways en China, доминирующими в Китае, по с преобладающим участием французского капитала.

\*\*\*), У Ин-а 3.250.000 фунт. стерл., по по официальным таблицам—3.125.000 фунт. стерл.

\*\*\*\*), У Вауна 475.000 фунт. стерл., по по официальным таблицам—397.500 фунт. стерл.

| НАИМЕНОВАНИЕ  | С какой дорогой связан  | Дата   | Об ссечено  | Сумма первонач. выпуска | Остается впоплате к 31 декабря 1925 г. | Кем выкуплен заем  | Наименование этой организации                   | К чьим финансовым интересам заем должен быть отнесен   |
|---|---|--|---|-------------------------|--|--|---|--|
| 10. 50% доплат. заем на пор. Тяньцзинь—Пукоу                      | Тяньцзинь—Пукоу   | 1 октября 1910 г.                              | Дох. дороги, некот. провинц. доходы   | фунт. стерл. 3,000,000  | фунт. стерл. 2,250,000                 | Гонг-Шах. банк<br>фунт. стерл. 1,110,000<br>Герм.-Азиат. банк<br>фунт. стерл. 1,890,000  | Британск.<br>Германск.                          | Британским (фунт. стерл. 825,500)<br>Германским (фунт. стерл. 1,417,500)   |
| 11. Имп. кит. пр.-ва 50% ж.-д. заем 1911 г.                       | Пекин—Ханькоу   | 1 мая 1911 г.                                  | Доход дороги Пекин-Ханькоу, также дох. Кит. Имп. фин. от земельной подати (grain tribute collection tax) Арга. Циньцзун | млн 10,000,000          | млн 7,360,000                          | Империал-Стейтс 6.   | Японск.   | Японским   |
| 12. Имп. кит. пр.-ва 50% ж.-д. заем на Хуаньцзунск. ж.-д. дор.    | Хуаньцзунские дороги  | 15 июня 1911 г.                                | Совокуп. доход и нек. провинц. налоги   | фунт. стерл. 6,000,000  | фунт. стерл. 5,610,800                 | 1. Гонг-Шахт. банк.<br>(фунт. ст.) 1,500,000<br>2. Индо-Китайск. банк<br>(фунт. ст.) 1,500,000<br>3. Герм.-Азиат. банк<br>(фунт. ст.) 1,500,000<br>4. Азиат. банк. группа<br>(фунт. ст.) 1,500,000 | Британск.<br>Французск.<br>Германск.<br>Америк. | Британским (1,402,700)<br>Французским (фс. 1,402,700)<br>Германским (фс. 1,402,700)<br>Американским (ф. ст. 1,402,700) |
| 13. Кит. республик. пр.-ва 50% ж.-д. заем 1913 г.                 | Лунг-Хан  | 3 марта 1913 г.                                | Имущество и част. доход дороги  | фунт. стерл. 4,000,000  | фунт. стерл. 3,600,016                 | Фирма E. L. J. Empain  | Бельгийск.                                      | Бельгийским (50% и французск. 50%)   |
| 14. Заем на выкуп залогов Шанхай-Фынчунской дороги.               | Цель займа—погашение займа в 3 миллиона юан, получ. врем. пр.-вом в Китае у ин. фирм Окура и т.п. | Соглашен. о займе заключено 14 февраля 1914 г. | Имущество, доход Пекин-Мукденских, дорог  | фунт. стерл. 375,000    | фунт. стерл. 337,500                   | Британск. и Китайская Корпорация   | Британск.                                       | Британским   |
| 15. Имп. кит. пр.-ва 50% ж.-д. заем 1903 г. на Хейльцзунск. ж.-д. | Тянькоу-Ганг (Чин) Хуа  | 1 февраля 1914 г. (заключено на рынок)         | Имущество и чистый доход дороги   | фунт. стерл. 800,000    | фунт. стерл. 485,700                   | Лонд. Банк (по поручению Пекинского Спандж.)   | Британск.                                       | Британским   |
| 16. Обязательств. Сальвадор-Чиконцзингунск. ж.-д.                 | Сальвадор—Таюан   | Согл. о займе заключено 17 дек. 1915 г.        | Имущество и доходы дорог Сальвадор-Чиконцзингун   | млн 5,000,000           | млн 5,000,000                          | Империал-Стейтс банк   | Японск.   | Японским   |
| 17. Заем Герарш-Чанцунской ж.-д. 1917 г.                          | Герарш—Чанцун   | Согл. о займе заключено 12 окт. 1917 г.        | Имущество и доходы дорог  | млн 6,500,000           | млн 6,500,000                          | Общество Ю.-М. ж.-д.   | Японск.   | Японским   |

\* (млн) приписано к № 4.

| НАИМЕНОВАНИЕ  | С какой дорожной ссуды | Дата  | Обеспечение                    | Сумма первоначального выпуска  | Остается непогашенным к 31 декабря 1925 г.         | Ком. выпущен заем  | Национальная власть этой организации | К чьим финансовым интересам относятся                         |
|---|------------------------|---|--------------------------------|--|--|--|--------------------------------------|---|
| 18. Заем на покупку материалов для дорог Токю—Цинхуа.                             | Цин-Хуа—Тянькоу        | Согл. о займе заключено 3 марта 1919 г.   | Доходы дорог                   | фунт. стерл. 120 839   | фунт. стерл. 63 419                                | „Пекинский Спидинг“  | Британск.                            | Британские  |
| 19. Крт. пр-ва 8% напачечные обязательства 1920 г.                                | Дун-Хан                | Согл. заключ. 1 июля 1920 г. Заем выпущен на расходы по чистке железных дорог 1920, 21, 22 и 23 годов | Имущество и чистый доход дорог | флорин ** 25 474 000<br>белг. фр. ** 137 743 000   | флорин 25 474 000<br>белг. фр. 137 743 000         | Нидерланд. „Индикат.“<br>Société générale des chemins de fer des tramways en Chine | Голландск.<br>Бельгийск.             | Голландским<br>Бельгийская<br>50% и<br>французскими<br>50% *) |
| 20. Заем на вторую половину Пекин-Мукд. дор.                                      | Пекин—Мукдэн           | Согл. о займе заключ. 22 апреля 1921 года   | Имущественный доход дорог      | фунт. стерл. 500 000<br>мекс. долл. 2 000 000  | фунт. стерл. 500 000<br>мекс. долл. 2 000 000      | Британская и Китайская Корпорация  | Британск.                            | Британские  |
| 21. Пр-ва Крт. респ. 8% казнач. билеты 1922/23 год для снабжения ж. д. материками | Пекин—Сундзюнь         | 1 декабря 1922 года   | Самая дорога                   | фунт. стерл. 800 000<br>ин. долл. фр. 48 000 000<br>(по курсу 60 бельгийск. фр. = 1 ф. стерл.) | фунт. стерл. 800 000<br>(или белг. фр.) 48 000 000 | Banque de Bruxelles на имущество Société belge d'entreprises en Chine              | Бельгийск.                           | Бельгийск. ***)   |
| 22. 8% казн. обязательства в силах с Шаньдунской ж. д.                            | Циндао—Цзинаньфу       | Выданы яп. пр-ву и соответственно договором о возврате Шаньд. долгов от 5 декабря 1922 г.             | Имущество и доход дорог        | он 40 000 000  | он 40 000 000                                      | Область земли, выдан. китайским правит. японскому.                                 | Японские                             | Японские  |

# ИТОГО займов.

|                                       |                             |
|---------------------------------------|-----------------------------|
| Периодич. сумма на 31 декабря 1925 г. | То же и кит. долл. (кругло) |
| фунт. стерл. 33 801 819               | 212 815 000                 |
| фр. франк. 81 000 000                 | 4 032 000                   |
| белг. фр. 137 743 000                 | 13 237 000                  |
| яп. ен 61 810 000                     | 58 291 000                  |
| флорин 25 474 000                     | 18 596 000                  |
| кит. долл. 2 000 000                  | 2 000 000                   |

Итого . . . . . 296 001 000

\*) См. примечание к № 4.  
 \*\*) В „Tables“ (на 31 января 1923 г.) сумма выпуска названа в белг. франк. 100 000 000 и флорин 10 000 000. Последнее было, очевидно, дополнительным выпуском.  
 \*\*\*) У нас вот сведения об участии в этом предприятии китайского французских интересов.



| НАИМЕНОВАНИЕ  | С какой дорогой связан  | Дата   | Об ссеченье   | Сумма первонач. выпуска | Остаток неисп. гашения к 31 декабря 1925 г. | Ком. выкупом заем   | Националь-ность этой организации                | К чьим фи-нансовым ин-тересам заем должен быть отнесен   |
|---|---|--|---|-------------------------|---|---|---|--|
| 10. 50% доплат. заем на пор. Тяньцзинь-Пукоу                    | Тяньцзинь-Пукоу   | 1 октября 1910 г.                              | Дох. дороги, искотор. провинц. доходы   | фунт. стерл. 3,000,000  | фунт. стерл. 2,250,000                      | Говк-Шанк. банк<br>фунт. стерл. 1,110,000<br>Герм.-Азиат. банк<br>фунт. стерл. 1,890,000  | Британск.<br>Германск.                          | Британским (фунт. стерл. 832,500)<br>Германским (фунт. стерл. 1,417,500)   |
| 11. Имп. кит. пр.-ва 50% ж.-д. заем 1911 г.                     | Пеккин-Ханькоу  | 1 мая 1911 г.                                  | Доход дороги Пеккин-Ханькоу, также дох. кит. и япон. фирм. от железной дороги (grain tribute collection tax) япон. Консул | ср.<br>10,000,000       | ср.<br>7,380,000                            | Иноклама-Слеши б.   | Японск.   | Японским   |
| 12. Им. кит. пр.-ва 50% ж.-д. заем на Хулуанск. ж.-д. дор.      | Хулуанск. дороги  | 15 июня 1911 г.                                | Совмест. доход и иск. провинц. налоги   | фунт. стерл. 6,000,000  | фунт. стерл. 5,610,800                      | 1. Гонк-Шанг. банк.<br>(фунт. ст.) 1,500,000<br>2. Нидз-Китаяск. банк<br>(фунт. ст.) 1,500,000<br>3. Герм.-Азиат. банк<br>(фунт. ст.) 1,500,000<br>4. Америк. банк. группа<br>(фунт. ст.) 1,500,000 | Британск.<br>Французск.<br>Германск.<br>Америк. | Британским (1,402,700)<br>Французским (ф.-с. 1,402,700)<br>Германским (ф.-с. 1,402,700)<br>Американским (ф. ст. 1,402,700) |
| 13. Кит. республик. пр.-ва 50% ж.-д. заем 1913 г.               | Лунг-Хан  | 3 марта 1913 г.                                | Имущество и част. доход дороги  | фунт. стерл. 4,000,000  | фунт. стерл. 3,600,016                      | Фирма E. L. J. Esrain   | Бельгийск.                                      | Бельгийским (50% и французск. 50% *)   |
| 14. Заем на выкуп займа Шанхай - фыньчунской дороги.            | Пель займа - погашение займа в 3 миллиона ен. погущ. пр.-ва и ф.-в. Нанкинне у лп. фирм Оура и Л. | Соглашен. о займе заключено 14 февраля 1914 г. | Имущество, доход Пекин-Муньчжонск. дороги   | фунт. стерл. 375,000    | фунт. стерл. 337,500                        | Британск. и Китайская Корпорация  | Британск.                                       | Британским   |
| 15. Им. кит. пр.-ва. 50% ж.-д. заем 1905 г. на Хейльсскую ж. д. | Тяокоу-Гангш (Чин) Хуа  | 1 февраля 1914 г. (заключено на рынок)         | Имущество и частый доход дороги   | фунт. стерл. 800,000    | фунт. стерл. 495,700                        | Лонд. Банк (по поручению Пекинского Синдик.)  | Британск.                                       | Британским   |
| 16. Облигацион. Сяншун-гай-Чинцзинцунь ж. д.                    | Сяншунгай-Таонань   | Согл. о займе заключено 17 дек 1915 г.         | Имущество и доходы Синшунгай-Чинцзинцунь  | ср.<br>5,000,000        | ср.<br>5,000,000                            | Иноклама-Слеши банк   | Японск.   | Японским   |
| 17. Заем Геральд-Чангуньской ж. д. 1917 г.                      | Геральд-Чангунь   | Согл. о займе заключено 12 октб.р. 1917        | Имущество и доходы дороги   | ср.<br>6,500,000        | ср.<br>6,500,000                            | Общество Ю.-М. ж.-д.  | Японск.   | Японским   |

\*) (с. прилагаво к № 4.

| Д О Р О Г А   | Дата соглашения | Обеспечение   | Получено сумм                         | Не погашено к 31/хп* 1922 г.          |
|---|-----------------|---|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Тяньцзинь—Пукоу . . . . .                            | 11/ви 1912 г.   | Невыпущенные на рынок облигации дополнительного займа дороги Тяньцзинь—Пукоу (1910) | Фунт. ст. 900.424                     | Фунт. ст. 200.424                     |
| 2. Татунфу—Ченду . . . . .                              | 22/ви 1913 г.   | Избыточный доход Шань-суйской дороги  | Фунт. ст. 700.217<br>Франк. 5.798.519 | Фунт. ст. 770.217<br>Франк. 5.798.519 |
| 3. Пукоу—Сяньин . . . . .                               | 14/хи 1913 г.   | Имущество дороги  | Фунт. ст. 207.256                     | Фунт. ст. 207.256                     |
| 4. Чинг-ю (Ямчжоу—Чункии) . . . . .                     | 21/и 1914 г.    | Имущество дороги  | Франк. 32.115.500                     | Франк. 9.352.430                      |
| 5. Нанкин—Хунань . . . . .                              | 31/п 1914 г.    | Избыточный доход Пекин-Мундальской дороги   | Куп. т. 2.000.000<br>Шанх. т. 486.000 | Куп. т. 2.000.000<br>Шанх. т. 486.000 |
| 6. Харбин—Хэйлуцзян (Айгун) . . . . .                   | 8/и 1916 г.     | Железнодорожные казначейские обязательства  | Шанх. таэл. 500.000                   | Шанх. т. 500.000                      |
| 7. Чучжоу—Чипчжоу . . . . .                             | 17/е 1916 г.    | —   | Амер. д. 1.150.000                    | Амер. д. 1.150.000                    |
| 8. Сыпингай—Чжэньцзятунь (краткосрочный заем) . . . . . | 7/и 1918 г.     | Имущество и доход дороги  | Ен 2.600.000                          | Ен 1.600.000                          |
| 9. Гиринь—Хойнин . . . . .                              | 18/и 1918 г.    | Казнач. обязательства   | Ен 10.000.000                         | Ен 10.000.000                         |
| 10. Каомин—Сучжоу и Цзиннань—Шунте . . . . .            | 28/х 1918 г.    | Т о ж е   | Ен 20.000.000                         | Ен 20.000.000                         |
| 11. Маньчж.-Монгольские дороги . . . . .                | 28/х 1918 г.    | „   | Ен 20.000.000                         | Ен 20.000.000                         |
| 12. Цинхуа—Миньсян . . . . .                            | 16/хп 1920 г.   | Имущество и доход дороги  | Фунт. ст. 45.744                      | Фунт. ст. 45.744                      |
| 13. Сыпингай—Таюаньфу . . . . .                         | 31/е 1922 г.    | Имущество и доход дороги  | Ен 13.700.000                         | Ен 13.700.000                         |

## ИТОГО АВАНСОВ:

|             | Получено   | Непогашено к 31/хп 1922 г. | То же в кит. долл. (округло) |
|-------------|------------|----------------------------|------------------------------|
| 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. таэл.  | 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 заимствована из „Tables“ и потому дает цифру только на 31/хп 1922 г.

# Л И Ц А И

## законтрактованные к постройке

| Кредитор  | Национальность кредитора                     | К чьим финансовым интересам аванс должен быть отнесен   | П Р И М Е Ч А Н И Е  |
|---|--|---|--|
| Герм.-Азиатский Банк                                    | Германская                                   | Германским  | 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 Baylun он гов. и пропущен. В переписке с банком под датами 11/iii и 12/iii 1912 г. (текст В. I, 375) идет речь только о 89.000 ф. ст., но официальные таблицы на 1923 г. показывают именно эту цифру в 900.424 ф. ст., и та же цифра фигурирует в другой сводке. (Бюллетень Б. Э. И. от 7/iii 1923 г.). Что касается обеспечения аванса, то мы должны были служить невыпущенные на рынок облигации займа 1911 г. (договорный размер ф. ст. 4.000.000; фактический выпуск 3.000.000). |
| 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. | 2. См. примечание к № 4 таблицы 1-й.   |
| Chinese Central Rlys                                    | Британская фирма (британ. и франц. интересы) | Британским  | 3. Эта дорога должна была строиться как чисто-британское предприятие.  |
| Banque Industrielle de Chine                            | Французская                                  | Французским   | 4. У Baylun'a аванс исчислен в 100 000.000 франков, но это, видимо, ошибка, так как в действительности было выплачено 32,1 млн. фр. (Бюллетень Б. Э. И. от 7/iii 1923 г. п. "Tables*"); с этого времени новых сумм получено быть не могло.<br>Платеж процентов по этому авансу производился Министерством Финансов, но был прекращен после краха Banque Industrielle de Chine.   |
| Британская и Китайская Корпорация                       | Британская                                   | Британским  | 5. См. все сказанное выше о Русско-Азиатском банке в послереволюционное время (гл. V).   |
| Русско-Азиатский Банк                                   | Русская                                      | Русским (?)   |  |
| American International Corporation                      | Американская                                 | Американским  |  |
| Июкогам-Спейт Банк                                      | Японская                                     | Японским  |  |
| Bank of Chosen, Bank of Taiwan, Industria Bank of Japan | То же  | То же   | 9. В "Tables*" указывается, что аванс этот был получен Министерством Финансов, и Мин. Путей Сообщения не имеет к нему никакого отношения.  |
| Те же банки   | .  | .   | 10. То же.   |
| Те же банки   | .  | .   | 11. То же.   |
| Пекинский Синдиат                                       | Британская                                   | Британским  |  |
| Общество ЮМид   | Японская                                     | Японским  |  |

### Всего железнодорожных займов и авансов, не погашенных на 31 декабря 1925 года.

|                        |             |             |
|------------------------|-------------|-------------|
| Фунт. стерл. . . .     | 27.912.076  | 228.600.000 |
| Фр. франк. . . .       | 57.107.919  | 5.488.000   |
| Бельг. франк. . . .    | 137.743.000 | 13.237.000  |
| Еп . . . . .           | 124.195.556 | 95.506.000  |
| Флорин . . . . .       | 25.474.000  | 18.596.000  |
| Ам. долл. . . . .      | 1.150.000   | 2.127.000   |
| Куп. таел. . . . .     | 2.000.000   | 3.000.000   |
| Шанх. таел. . . . .    | 986.000     | 1 331.000   |
| Китайск. доллар. . . . | 2.000.000   | 2.000.000   |

Всего . . . . . 369.885.000

