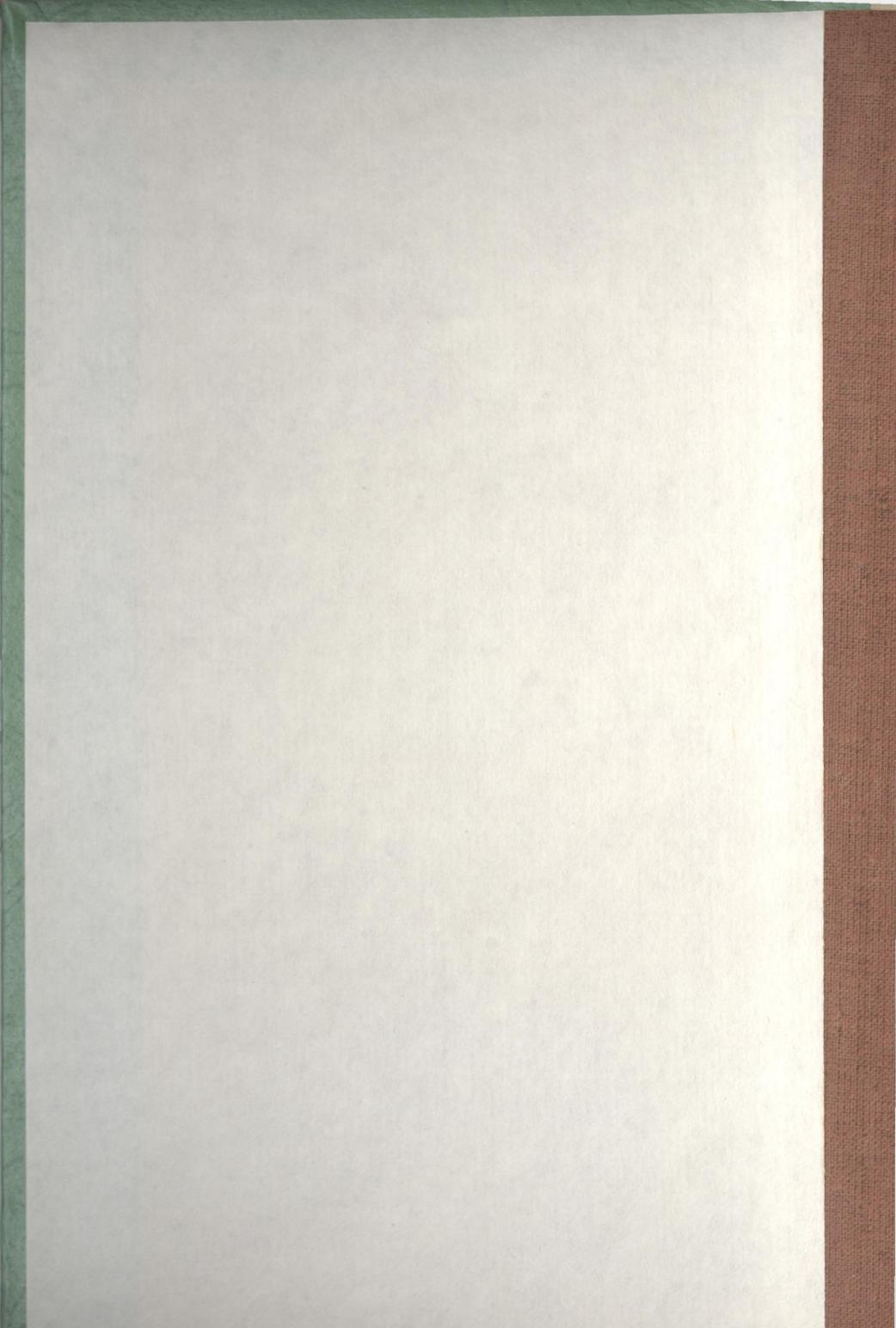


Tip 1112  
27

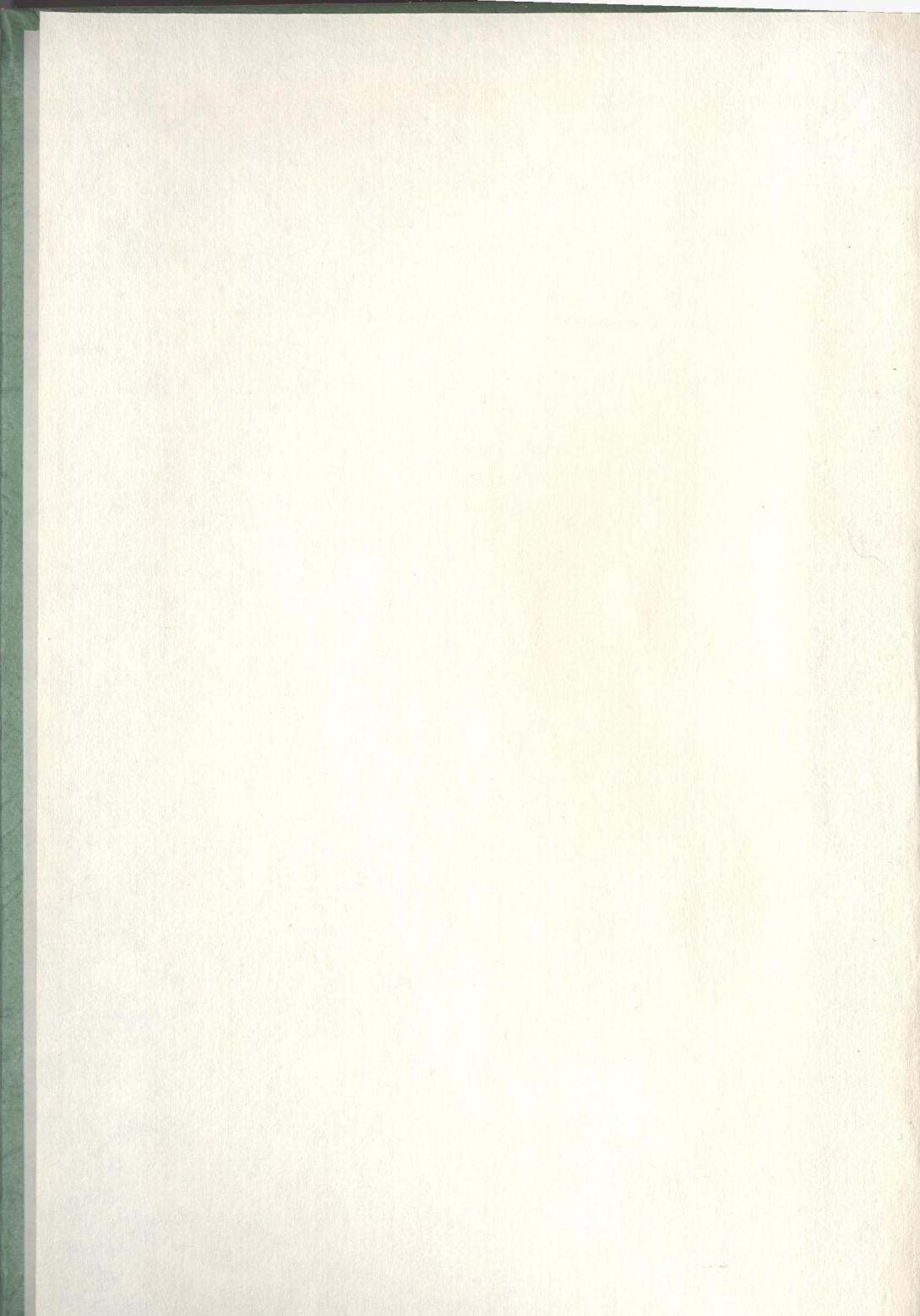
Киевский коммер-  
ческий институт.

Известия.

кн., 1915.







Пр 1112  
27

Vol. XXVII.  
**Annales  
de l'Institut Commercial de Kiew.**

1112  
1 27

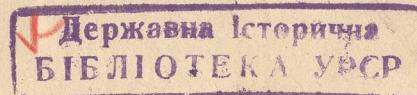
ИЗВЪСТИЯ

Киевского Коммерческого  
института.

1915.

Книга XXVII.

246415



КІЕВЪ — 1915. ЗВІРЕНО 1961 р.

Печатано по опредѣленію Учебнаго Комитета Кіев. Коммерч. Института.  
Директоръ **М. Довнаръ-Запольскій.**

## СОДЕРЖАНИЕ.

---

---

СТР.

### С. I. Новаковский. Панамский каналъ и его міровое значение.

Глава VII. Вліяніе канала на внѣшнюю торговлю и экономическую жизнь Японіи . . . . .	385 — 420
" VIII. Вліяніе канала на торговые интересы Японіи и Соединенныхъ Штатовъ въ Китаѣ . . . . .	421 — 456
" IX. Состояніе торговли Америки и Японіи въ Манчжурии, Кореѣ и Формозѣ и вліяніе канала на ея развитіе . . . . .	457 — 493
" X. Значеніе канала для Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ . . . . .	494 — 547
" XI. Вліяніе Панамского канала на развитіе хозяйственной жизни Южной и Центральной Америки . . . . .	548 — 567
" XII. Значеніе открытія Панамского канала для Англіи и другихъ европейскихъ государствъ . . . . .	568 — 584
" XIII. Панамский каналъ и Россія . . . . .	585 — 620
" XIV. Заключеніе . . . . .	621 — 627
Приложениія: I. Главнѣйшая хронологическая данныя о каналѣ. II. Главнѣйшая статистическая свѣдѣнія о каналѣ. III. Движеніе торговли въ главнѣйшихъ портахъ міра, входящихъ въ сферу вліянія Панамского и Суэзскаго каналовъ. IV. Объясненіе нѣкоторыхъ мѣръ и денежныхъ знаковъ, упоминавшихся въ книгѣ. V. Перечень цитированныхъ источниковъ	628 — 641

---

---

卷之三

卷之三

О Т Ъ.	Черезъ Панаму и Санть-Франциско.	Черезъ Панаму и Гонолулу.	Черезъ Суэзъ.
Порта Тампа . . .	9.041 м. м.	9.339 м. м.	14.626 м. м.
Пенсаколя . . .	9.173	9.471	14.831
Мобиля . . .	9.200	9.498	14.871
Нового Орлеана.	9.219	9.517	14.924
Гальвестона . . .	9.323	9.621	15.100

Такимъ образомъ, разстояніе отъ портъвъ Мексиканскаго залива до Іокогамы сократится черезъ Панамскій каналъ на 5.000 м. м.; еще большее сокращеніе получать порты Мексики, какъ-то—Вера-Круцъ, Тампико и др., расположенные южнѣе отъ вышеуказанныхъ портъвъ, а потому и ближе къ Панамскому каналу.

Принимая во вниманіе всѣ тѣ выгоды, которыя получить незначительная нынѣ торговля Японіи съ государствами восточныхъ береговъ Южной Америки, можно смѣло сказать, что въ самомъ недалекомъ будущемъ сна сдѣлаетъ весьма крупныя поступательные шаги, уже и нынѣ обнаруживая въ этомъ направленіи опредѣленныя тенденціи. Можно, безусловно, надѣяться, что торговля съ Южной Америкой весьма разовьется, и размѣры ея, несомнѣнно, возрастутъ въ нѣсколько разъ. Въ особенности много надеждъ возлагаетъ Японія на Бразилію и Аргентину, гдѣ теперь развитіе экономической жизни шествуетъ гигантскими шагами, гдѣ кипитъ работа по открытию новыхъ источниковъ неисчерпаемыхъ богатствъ. Этотъ изумительный экономический прогрессъ вызываетъ все болѣе и болѣе возрастающую потребность въ трудовой силѣ. Японія, рвущаяся изъ своихъ тѣсныхъ и густо населенныхъ клочковъ земли и изыскивающая новые пути для своей эмиграціи, проектируетъ въ связи съ открытиемъ Панамскаго канала направлять излишекъ своего населенія въ Бразилію и Аргентину, тѣмъ болѣе, что японо-бразильскія отношенія съ каждымъ годомъ становятся все болѣе и болѣе тѣсными. И не только въ Бразиліи, но вообще во всей Южной Америкѣ японскаго эмигранта встрѣчаютъ радушно, безъ того узкаго и нелѣпаго шовинизма, который, напримѣръ въ Калифорніи порой до-

ходилъ до дикости и проявилъ себя въ весьма некультурныхъ и безобразныхъ формахъ. Объ этой симпатіи южно-американскихъ республикъ къ японскимъ выходцамъ, ищущимъ хлѣба и счастья далеко за предѣлами своей тѣсной родины, свидѣтельствуютъ многіе японскіе путешественники и очевидцы<sup>1)</sup>. Японская эмиграція въ Южную Америку уже началась и нынѣ, но пока число переселившихся японскихъ купцовъ, ремесленниковъ и крестьянъ насчитывается всего лишь сотнями<sup>2)</sup>. Согласно правительственнымъ отчетамъ, въ 1909 году изъ Японіи эмигрировало въ Мексику 2.515 человѣкъ, въ Перу 4.667 и въ Бразилію 781<sup>3)</sup>.

Открытие канала должно способствовать развитію торговыхъ сношеній и болѣе тѣсному политическому сближенію Японіи съ Бразиліей, а это, въ свою очередь, должно способствовать расширению вообще всей дѣятельности японцевъ на восточной береговой полосѣ Южной Америки. Однимъ словомъ, открытие междуокеанскаго канала черезъ Панамскій перешеекъ, очевидно, должно оказать весьма благотворное вліяніе на торговлю Японіи на богатѣйшихъ берегахъ Южной Америки и на сближеніе съ ея южно-американскими республиками.

## VII.

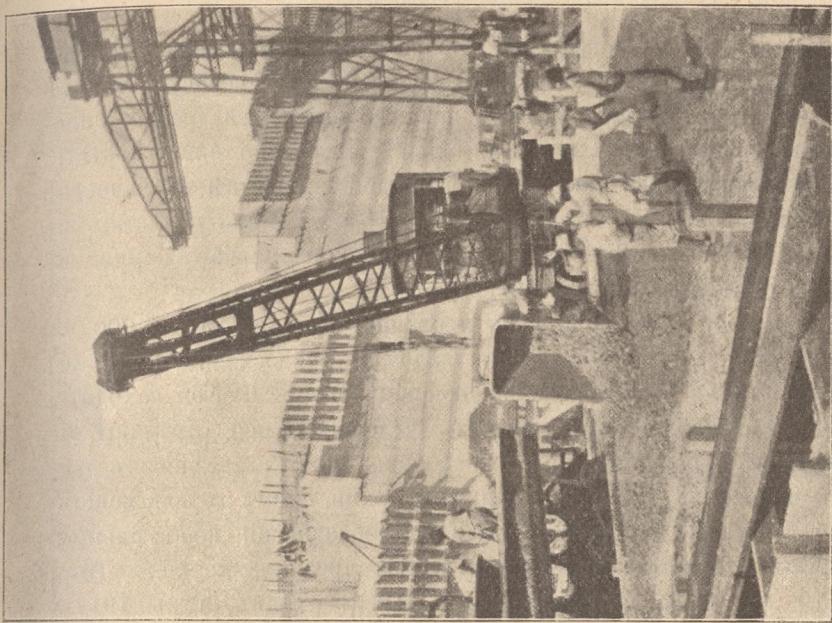
Въ связи съ открытиемъ Панамскаго канала возникаетъ вопросъ о томъ, какой народъ получитъ всѣ немалыя выгоды отъ снабженія каменнымъ углемъ судовъ всего міра въ количествѣ, достаточномъ для плаванія по Великому океану. Въ Китаѣ, одномъ изъ государствъ Тихаго океана чрезвычайно изобилующимъ минеральными богатствами, имѣются во многихъ провинціяхъ большія угольныя копи, давшія въ 1912 году 9.897.973 тонны каменнаго угля<sup>4)</sup>. Но самыя важныя и крупныя изъ нихъ лежатъ весьма далеко отъ морскихъ береговъ. Таковы, напримѣръ, громаднѣйшая копи провинціи Шань-си, угольныя поля которой измѣряются въ 14.000 кв. миль, и гдѣ, по вычисленіямъ европейскихъ инженеровъ, залегаетъ 630 миллиардовъ тоннъ угля какъ бездым-

<sup>1)</sup> „The Chamber of Commerce Journal“ № 194. и „The Japan Financial and Economic Monthly“. № 5. 1912 г.

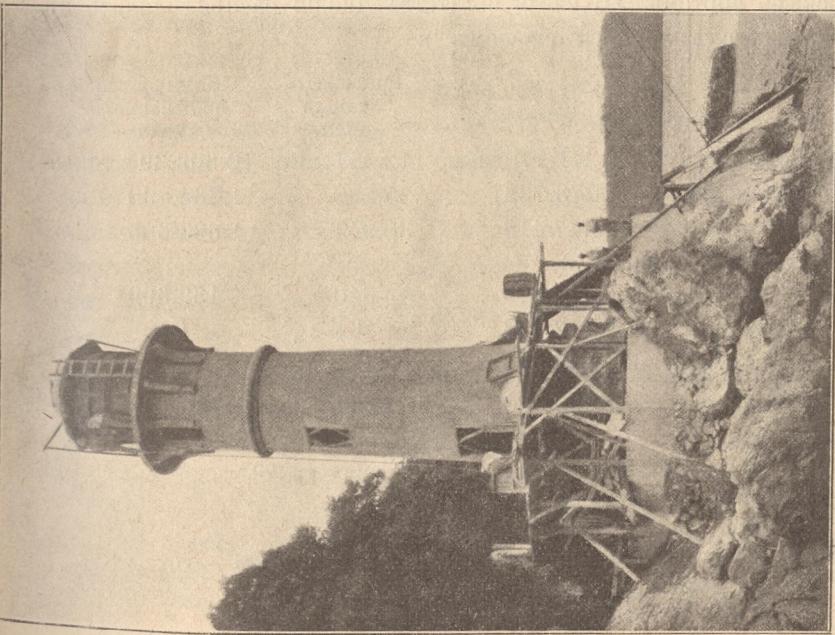
<sup>2)</sup> „Japan Magazine“ № 6. 1913 г.

<sup>3)</sup> The Japan Year-Book. 1913.

<sup>4)</sup> „The Japan Financial and Economic Monthly“ № 10. 1912.



Кранъ для разрушки бетона у стѣнъ  
Педро-Митуельскихъ шлюзовъ;  
ноябрь 1910 г.



Маякъ, сооруженный среди джунглей.

наго, такъ и обыкновеннаго<sup>1)</sup>. Обширность угольныхъ залежей въ Китаѣ, покрывающихъ 400.000 кв. англ. миль, превосходить всѣ другія страны на земномъ шарѣ и даже Англію, гдѣ угольная площасть не превышаетъ 12.000 кв. миль<sup>2)</sup>. Интересно еще замѣтить, что каменный уголь употреблялся широко въ Китаѣ въ качествѣ топлива задолго до того, какъ его свойства стали извѣстны въ Европѣ. Первые свѣдѣнія обѣ употребленіи „чернаго камня“ въ Китаѣ доставилъ Марко Поло<sup>3)</sup>.

Въ 1906 году одна лишь провинція Шань-си дала 3.000.000 тоннъ угля<sup>4)</sup>. Ея богатѣйшія залежи, превосходящія своимъ бассейномъ въ три раза всѣ японскія копи о. Кюсю, находятся въ чрезвычайно неблагопріятныхъ условіяхъ, ибо отрѣзаны отъ сосѣднихъ провинцій, морскаго побережья и главнѣйшихъ портовъ высокими и трудно проходимыми горами. Этимъ расположениемъ и объясняется тотъ фактъ, что Китай, обладающій колоссальными угольными богатствами, вывозить его чрезвычайно мало. Такъ, въ 1910 г. было вывезено всего 318.124 тоннъ, а въ 1911 г. 326.610 тоннъ<sup>5)</sup>.

Совершенно иную картину представляютъ угольныя богатства Японіи, хотя и гораздо меньшія, чѣмъ Китая, но зато находящіяся въ болѣе благопріятномъ положеніи, вблизи удобныхъ морскихъ портовъ. Угольныя богатства Японіи распредѣлялись въ 1907 году слѣдующимъ образомъ<sup>6)</sup>:

	Угольные бассейны.	Разрабаты- ваемыя поля.	Количество добываемаго угля.
I. о. Кюсю . . . .	271.170 акр.	112.441 акр.	10.603.394 тоннъ
II. о. Хоккайдо . . .	273.732 "	25.228 "	1.364.830 "
III. о. Хонсю . . . .	147.418 "	30.954 "	1.633.606 "
IV. Южные острова (Формоза и Рю-Кю) .	13.300 "	340 "	139.699 "
V. о. Сикоку . . . .	2.383 "	434 "	1.136 "
VI. о. Сахалинъ . . .	192.548 "	—	—
Всего . . . .	900.550 "	169.397 "	13.736.182 "

1) Кюнеръ. Н. В. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 70.

2) Idem. стр. 69.

3) Idem.

4) Roorbach. G. B. China: Geography and Resources.

5) The Statesman's Year-Book. 1913.

6) Mining in Japan, past and present.

добыча, потребление и экспортъ каменного угля въ Японіи (въ тоннахъ) представляли за послѣдніе 10 лѣтъ слѣдующую картину<sup>1)</sup>:

Годы	Добыча.	Импортъ.	В с е г о.	Потребленіе.	Экспортъ.
1902 . .	9.701.682	77.851	9.779.533	6.501.786	2.696.885
1903 . .	10.088.845	124.797	10.213.642	6.974.145	3.466.539
1904 . .	10.723.796	631.725	11.355.521	7.415.439	2.907.750
1905 . .	11.542.397	332.131	11.874.528	7.113.900	2.532.594
1906 . .	12.980.103	35.079	13.015.182	7.280.649	2.445.977
1907 . .	13.803.969	35.855	13.839.824	8.571.662	2.971.905
1908 . .	14.825.363	63.406	14.888.769	8.697.895	2.913.986
1909 . .	15.048.113	133.791	15.181.904	8.870.967	2.892.078
1910 . .	15.681.324	195.855	15.877.179	9.210.869	2.840.553
1911 . .	17.632.710	208.770	17.841.480	10.774.358	3.066.529

Въ настоящее время во всѣхъ почти портахъ Китая первое мѣсто занимаетъ японскій уголь съ о. Кюсю и о. Хоккайдо<sup>2)</sup>. И это явленіе слѣдуетъ объяснить не тѣмъ, что японскій уголь отличается какими нибудь особыми достоинствами, а исключительно лишь близкимъ расположениемъ копей отъ морскихъ береговъ и дешевизной транспорта, благодаря чему японскій уголь гораздо дешевле китайскаго. Всѣ суда, возвращающіяся съ Дальн资料го Востока въ Европу или Америку, почти безъ исключенія запасаются въ китайскихъ портахъ дешевымъ японскимъ углемъ.

Но не въ одинъ лишь Китай экспортируется японскій каменный уголь; онъ вывозится также, хотя и въ небольшомъ количествѣ, въ различные порты Азіи, Америки и даже Европы.

<sup>1)</sup> Twenty – eighth Statistical Report of the Department of Agriculture and Commerce Japan.

<sup>2)</sup> „Заикан“. № 6. 1910 г. Статья барона Кимопуки Кенко.

Экспортъ угля изъ Японіи въ 1911 году по отдельнымъ государствамъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ<sup>1)</sup>:

Азія	Количество	Стоимость
Китай . . . . .	1.184.268 тоннъ	6.317.935 іенъ
Гонконгъ . . . . .	896.569 "	5.194.095 "
Индія . . . . .	32.960 "	180.879 "
Малакк. полуостровъ . . .	370.265 "	2.540.161 "
Азіатская Россія . . . .	73.541 "	488.182 "
Филиппины . . . . .	239.762 "	1.530.478 "
Индо-Китай . . . . .	31.335 "	170.086 "
Сіамъ . . . . .	5.161 "	40.360 "
Голландская Индія . . .	63.963 "	459.540 "
Квантунская пров. . . .	73.443 "	448.403 "
Всего . . . . .	2.971.267 "	17.370.119 "
Америка	Количество	Стоимость
Соед. Штаты . . . . .	49.877 тоннъ	357.257 іенъ
Мексика . . . . .	5.448 "	44.987 "
Всего . . . . .	55.325 "	402.244 "
Европа		
Англія . . . . .	2.856 "	20.489 "
Германія . . . . .	2.898 "	20.531 "
Бельгія . . . . .	29.395 "	145.810 "
Россія . . . . .	1.814 "	14.400 "
Всего . . . . .	36.363 "	201.230 "
Другія страны		
Гавайск. острова . . . .	2.319 "	13.615 "
Различные госуд. и острова	404 "	2.405 "
Всего . . . . .	2.723 "	16.020 "
Общій итогъ . .	3.065.678 тоннъ	17.989.613 іенъ

Разъ Японія и въ настоящее время снабжаетъ углемъ тысячи судовъ Дальнаго Востока, разъ Китай, несмотря на свои колоссальнѣйшія угольныя богатства, лишень возможности статья конкурентомъ, то ясно, что Японія, благодаря своему весьма выгодному положенію, послѣ открытия Панамскаго канала должна

<sup>1)</sup> Twenty-eighth Statistical Report of the Department of Agriculture and Commerce Japan.

явиться центральной станцией по снабженію каменнымъ углемъ всѣхъ водныхъ путей Дальнаго Востока, а быть можетъ, и всего Тихаго океана. Суда, идущія изъ китайскихъ и филиппинскихъ портовъ въ восточномъ направленіи, обязательно будутъ заходить въ японскіе порты, чтобы здѣсь запастись дешевымъ углемъ. Такимъ образомъ, Японія, благодаря доставкѣ судамъ каменнаго угля, сможетъ притягивать къ себѣ множество судовъ всего міра и явится звеномъ, связывающимъ Европу, Азію и Америку.

Японія, ставъ центральной станцией по поставкѣ каменнаго угля, помимо крупнаго сбыта послѣдняго, извлечетъ также еще нѣкоторую пользу и отъ продажи прѣсной воды и различныхъ пищевыхъ продуктовъ. Суда, какъ это обыкновенно бываетъ, нагружающія уголь, одновременно будутъ нагружать и прѣсную воду. Въ портѣ Кобе въ послѣднее время снабженіе водой стало дѣломъ города, и цѣна ея поэтому значительно уменьшилась, не превышая 25 сенъ за тонну. Между тѣмъ въ китайскихъ портахъ за каждую тонну взимается 1 іенъ, т. е. въ четыре раза больше<sup>1)</sup>. И въ другихъ японскихъ портахъ цѣна за тонну воды колеблется отъ 17 до 35 сенъ. Въ Китаѣ же цѣна на прѣсную воду во всѣхъ почти портахъ доходитъ до 1 іены и лишь въ Гонгконгѣ она всего 50 сенъ<sup>2)</sup>. Кроме того, вода въ портахъ Китая не отличается доброкачественностью. Отсюда ясно, что всѣ суда будутъ брать прѣсную воду въ Японіи, гдѣ она дешевле и доброкачественнѣе, тѣмъ болѣе, что они смогутъ нагружать ее одновременно съ погрузкой угля. Баронъ Кимоцуки Кенко на основаніи цѣлаго ряда статистическихъ данныхъ подсчиталъ, что Японія въ ближайшее время будетъ отпускать всѣмъ тихоокеанскимъ судамъ каменнаго угля, приблизительно, на 120.000.000 іенъ, а прѣсной воды на 2.000.000<sup>3)</sup>.

Общее понятіе о размѣрахъ будущаго движенія судовъ у береговъ Японіи, послѣ открытія Панамскаго канала, можно получить, лишь взглянувъ на современное состояніе движенія судовъ всѣхъ флаговъ въ ея водахъ. Картина этого движенія рисуютъ намъ слѣдующія таблицы<sup>4)</sup>:

1) „Заикан“. № 6. 1910.

2) Idem.

3) „Токіо кайзай засси“. № 1.607. 1911 г.

4) The Thirteenth Financial and Economic Annual of Japan.

## I. Число паровых судовъ, прибывашихъ въ воды Японіи.

Національность.	1 9 0 0		1 9 0 5		1 9 1 0		1 9 1 2	
	Число судовъ.	Тоннажъ.	Число судовъ.	Тоннажъ.	Число судовъ.	Тоннажъ.	Число судовъ.	Тоннажъ.
Японскихъ . . . . .	2.645	3.363.657	2.400	1.771.765	5.932	9.261.035	5.358	10.220.202
Китайскихъ . . . . .	6	6.262	31	22.671	56	56.910	65	57.968
Англійскихъ . . . . .	1.542	3.739.154	2.518	6.754.378	1.970	6.152.365	2.058	6.626.854
Французскихъ . . . . .	135	294.657	104	239.885	114	337.891	101	320.278
Германскихъ . . . . .	392	1.030.768	801	1.918.720	412	1.385.840	430	1.548.845
Австрійскихъ . . . . .	71	172.626	34	118.613	41	151.792	44	164.024
Русскихъ . . . . .	196	356.573	12	30.613	356	644.872	405	712.958
Датскихъ . . . . .	12	24.136	15	33.846	18	49.752	32	83.516
Шведскихъ . . . . .	—	—	26	26.182	25	58.913	41	108.068
Норвежскихъ . . . . .	165	268.969	1.200	1.211.829	227	372.677	152	188.604
Соед. Штатовъ . . . . .	135	311.180	423	1.842.822	190	1.397.629	183	1.340.064
Другихъ странъ . . . . .	31	38.770	269	288.213	101	204.004	88	262.437
Всего . . . . .	5.330	9.606.752	7.883	14.259.537	9.442	20.073.680	8.957	21.633.818

## II. Число парусныхъ судовъ, прибывашихъ въ воды Японіи.

Национальность.	1 9 0 0		1 9 0 5		1 9 1 0		1 9 1 2	
	Число судовъ.	Тоннажъ.						
Японскихъ . . . . .	1.172	62.874	2.153	67.343	1.697	87.621	422	56.236
Корейскихъ . . . . .	10	295	32	1.001	22	426	—	—
Английскихъ . . . . .	48	80.650	8	12.761	5	8.283	5	5.400
Французскихъ . . . . .	2	3.144	—	—	—	—	—	—
Германскихъ . . . . .	19	38.146	11	17.590	2	3.774	2	4.814
Русскихъ . . . . .	18	3.285	—	—	—	—	—	—
Датскихъ . . . . .	1	1.288	—	—	—	—	—	—
Шведскихъ . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Норвежскихъ . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Соед. Штатовъ . . . . .	28	28.852	13	14.851	—	—	—	—
Друг. странъ . . . . .	2	336	—	—	—	—	—	—
Всего . . . . .	1.300	218.870	2.217	113.546	1.726	100.107	429	66.150

Таково состояніе движенія судовъ нынѣ. Но съ открытиемъ Панамскаго канала оно несомнѣнно расширится, ибо возникнутъ новые рейсы на Дальній Востокъ, въ Малайскій архипелагъ, Китай и др., которые не минуютъ Японіи, ибо здѣсь они не только смогутъ запасти грузомъ, но и получить дешевый уголь, пищевые продукты и воду по цѣнамъ, какъ мы показали, болѣе низкимъ, чѣмъ въ другихъ портахъ Тихаго океана.

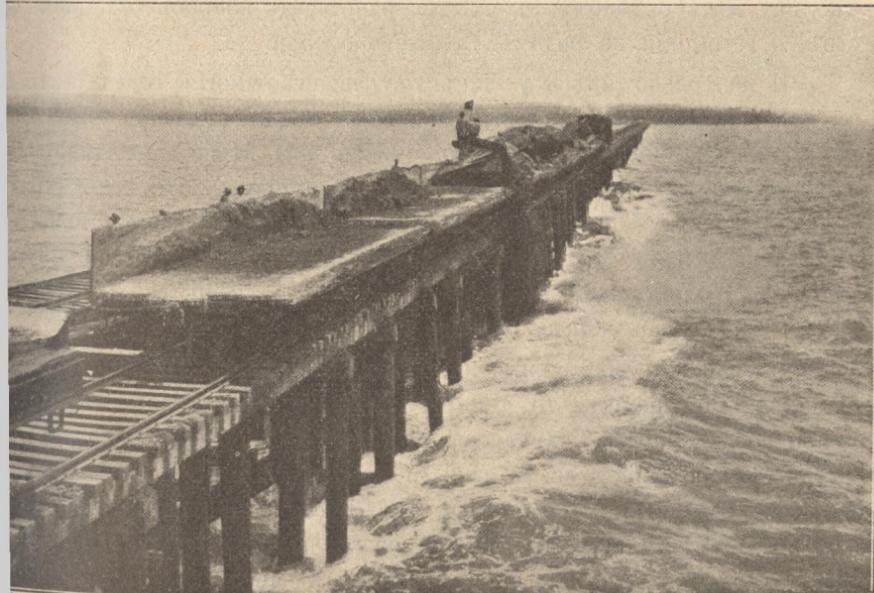
Послѣ открытия Панамскаго канала, когда движеніе судовъ у береговъ Японіи значительно увеличится, будуть чувствоваться, вѣроятно, неудобства современного устройства японскихъ портовъ. Даже и въ самомъ крупномъ порту Японіи—Локогамѣ имѣются всего лишь два пункта, гдѣ могутъ стоять на якорѣ крупные пароходы свыше 10.000 тоннъ водоизмѣщенія<sup>1)</sup>. Тѣмъ большія неудобства будутъ чувствоваться въ остальныхъ меньшихъ портахъ. Итакъ, съ открытиемъ движенія черезъ Панамскій каналъ и съ увеличеніемъ числа судовъ у береговъ Японіи явится настойчивая необходимость усовершенствовать устройство японскихъ портовъ. Всѣ торговые порты, по мнѣнію вице-адмирала барона Кимоцуки Кенко, придется тогда раздѣлить на двѣ группы— порты для вѣнчайшей торговли и порты для нагрузки угля и воды<sup>2)</sup>. Особенное вниманіе придется обратить на расширеніе и благоустройство гаваней Локогамы и Кобе, которые являются не только крупнѣшими рынками и портами вѣнчайшей торговли Японіи, но и связаны еще сѣтью желѣзныхъ дорогъ съ другими торговыми и промышленными центрами. А какъ порты для нагрузки каменного угля нужно будетъ усовершенствовать гавань Хаката на о. Кюсю, какъ ближайшій пунктъ къ крупнѣшимъ каменноугольнымъ копямъ, и кромѣ того, въ качествѣ вспомогательного порта, расширить гавань г. Модзи, лежащаго также вблизи каменноугольныхъ копей. Что же касается о. Хоккайдо, то здѣсь придется усовершенствовать гавани Муроранъ и Хакодате, которые со временемъ станутъ центральными станціями для рейсовъ, связывающіхъ Америку съ портами какъ Японіи, такъ и русскаго Дальн资料 Vостока.

<sup>1)</sup> „Кайкоку коронъ“. № 8. 1913 г. Статья проф. Ито.

<sup>2)</sup> „Тою кейзай симпо“. № 553. 1911 г.



Мѣсто на берегу Атлантическаго океана, гдѣ пересѣкаются направленія стараго французскаго канала съ американскими.



Отсыпка мола у входа въ каналъ со стороны Атлантическаго океана.

## VIII.

Съ каждымъ годомъ, съ каждымъ днемъ растеть и развивается мощь Японіи на безбрежномъ Великомъ океанѣ какъ въ торговомъ, такъ и въ политическомъ отношеніяхъ. Японскій флагъ сталъ развѣваться все чаще и чаще въ самыхъ отдаленныхъ портахъ всѣхъ странъ, окаймляющихъ Великій океантъ; японскіе товары все глубже и шире стали проникать въ страны Америки и Дальн资料 Vостока; а японскіе эмигранты, тѣснѣмые нуждой, безработицей и безземельемъ, разселяются все плотнѣе и плотнѣе по богатѣйшимъ тихоокеанскимъ островамъ и рѣдко населеннымъ штатамъ Америки.

Панамскій каналъ еще больше усилить какъ движеніе японскихъ судовъ и ростъ торговыхъ сношеній, такъ и потокъ японской эмиграціи. Но Панамскій каналъ еще шире, чѣмъ для Японіи откроетъ двери въ богатѣйшіе тихоокеанскіе и дальневосточные рынки и Соед. Штатамъ. И тѣмъ дѣлъ могущественнѣйша державы на Тихомъ океанѣ должны будутъ или полюбовно раздѣлить сферы своего вліянія, или же какъ враги стать лицомъ къ лицу и съ оружиемъ въ рукахъ разрѣшить вопросъ о первенствѣ, о гегемоніи на водахъ Великаго океана.

И не только здѣсь у насъ въ Европѣ многія государства съ лихорадочной поспѣшностью заковываются въ стальную броню, но и тамъ на берегахъ Тихаго океана всѣ страны оживились, запевелились и стали готовиться къ будущимъ, быть можетъ, весьма кровавымъ событиямъ. И тамъ съ быстротой молніи вырастаютъ гигантскіе дредноуты—плавучія крѣпости, растеть и шириится гора блестящихъ штыковъ, возвигаются цѣпи все новыхъ, все болѣе неприступныхъ укрѣплений.

И если до сихъ поръ наибольшей охраной Японіи былъ Панамскій перешеекъ, то теперь, вмѣстѣ съ уничтоженіемъ этой природной крѣпости, народится въ Японіи кровавый призракъ, вырастеть опасность со стороны грознаго сосѣда. И настанетъ, быть можетъ, даже въ недалекомъ будущемъ день, когда никакія мирныя Гаагскія конференціи, никакія статьи международнаго права, никакіе призывы проповѣдниковъ мира не въ силахъ будутъ остановить этой приближающейся всепожирающей, неумолимой и кровавой гидры—войны. Европейская война, вспыхну-

вшая отъ небольшой искры и охватившая съ быстротой молніи всѣ государства старой Европы, можетъ служить предуказаниемъ того, что и тамъ въ Новомъ Свѣтѣ или Сѣдомъ Востокѣ отъ какой-нибудь небольшой искорки можетъ роковымъ образомъ взорваться это накопленіе военныхъ силъ и вражды.

Открытие Панамского канала и твердое рѣшеніе правительства Соед. Штатовъ укрѣпить его сильно волнуетъ не только военные круги Японіи, но и весь японскій народъ. Японія даже и не скрываетъ этого волненія. Газетные истерическіе выкрики, правда единичные, полны ненависти и жажды борьбы, журнальныя статьи, изобилующія статистическими данными о военной мощи врага, враждебные анти-американскіе митинги, усиленное развитіе военныхъ приготовленій Японіи въ послѣдніе годы—свидѣтельствуютъ о волненіи японскаго народа и находятся, безусловно, въ тѣсной связи съ открытиемъ Панамского канала. Очень характерной въ этомъ отношеніи является слѣдующая телеграмма лондонской газеты „Times“ изъ Панамы отъ 10 января 1911 года. „Въ продолженіе послѣднихъ пяти дней—гласитъ она—здѣсь стояла японская эскадра подъ командой адмирала Яширо. Главный инженеръ Готальсь лично показывалъ офицерамъ японской эскадры строящіяся и уже готовыя соруженія. При этомъ Готальсь давалъ самыя подробныя разъясненія касательно хода работъ. Грандіозность работъ и всего предпріятія произвели большое впечатлѣніе на японскаго адмирала Яширо, который между прочимъ сказалъ: „По моему мнѣнію, было бы ошибкой укрѣплять Панамскій каналъ“<sup>1)</sup>.

Японо-американскія отношенія являются одной изъ наиболѣе современнѣйшихъ и жгучихъ темъ какъ японскихъ журналовъ и газетъ, такъ и выступленій политическихъ и общественныхъ дѣятелей Японіи; являются при этомъ вопросомъ тѣсно связаннымъ съ открытиемъ Панамского канала, а потому я вынужденъ, хотя бы вкратцѣ, обозрѣть эти отношенія. Я не беру на себя миссии отстаивать ни Японію, ни Америку. Миѣ хотѣлось бы лишь вполнѣ и объективно выяснить положеніе современныхъ японо-американскихъ отношеній и то положеніе вещей, какое нынѣ въ дѣйствительности существуетъ, но не скрою при этомъ,

<sup>1)</sup> „Дальневосточное обозрѣніе“. № 1. 1911 г.

что питаю глубокія симпатіи къ милому японскому народу, съ которыемъ у меня связано много свѣтлыхъ воспоминаній.

Начиная съ прїѣзда коммодора Перри въ 1853 году, японо-американскія отношенія прогрессировали въ самомъ лучшемъ смыслѣ, а японо-американская дружба съ каждымъ годомъ укрѣплялась и сдѣлала эти двѣ страны не только друзьями, но даже и союзниками. Съ тѣхъ поръ, какъ подъ вліяніемъ Америки Японія открыла свою страну для иностранцевъ и сдѣлалась членомъ семьи міровыхъ державъ, въ Японіи не переставали смотрѣть на американцевъ, какъ на своихъ лучшихъ и искреннѣйшихъ друзей. Несмотря на большое разстояніе и глубокое море долгіе годы процвѣтала и развивалась тѣсная связь въ культурномъ, общественномъ и политическомъ отношеніяхъ. Росли также быстро японо-американскія торговыя сношенія и, какъ я уже показалъ раньше, занимаютъ въ настоящее время одно изъ первыхъ и важныхъ мѣстъ въ японской торговлѣ. Всѣмъ также известно, какія цѣнныя услуги оказала Америка Японіи въ русско-японскую войну. Хотя, впрочемъ, здѣсь было мало дѣйствительной искренности и было гораздо больше заботъ о своихъ интересахъ, чѣмъ о благополучіи Японіи. Но лишь только кончилась война, и не успѣли еще даже высокнуть потоки крови на мрачныхъ маньчжурскихъ поляхъ, какъ въ Америкѣ стали появляться то здѣсь, то тамъ признаки недовѣрія и зарождаться подозрительность. „Тѣ, говорить баронъ Шибузава, которые когда-то любили насъ и помогали намъ въ нашихъ затрудненіяхъ, теперь начали подозрѣвать и бояться насъ. Мы были хороши какъ дѣти, но лишь только мы оказались достаточно окрѣпшими, чтобы смотрѣть самимъ за собою, на насъ уже надо было смотрѣть какъ на опасность Дальн资料yго Востока“.<sup>1)</sup> Съ тѣхъ поръ на горизонтѣ появилось крошечное облачко, которое стало постепенно увеличиваться, расти и принимать все болѣе угрожающую окраску. И это облако поднялось съ Тихоокеанскаго берега Соед. Штатовъ, гдѣ населеніе Калифорніи, повидимому, питаетъ наибольшую непріязнь къ Японіи. Сначала это были незначительныя и мелкія недоразумѣнія, слишкомъ незначительныя, чтобы обратить на себя вниманіе всего общества. Но затѣмъ они стали принимать все болѣе и болѣе угрожающій характеръ и, переходя въ уличныя схватки, превра-

<sup>1)</sup> Baron Shibusawa. Japan's Relations with America.

тились въ дикіе и безобразные японскіе погромы. Первымъ толчкомъ къ враждебнымъ отношеніямъ послужилъ вопросъ о японской эмиграції, вопросъ о грядущей мнимой „азіатской опасности“.

По одну сторону Тихаго океана лежать Индія, Китай и Японія, гдѣ, умирая отъ голода и нужды, задыхается отъ безземелья и безработицы огромная масса людей въ 900 миллионовъ человѣкъ, а на противоположныхъ берегахъ Тихаго океана разбросаны Соед. Штаты, Канада, Австралія и Новая Зеландія. Всѣ они очень рѣдко заселены, а ихъ богатые поля, луга, лѣса и горы ждутъ плуга, топора, рабочихъ рукъ. Рабочій классъ здѣсь, не зная, что такое „азіатскій голодъ“, завоевалъ себѣ такія условія жизни, о которыхъ и во снѣ даже не грезить ни европейской, а тѣмъ болѣе азіатской пролетаріатѣ. Естественно, что „желтый“ изголодавшійся рабочій въ поискахъ хлѣба и крова двинулся за послѣдніе гроши въ эти обширные и богатые края. Также точно и Японія, съ ея густымъ и чрезвычайно плотнымъ населеніемъ, нуждается въ эмиграціи. Послѣ побѣдоносной войны духъ націи воспрыялъ, энергія массъ такъ оживилась великой побѣдой, что несмотря на лихорадочный подъемъ экономической жизни внутри самой страны эмиграціонная волна хлынула широкимъ потокомъ за море въ поискахъ земли и хлѣба. Наибольшей притягательной силой для японской эмиграції обладала Калифорнія, какъ страна сосѣдняя и ближайшая и при томъ чрезвычайно плодородная, съ мягкимъ климатомъ и сотнями тысячъ свободныхъ земель. За пять лѣтъ съ 1902 по 1906 г. японцевъ, переселившихся въ Америку, было около 55.000 человѣкъ, изъ нихъ только рабочихъ было 48.000 человѣкъ<sup>1)</sup>). Къ 1911 году число ихъ возрасло до 70.000 человѣкъ<sup>2)</sup>). Сначала отношенія къ эмигрантамъ были прекрасныя, но затѣмъ на японцевъ, какъ на наиболѣе стойкихъ и сильныхъ изъ всей желтой расы, обрушились не только американские рабочіе и ремесленники въ городахъ, но и сельскохозяйственные рабочіе, боясь, что дешевый трудъ японцевъ понизитъ стоимость бѣлаго труда. Съ индурами и китайскими кули висколько не церемонятся и специальными законами имъ совершенно прегражденъ путь въ Сѣверную Америку. Но такъ не могли поступить и съ японцами. Японія своей побѣдой надъ

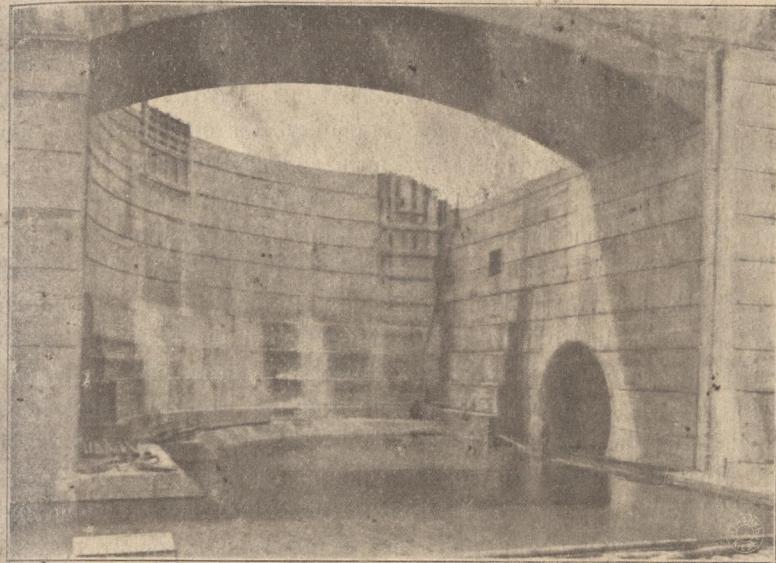
<sup>1)</sup>) „Востокъ“. № 1.

<sup>2)</sup>) Baron Shibusawa. Цитир. сочиненіе.

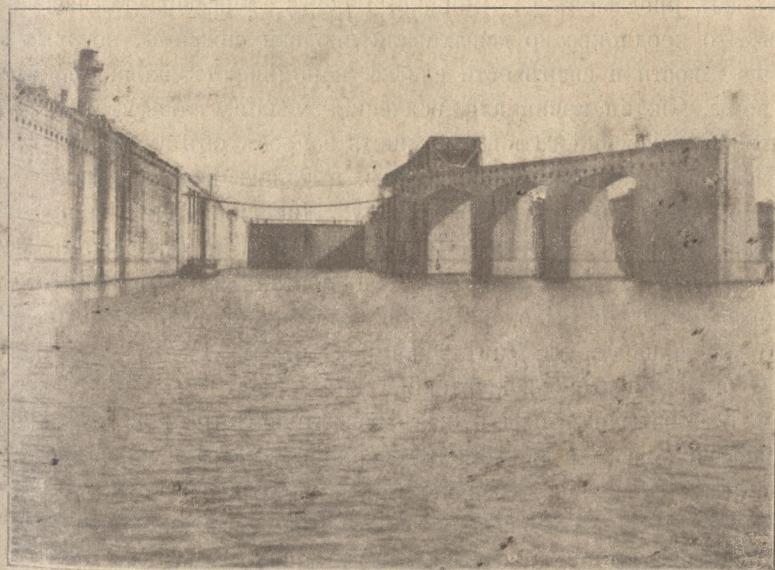
Китаемъ, а затѣмъ и Россіей завоевала уваженіе, что и не позволило распространить на ея гражданъ эти сомнительной культурности законы. Тысячи японцевъ бросали свои крохотныя поля, оставляли обветшалый родной кровъ и стали съ семьями поселяться на тучныхъ калифорнійскихъ земляхъ, производить фрукты и овощи и вскорѣ конкурировать съ американцами. Какъ-бы ни былъ великъ наплывъ въ Америку эмигрантовъ изъ Японіи, онъ тонетъ и совершенно расплывается въ общей массѣ иммигрантовъ, достигавшей, напримѣръ въ 1913 г., 1.197.892. Насколько ничтожно количество японцевъ, эмигрирующихъ ежегодно въ Америку, въ сравненіи съ эмигрантами изъ другихъ странъ будетъ ясно, если указать, что въ 1912 году изъ всѣхъ 832.172 американскихъ иммигрантовъ японцевъ было всего 7.114<sup>1)</sup>.

Изъ этихъ цифръ можно замѣтить, что для Америки нѣть ни малѣйшихъ основаній опасаться „японской опасности“, что нѣть ни малѣйшаго оправданія всего шума, поднятаго по этому поводу. Тревожатъ и нарушаютъ добрая отношенія между Америкой и Японіей, съюзъ вражду и погромы, повидимому, не тѣ жалкія горсти японскихъ переселенцевъ, тонущихъ въ огромномъ потокѣ американскихъ иммигрантовъ, а что-то другое, гдѣ-то въ другомъ мѣстѣ кроется другая, болѣе серьезная и истинная причина вражды Америки къ Японіи. Здѣсь „японская опасность“ явилась лишь мишенью для политическихъ дѣятелей извѣстного сорта, которые, преслѣдуя свои личныя цѣли, играли на низкихъ инстинктахъ толпы и явились творцами дикихъ японскихъ погромовъ. Причина всей вражды не въ „японской опасности“, а въ переселеніи японскихъ бѣдняковъ на свободныя земли Америки, а въ томъ, что вмѣстѣ съ ростомъ японского могущества на Тихомъ океанѣ растетъ и боязнь, что Японія становится сильнейшимъ и опаснейшимъ конкурентомъ, что она единственная страна, которая можетъ явиться преградой для установленія гегемоніи Соед. Штатовъ на водахъ Великаго океана. Японія заселяетъ своими эмигрантами Гавайи, Филиппины, Самоа, о. Фиджи и цѣлый рядъ другихъ тихоокеанскихъ острововъ, японскіе товары не только успешно конкурируютъ съ товарами Соед. Штатовъ въ Китаѣ, Филиппинахъ, Мань-

1) The World Almanac. 1914.



Видъ на водопроводную галлерею у Педро-Мигуельскихъ шлюзовъ;  
январь 1912 г.



Видъ на верхніе Гатунскіе шлюзы у входа въ восточную камеру;  
мартъ 1913 г.

чжуріи, Кореѣ, Сіамѣ, Австралії, Южной Америкѣ и въ друг. странахъ, но даже вытѣсняютъ совершенно нѣкоторые изъ нихъ. Послѣ открытия Панамскаго канала Соед. Штаты получать свободный и кратчайшій путь къ Дальнему Востоку и къ странамъ Тихаго океана. Но здѣсь ихъ ждетъ сильный отпоръ со стороны Японіи, которая задержитъ ихъ наступательное движеніе и не дастъ сбыться золотымъ надеждамъ янки объ экономическомъ по-рабощеніи всѣхъ странъ, расположенныхъ по берегамъ Тихаго океана. Вотъ, сознаніе этого могущества Японіи, ея огромной торговой роли въ настоящее время и въ будущемъ и является дѣйствительной причиной вражды. Этимъ и объясняется желаніе Соед. Штатовъ обрѣзать крылья Японіи, чтобы самимъ лишь безраздѣльно властвовать на обширныхъ водахъ Великаго океана.

Вражда между Америкой и Японіей возрастаетъ съ каждымъ годомъ. Первымъ облачкомъ на японо-американскихъ отношеніяхъ явилось исключеніе японскихъ школьніковъ изъ воспитательныхъ заведеній Санъ-Франциско, Сіэтля, Ванкувера и др.. За этимъ послѣдовала масса анти-японскихъ статей и враждебныхъ возгласовъ въ американской прессѣ, требовавшихъ изгнанія всѣхъ японцевъ изъ предѣловъ С. Америки. Вскорѣ атмосфера такъ стутилась, что неоднократно вспыхивали японскіе погромы, которые по своей дикости и свирѣпости слегка напоминаютъ наши еврейскіе погромы. Японія принимала всяческія усиленія, чтобы уладить эти вспышки, урегулировать и разрѣшить вопросъ объ эмиграціи и на-туралізаціи японцевъ въ Америкѣ, пыталась всячески сохранить былую японо-американскую дружбу. Японскіе протесты противъ калифорнійскихъ безобразій нашли откликъ и въ Европѣ. Все-мірный Штутгардскій конгрессъ соціалистовъ высказался противъ какихъ бы то ни было стѣсненій свободной эмиграціи, а приемы, практиковавшіеся въ Санъ-Франциско и другихъ городахъ, осудилъ безъ всякаго снисхожденія.

Въ послѣдніе годы я былъ свидѣтелемъ того, какъ въ средѣ японскаго общества противъ американцевъ, старающихся всячески высказать презрѣніе къ японцамъ, какъ представителямъ желтой расы, растетъ и развивается сильнѣйшее возбужденіе. Въ особенности цѣлую бурю негодованія въ Японіи вызвалъ слѣдующій прискорбный инцидентъ. Въ Санъ-Франциско однажды во время какого то праздника прибылъ японскій крейсеръ. Былъ устроенъ вечеръ, на которомъ присутствовали и японскіе офицеры. Амери-

канки демонстративно отказались танцевать съ ними, заявивъ, что онъ будуть скорѣе танцевать съ неграми, чѣмъ съ японцами. Баль былъ отмѣненъ, а японскій крейсеръ немедленно снялся съ якоря и ушелъ изъ Санть-Франциско<sup>1)</sup>.

Какъ этотъ, такъ и цѣлый рядъ другихъ фактovъ показываютъ на ростъ враждебныхъ отношеній между обѣими націями. При такомъ настроеніи и обостреніи отношеній не исключается возможность внезапнаго разрыва между обоими государствами. Въ особенности такая возможность можетъ возникнуть вскорѣ послѣ открытия Панамскаго канала, когда интересы Японіи и Соед. Штатовъ еще больше столкнутся въ предѣлахъ Великаго океана. Раздраженіе растетъ съ обѣихъ сторонъ. Ни въ Японіи, ни въ Америкѣ теперь не скрываютъ, что рано или поздно война можетъ легко вспыхнуть. Въ японскомъ парламентѣ товарищъ морскаго министра Такарабо, испрашивая кредиты на увеличеніе флота, ясно намекнулъ, что театръ будущей войны — на американскихъ водахъ. Съ другой стороны, въ Соед. Штатахъ открыто заявляютъ, что японская опасность заставляетъ такъ спѣшить съ открытиемъ Панамскаго канала. А австралийскій министръ Алленъ даже заявилъ какъ то разъ, что Австралии и Канадѣ страшень не нѣмецкій, а японскій флотъ<sup>2)</sup>.

Нужно отдать справедливость Японіи, что она мужественно перенесла незаслуженныя и дикія обвиненія, гордо встрѣтила оскорблениѳ, нанесенное всему японскому народу, обиднымъ отказомъ предоставить японскимъ переселенцамъ права натурализациіи. Японія приняла всѣ мѣры къ тому, чтобы какъ-нибудь потушить вражду, вспыхнувшую въ низахъ американского общества, чтобы добиться заслуженныхъ правъ и тѣмъ стать на одинаковую ступень съ европейцами и разъ навсегда пресечь возможность обиднаго отношенія къ гражданамъ Японіи. Японія сдѣлала въ этомъ направленіи цѣлый рядъ попытокъ. Она пыталась добиться своихъ правъ путемъ дипломатическихъ переговоровъ и съ этой цѣлью послала въ Америку въ качествѣ специального депутата д-ра Сойеду, чтобы предовратить всѣ недоразумѣнія мирнымъ путемъ. Чтобы разсѣять ненависть, расовые предразсудки, национальный шовинизмъ, Японія обмѣнивалась также визитами, принимая у

<sup>1)</sup> „Дальневосточное обозрѣніе“ № 1, 1911 г.

<sup>2)</sup> „Далекая окраина“ № 1900, 1913 г.

себя виднѣйшихъ дѣятелей науки и политики Америки и посылая туда своихъ представителей. Одновременно съ этими шагами Японія прилагаетъ усиля къ тому, чтобы завязать болѣе тѣсныя и дружескія отношенія съ Мексикой и республиками Южной Америки.

Англійскія газеты сообщаютъ, что японское правительство уже давно поддерживаетъ субсидіями торговое и притомъ убыточное мореплаваніе своихъ пароходныхъ обществъ въ Южную Америку, чтобы тѣмъ способствовать торговому, а въ особенности политическому сближенію между ними и Японіей. Кроме того, Японія не упускаетъ ни одного удобнаго случая, чтобы снаряжать чрезвычайныя посольства въ Южную Америку для установленія еще болѣе тѣсныхъ дружескихъ и постоянныхъ отношеній. Такія же стремленія и симпатіи замѣчаются въ Японіи и по отношенію къ Мексикѣ. Когда въ Токіо прибылъ чрезвычайный посолъ Мексики, Делабора, то онъ былъ весьма радушно встрѣченъ правительствомъ, а народъ въ честь его устроилъ крупныя манифестаціи и торжественную встречу. На заявленія нѣкоторой части японской печати, требующей болѣе активной политики Японіи въ Америкѣ и упрекающей въ чрезмѣрнойдержанности, правительственный офиціозъ откликнулся и заявилъ, что Японія въ союзѣ съ Мексикой ставить своей задачей лишь поддержаніе мира и равновѣсія на Тихомъ океанѣ. Заявленіе офиціоза, бросая свѣтъ на сущность японо-мексиканскихъ переговоровъ и отношеній, показываетъ, что основной задачей японо-мексиканского союза является установление мира и стремленіе задержать агрессивный ростъ торговли и политического вліянія Соед. Штатовъ на Тихомъ океанѣ, что для Японіи и Мексики является вопросомъ первостепенной важности. Всѣ же военные приготовленія Японіи никакъ не свидѣтельствуютъ о ея желаніи разрѣшить споръ мечь, ибо она готовится, памятуя—*si vis pacem, para bellum.*

Всѣ эти миролюбивые шаги Японіи хотя и принесли нѣкоторые плоды, но вопросъ окончательно еще до сихъ поръ не выясненъ. Грозная туча, повисшая надъ Великимъ океаномъ, еще не разсѣялась и каждую минуту можетъ разразиться страшной, кровавой бурей.

Возможно ли мирное разрѣшеніе японо-американского конфликта? Могутъ ли Соед. Штаты и Японія, сохранивъ равенство, совмѣстно господствовать на Великомъ океанѣ? Неизбѣжно ли столкновеніе съ оружиемъ въ рукахъ, не предотвратимы ли раскаты

грома орудійныхъ выстрѣловъ? Вооруженное столкновеніе ни благоразумно, ни необходимо, ни желательно какъ для той, такъ и для другой страны. Одинъ изъ такихъ главнѣйшихъ жизненныхъ первовъ Японіи, какъ торговля и индустрія, находится въ огромной зависимости отъ Америки, какъ это мы видѣли изъ цифръ, приведенныхыхъ выше. Война съ Соед. Штатами нанесла бы тяжелый ударъ всей хозяйственной жизни Японіи, вызвала бы гибель всей я ввозной торговли. А отсюда, какъ неизбѣжное слѣдствіе, появились бы и другія страшныя и разрушительныя бѣдствія, нанесенъ быль бы еще и цѣлый рядъ другихъ тяжелыхъ ударовъ. Острый кризисъ для тысячъ японскихъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, крахъ тысячъ заводовъ и фабрикъ, безработица и голодъ—вотъ что послѣдовало бы немедленно за началомъ военныхъ дѣйствій Японіи съ Соед. Штатами. Наконецъ, финансовое положеніе страны, еще не оправившейся окончательно отъ минувшей войны, не позволяетъ въ настоящее время не только искать, но даже и желать вооруженного столкновенія съ грознымъ соображеніемъ. Разрѣшеніе японо-американскихъ спорныхъ вопросовъ оружиемъ было бы грубѣйшей, можетъ быть, даже неисправимой ошибкой.

Японія сознаетъ всѣ ужасныя разрушительныя послѣдствія войны и прилагаетъ всѣ усилия, чтобы сохранить миръ. Японское общество ждетъ съ трепетомъ открытия Панамского канала, когда можетъ разрѣшиться, такъ или иначе, японо-американскій конфликтъ. Японская пресса и некоторые общественные дѣятели, какъ это мнѣ удалось подмѣтить въ 1911 и 1913 г.г., твердо увѣрены въ томъ, что глубоко пустившая корни японо-американская дружба восторжествуетъ, что всѣ недоразумѣнія будутъ улажены, а Панамский каналъ явится орудіемъ не кровавой войны, а наоборотъ, долговѣчной японо-американской дружбы.

Великій океанъ слишкомъ обширенъ, слишкомъ великъ. Здѣсь достаточно славы, простора, достаточно места для обоихъ. Здѣсь вполнѣ достаточно работы, чтобы накопившаяся энергія обоихъ народовъ нашла себѣ примѣненіе и не въ разрушительной, а въ созидательной, творческой работѣ, и характеръ ея можетъ быть таковъ, чтобы это сотрудничество приносило обильные плоды обѣимъ странамъ. Каждая нуждается въ продуктахъ другой страны, каждая можетъ быть полезнымъ сотрудникомъ другой, и энергія ихъ можетъ быть направлена ко

взаимному благополучию, а не на безумное, дикое калъченіе другъ друга. Какъ Соед. Штаты, такъ и Японія могутъ, безусловно, найти обширный просторъ для избытка своей энергіи въ культивированіи новыхъ областей торговли и промышленности, которые навѣрное откроетъ Панамскій каналъ. Панамскій каналъ откроетъ и новые пути для японской эмиграціи, сблизить Японію съ государствами Южной Америки, а потому и, улаживая этотъ щепетильный вопросъ, въ значительной степени посодѣйствуетъ установленію мира.

Предрѣшить нынѣ всѣ вопросы, касающіеся японо-американского конфликта, разумѣется, нѣть никакой возможности, но несомнѣнно, что Панамскому каналу суждено будетъ сыграть, если не одну изъ важнѣйшихъ ролей въ дѣлѣ войны или мира между Японіей и Америкой, то, во всякомъ случаѣ, онъ будетъ имѣть руководящее значеніе.

## IX.

Теперь осталось намъ лишь подвести итоги и резюмировать все сказанное о значеніи Панамскаго канала для страны Восходящаго Солнца.

Значеніе это, какъ мы уже показали, зиждется, главнымъ образомъ, на томъ, что Панамскій каналъ на тысячи морскихъ миль сократитъ разстояніе къ важнѣйшимъ торговымъ рынкамъ Японіи, оживить циркуляцію всей тихоокеанской торговли. Сокращеніе разстояній и оживленіе торговли Японіи откроетъ для нея далекія перспективы, расширить и укрѣпить ее какъ на старыхъ, такъ и на вновь пріобрѣтенныхъ рынкахъ.

Быстрое развитіе виѣшней торговли Японіи является весьма разительнымъ фактъмъ въ исторіи Дальн资料 Vостока. Незначительные размѣры ея пятьдесятъ лѣтъ тому назадъ объясняются многовѣковой политикой замкнутости Японіи. Всегда за разразившейся революціей, вторженіемъ американцевъ и открытиемъ страны для иноземцевъ и ихъ торговли гигантскими скачками стала развиваться, павшая на много вѣковъ виѣшняя торговля Японіи. Показателемъ расцвѣта и чрезвычайно быстрого роста японской торговли могутъ служить слѣдующія цифры<sup>1)</sup>:

<sup>1)</sup> Japan in the Beginning of the 20-th century.

Годы.	Экспортъ.	Импортъ.	Всего.
1868 . .	15.553.437 іенъ	10.693.072 іенъ	26.246.545 іенъ
1873 . .	21.635.441 "	28.107.390 "	49.742.831 "
1878 . .	26.988.140 "	32.874.834 "	58.862.974 "
1883 . .	36.268.020 "	28.444.342 "	64.712.861 "
1888 . .	65.705.510 "	65.455.234 "	131.160.744 "
1893 . .	89.712.865 "	88.257.172 "	177.970.036 "
1898 . .	165.753.753 "	277.502.157 "	443.255.909 "
1903 . .	289.502.442 "	317.135.518 "	606.637.960 "

Въ 1903 году общіе торговые обороты Японіи опредѣлялись въ 600 мил. іенъ слишкомъ. Въ 1904 году въ періодъ войны съ Россіей торговые обороты ея все же возрастаютъ, хотя и не на особенно большой процентъ, достигнувъ за этотъ годъ до 690 мил. іенъ. Но на слѣдующій годъ, хотя война и продолжалась, виѣшняя торговля Японіи значительно возрастаетъ, выразившись въ суммѣ 810 мил. іенъ, при чемъ на экспортъ падаетъ 321 мил., а на импортъ—488 мил. Съ этихъ поръ ростъ торговли идетъ небывалымъ темпомъ, и общий итогъ ея въ 1912 году исчислялся въ 1.145.974.119 іенъ, распределаясь по экспорту—596.981.842 іенъ и импорту—618.992.277<sup>1)</sup>.

Ростъ экспорта будетъ еще болѣе очевиднымъ, если представить его въ видѣ процентнаго соотношенія. Прогрессъ экспорта со временемъ революціи шелъ въ слѣдующей градации:<sup>2)</sup>

Годы.	Процент. соотн.	Годы.	Процент. соотн.
1868	100	1890	527
1870	184	1895	1.011
1875	185	1900	2.084
1880	248	1904	2.718
1885	253	1907	3.530

Наиболѣе оживленныя торговыя сношения Японія поддерживаетъ съ Соед. Штатами и Китаемъ, а затѣмъ также съ Индіей, Англіей, Германіей и съ др. странами. Если ея торговые обороты за 1910 г. исчислить въ видѣ процентныхъ отношеній, то представится слѣдующая картина:<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> The Exporter's Directory of Japan. 1913.

<sup>2)</sup> Masuda. T. The Foreign Trade of Japan and its Future Prospects.

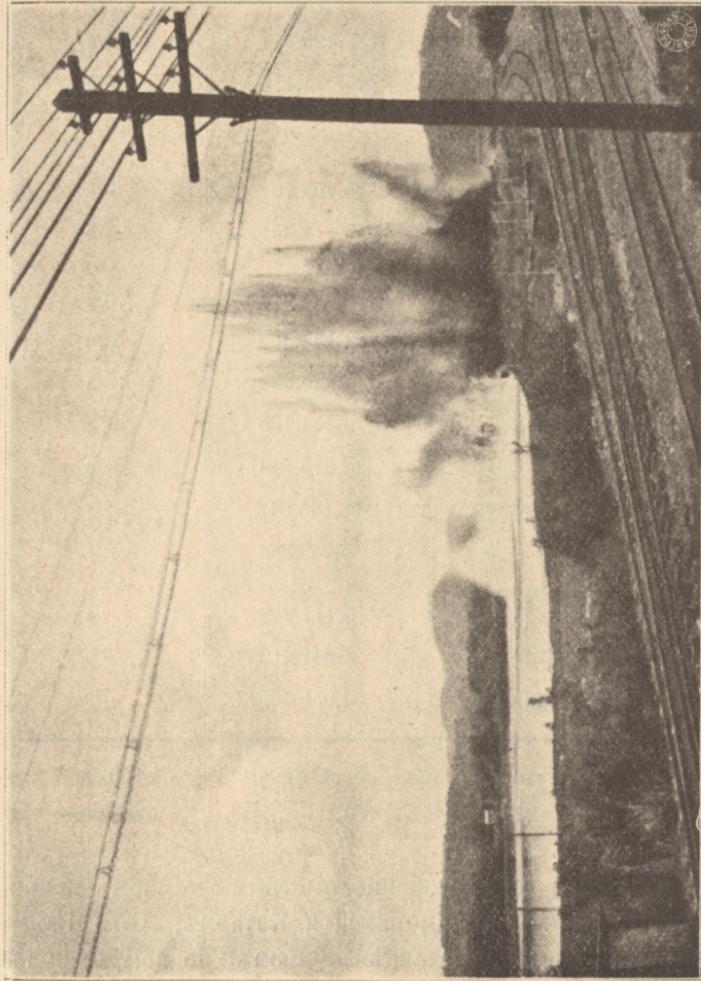
<sup>3)</sup> Robert Porter. The Full Recognition of Japan.

## Экспортъ.

Страны.	Общая сумма въ іенахъ.	Процентное отношение.
Соед. Штаты . . . . .	152 076.320	33 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
Китай . . . . .	109.185.810	23 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Франція и Француз.		
Индо-Китай . . . . .	45.266.812	10
Англія . . . . .	25.781.364	5 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>
Гонгконгъ . . . . .	23.459.911	5
Брит. Индія . . . . .	18.712.918	4 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
Италія . . . . .	16.834.878	3 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>
Германія . . . . .	11.167.773	2 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>
Австралія . . . . .	6.552.457	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Страйтсъ Сетlementъ.	6.549.661	1 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>
Англ. влад. въ Америкѣ . . . . .	4 261.792	1
Россія . . . . .	4.314.759	1
Бельгія . . . . .	3.464.839	3/ <sub>4</sub>
Голландія и Голланд.		
Индія . . . . .	3.859.550	7/ <sub>8</sub>
Австро-Венгрія . . . . .	1.159.587	1/ <sub>4</sub>
Другія государства . . . . .	25.780.565	5 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
Всего . . . . .	458.428.996	100

## Импортъ.

Страны.	Общая сумма.	Процентное отношение.
Индія Британская . . . . .	106.361.497	23
Англія . . . . .	94.700.911	20 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>
Китай . . . . .	78.309.701	16 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>
Соед. Штаты . . . . .	55.498.898	12
Германія . . . . .	43.946.478	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Голландія и Голланд.		
Индія . . . . .	19.798.708	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Франція и Француз.		
Индо-Китай . . . . .	9.842.982	21 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
Бельгія . . . . .	9.409.075	2
Австралія . . . . .	7.601.681	1 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>
Страйтсъ Сетlementъ.	4.615.981	1
Австро-Венгрія . . . . .	2.782.032	5/ <sub>8</sub>
Россія . . . . .	970.625	1/ <sub>4</sub>
Британ. влад. въ Америкѣ . . . . .	850.126	1/ <sub>8</sub>
Гонгконгъ . . . . .	674.651	1/ <sub>8</sub>
Италія . . . . .	591.502	1/ <sub>8</sub>
Другія страны . . . . .	28.278.960	6
Всего . . . . .	464.233.808	100



Взрывъ 16 тоннъ динамита, открывшій свободный выходъ изъ канала въ Тихій океанъ;  
18 мая 1913 г.

## Общій торговый оборотъ.

Страны.	Общая сумма.	Процентное отношение.
Соед. Штаты . . . . .	207,575,218	22 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
Китай . . . . .	187,495,511	20 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>
Брит. Индія . . . . .	125,074,415	13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Англія . . . . .	120,482,275	13
Франція и Француз. Индо-Китай . . . . .	55,109,794	6 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
Германія . . . . .	55,114,251	5 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>
Голландія и Голланд. Індія . . . . .	23,658,218	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Гонгконгъ . . . . .	24,134,562	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Італія . . . . .	17,426,380	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Австралія . . . . .	14,154,138	1 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>
Бельгія . . . . .	12,873,914	1 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>
Страйтсъ Сетlementъ.	11,165,642	1 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>
Россія . . . . .	5,285,384	5/ <sub>8</sub>
Брит. влад. въ Америкѣ . . . . .	5,111,918	5/ <sub>8</sub>
Австро-Венгрія . . . .	3,941,619	1/ <sub>2</sub>
Другія государства .	54,059,525	5 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>
<hr/> Всего . . . . .		922,662,804
		100

Въ послѣдніе годы особенно быстрымъ темпомъ шло развитіе японской торговли съ Америкой и Китаемъ. Хотя Японія связана торговыми оборотами со всѣмъ міромъ, но сбытъ ея продуктовъ концентрируется, главнымъ образомъ, на рынкахъ Америки и Китая. Японская торговля съ Соед. Штатами и Китаемъ за послѣднее десятилѣтіе обнаружила слѣдующія тенденціі:<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Ichinomiya. R. The Foreign Trade of Japan.

Годы.	Экспортъ.		Импортъ.	
	Сырые продукты.	Обработ. продукты.	Сырые продукты.	Обработ. продукты.
	Процентное отношение	Процентн. отношение	Процентное отношение	Процентн. отношение
1901	100	100	100	100
1902	114	101	122	76
1903	108	135	110	96
1904	134	158	144	97
1905	120	161	234	284
1906	174	171	177	130
1907	185	168	198	145
1908	179	130	183	171
1909	196	133	137	79
1910	204	180	133	105

Съ Китаємъ.				
1901	100	100	100	100
1902	114	108	154	59
1903	156	193	173	68
1904	180	152	209	70
1905	260	221	202	35
1906	225	290	221	33
1907	261	243	257	23
1908	161	188	246	36
1909	140	229	251	37
1910	135	289	304	14

Чтобы дать читателямъ еще болѣе наглядную и законченную картину вѣнѣній торговли Японіи, скажемъ еще нѣсколько словъ о предметахъ ея вывоза. Нижеслѣдующая таблица показываетъ главнѣйшия товары японской вывозной торговли<sup>1)</sup>:

	Процентное отношение.
Шелковые товары . . . . .	39,6
Хлопчатобумажные товары . . . . .	13,7
Уголь . . . . .	6,6
Металлы и металлич. издѣлія . . . . .	6,3
Чай . . . . .	4,5
Спички . . . . .	2,8
Химические прол., крашеная матерія и краски . . .	2,5

<sup>1)</sup> Стәдъ. А. Японцы о Японіи. стр. 391.

Продукты моря . . . . .	2,4
Хлѣбные злаки . . . . .	1,7
Цыновки . . . . .	1,6
Соломен. плетенья . . . . .	1,3
Фарфоровая издѣлія . . . . .	1,1
Разныя разности . . . . .	15,9
Итого . . . . .	100

Побѣдоносная война имѣла для Японіи во всѣхъ отношеніяхъ колоссальнѣйшее значеніе. Она оживила всю хозяйственную жизнь страны, и однимъ изъ ея важнѣйшихъ слѣдствій было возбужденіе энергіи населенія Японіи. Въ результатѣ все это проявилось въ лихорадочномъ подъемѣ торговли. Но еще большій и несомнѣнныій подъемъ предстоитъ Японіи въ ближайшіе дни, какъ слѣдствіе открытия Панамскаго канала. Каналъ этотъ, вызвавъ переворотъ въ организаціи тихоокеанской торговли, откryвъ для Японіи ея наиболѣе широкое поле торговой дѣятельности—Атлантическіе берега Америки, послужить чрезвычайно сильнымъ импульсомъ и широкимъ потокомъ вознесетъ торговую жизнь Японіи на небывалую доселѣ высоту. Торговля, получивъ отъ новаго междуокеанскаго канала огромнѣйшія выгоды, безусловно, еще значительнѣе разовьется и вширь и вглубь.

Широкое развитіе торговли будетъ имѣть чрезвычайно много важныхъ и полезныхъ послѣдствій. Оно повлечетъ за собой также развитіе и сельского хозяйства, и фабрично-заводской, и кустарной промышленности.

Японія, разставшись со своей политикой замкнутости, сдѣлала колоссальнѣйшіе успѣхи не только въ области культуры и военно-морского дѣла, но и достигла не менѣе громадныхъ успѣховъ въ торговой и промышленной жизни, поражая своимъ быстрымъ прогрессомъ весь цивилизованный міръ. Успѣхи Японіи въ области культуры извѣстны всѣмъ, а успѣхи ея внѣшней торговли были указаны нами выше. Столь же блестящихъ результатовъ и въ области промышленности Японія достигла, благодаря народной энергіи, врожденной предпримчивости и тлившейся подъ густымъ пепломъ древней культуры. До 1868 года промышленность въ широкомъ смыслѣ почти совершенно не существовала въ Японіи. Всѣ произведенія обрабатывающей промышленности до этого времени сводились почти исключительно къ керамиче-

скимъ и лаковымъ издѣліямъ, художественнымъ вышивкамъ, производству немногихъ видовъ тканей, оружія, луковъ и т. д. Все производство это носило характеръ семейно-кустарной промышленности и регулировалось неустанно правительственнымъ надзоромъ. Въ организації этой системы домашней индустріи интересно еще то, что деньги или нужный сырой матеріаль выдавались правительствомъ или скупщиками. Постепенно сталъ зарождаться и встрѣчаться все болѣе часто и наемный трудъ. Крупныя предпріятія встрѣчались рѣдко и притомъ въ немногихъ отрасляхъ. Болѣе крупныя организаціи существовали, въ видѣ исключенія, лишь въ большихъ городахъ, какъ напримѣръ, въ Кіото—мануфактурныя предпріятія для выдѣлки шелковыхъ матерій, бумаги и сакэ (рисовой водки). Все это кореннымъ образомъ измѣнилось съ эпохи великаго переворота шестидесятыхъ годовъ. Съ этихъ поръ, наряду со старинными промыслами, стала зарождаться и развиваться новая промышленность, крупное капиталистическое производство. Какъ ничтожно было число промышленныхъ обществъ до 1868 года, можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ<sup>1)</sup>:

съ 1804 по 1813	такихъ обществъ	было	18
” 1814 ” 1823	” ” ”		29
” 1824 ” 1833	” ” ”		24
” 1834 ” 1843	” ” ”		15
” 1844 ” 1853	” ” ”		32
” 1854 ” 1868	” ” ”		37

Роль инициатора въ дѣлѣ созданія и развитія фабрично-заводской промышленности взяло на себя императорское правительство. Такую роль можно объяснить тѣмъ, что правительство нуждалось для своихъ собственныхъ потребностей во многихъ фабрикахъ, заводахъ, мастерскихъ, типографіяхъ, верфяхъ и т. п.; далѣе, оно стремилось избавить себя и свою страну отъ экономической зависимости отъ другихъ странъ; наконецъ, правительство, находясь въ весьма затруднительномъ денежному положенію, пыталось этимъ путемъ найти новые источники дохода. Ноевые же и наиболѣе вѣрные источники государственныхъ доходовъ можно было найти лишь въ созданіи новыхъ отраслей промышленности. Въ этихъ цѣляхъ правительство или само устраивало, или

<sup>1)</sup> Дюмоларъ Генрихъ. Японія, стр. 18

же помогало субсидіями устраивать бумажные, прядильные фабрики, стеклянные, цементные, кожевенные, кораблестроительные, машиностроительные и др. заводы. Хотя первые шаги японской индустріи были далеко не блестящи, но черезъ лѣтъ 10—15 она стала уже замѣтно прогрессировать и подавать надежды на блестящее развитие. Восьмидесятые годы, ознаменовавшіеся введеніемъ покойнымъ мікадо Мутсухито конституціи, составляютъ эпоху и въ исторіи японской промышленности. Съ этого времени капитализмъ широкой волной разлился по всей странѣ и завладѣлъ всѣмъ народнымъ хозяйствомъ Японіи; онъ занялъ господствующее положеніе въ промышленности, завладѣлъ торговлей и постепенно сталъ проникать и въ сельское хозяйство. Война съ Китаємъ въ 1894 году составляетъ не только новую эпоху въ политической жизни Японіи, но и въ ея индустріи, торговлѣ и вообще во всей ея экономической жизни. Съ момента блестящей побѣды надъ Китаємъ японская промышленность дѣлаетъ поразительные шаги, порой достигающіе гигантскихъ размѣровъ. Съ восьмидесятыхъ годовъ роль правительства начинаетъ слегка стушевываться, и все чаще и чаще начинаютъ возникать частныя крупныя коммерческія предпріятія, акціонерныя общества, фабрики и заводы. Ко времени японо-китайской войны въ рукахъ правительства остались уже очень немногія предпріятія, такъ какъ всѣ крупнѣйшіе фабрики, заводы, верфи и копи перешли въ руки частныхъ предпринимателей и капиталистовъ. Благотворные результаты просвѣщенаго содѣйствія и поддержки со стороны правительства промышленной жизни страны, блестящіе результаты развитія японской индустріи видны изъ слѣдующихъ статистическихъ данныхъ<sup>1)</sup>:

Годы	Число обществъ вообще.	Капиталъ въ іенахъ.	Число промышленныхъ обществъ.	Капиталъ въ іенахъ.
1884 . . . .	1.412	26.958.000	379	5.048.000
1887 . . . .	2.038	67.855.000	1.361	20.123.000
1890 . . . .	4.306	325.413.000	4.284	77.759.000
1893 . . . .	4.223	201.124.000	2.657	69.625.000
1896 . . . .	1.250	215.430.000	1.006	107.000.000
1898 . . . .	2.173	337.820.000	1.213	201.000.000
1900 . . . .	2.185	338.434.000	1.199	247.000.000

<sup>1)</sup> Idem.

Эти цифры указывают не только на ростъ промышленной жизни, но и на то, что постепенно зародившаяся промышленность превращалась въ крупную капиталистическую, путемъ уменьшения числа обществъ при одновременномъ ростѣ ихъ капиталовъ. Начиная со времени японо-китайской войны, наблюдается, помимо общаго роста промышленности, еще и тенденція къ ея концентраціи, какъ это показываетъ ясно слѣдующая таблица <sup>1)</sup>:

Годы.	Число фабрикъ съ механич. двигат.	Число лошадиныхъ силъ.	Число фабрикъ безъ механич. двигател.
1894 . . . . .	2.409	41.031	3.576
1896 . . . . .	3.037	64.429	4.603
1898 . . . . .	2.964	79.016	4.131
1900 . . . . .	2.388	95.392	4.896

Таково было положеніе японской промышленности въ эпоху японо-китайской войны. Но крупно-капиталистическая промышленность Японіи, непрестанно развиваясь, проявила особенно усиленный ростъ со времени русско-японской войны. Число фабрикъ и заводовъ значительно увеличилось за періодъ 1905 — 1911 г.г., о чёмъ свидѣтельствуютъ слѣдующія данныя <sup>2)</sup>:

Годы.	Число фабрикъ и заводовъ съ механич. двигат.	Число фабр. и заводовъ безъ мех. двигат.	Всего
1901 . . . . .	2.764	4.485	7.349
1902 . . . . .	2.991	4.830	7.321
1903 . . . . .	3.741	4.533	8.274
1904 . . . . .	4.000	5.234	9.234
1905 . . . . .	4.335	5.441	9.776
1906 . . . . .	4.656	5.705	10.361
1907 . . . . .	5.207	5.731	10.938
1908 . . . . .	5.617	5.773	11.390
1909 . . . . .	6.723	8.703	15.426
1910 . . . . .	6.731	6.792	13.523
1911 . . . . .	7.756	6.472	14.228

Такимъ образомъ, за время отъ 1901 до 1911 года число фабрикъ съ машиннымъ производствомъ увеличилось съ 2.764 до

<sup>1)</sup> Экштейнъ Густавъ. Рабочее движение въ Японіи. стр. 28.

<sup>2)</sup> The Japan Year-Book. 1191 и 1912.

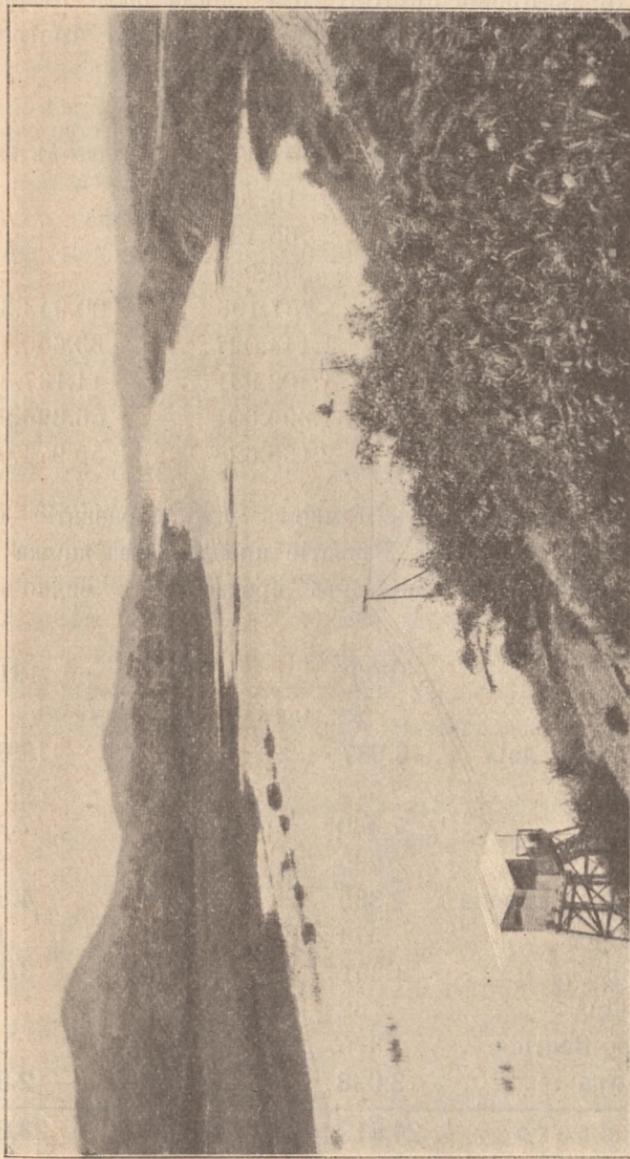
7.756, т. е. на 181%, а число фабрикъ безъ механическихъ двигателей возрасло съ 4.485 до 6.472, или на 41%. Общее же количество фабрикъ и заводовъ за этотъ же промежутокъ времѣни увеличилось съ 7.349 до 14.228, что составитъ приростъ въ 94%.

На еще болѣе лихорадочный подъемъ хозяйственной жизни, послѣдовавшій за окончаніемъ войны съ Россіей, указываютъ и слѣдующія цифры:<sup>1)</sup>

Роды компаний.	Число компаний.		Основной капиталъ.		Резервный капиталъ.	
	1905	1910	1905	1910	1905	1910
Сельско - хо- зяйствен. .	231	386	3.368.990	16.894.519	404.068	851.278
Мануфактур- ныя . . .	2.449	3.672	189.414.059	580.117.898	45.626.962	75.865.098
Торговыя . .	5.630	7.394	466.404.498	687.792.486	147.276.299	253.146.148
Другія . . .	696	856	316.649.008	196.596.551	31.402.272	33.680.743
Всего .	9.006	12 308	975.836.555	1.481.401.454	224.709.901	363.543.267

Разъ японская промышленность сдѣлала за послѣдніе 40 лѣтъ такие неимовѣрно быстрые шаги, то можно себѣ представить, какимъ головокружительнымъ темпомъ пойдетъ развитіе индустріи и вообще всей торгово-промышленной жизни Японіи послѣ открытия Панамскаго канала, который, вызывавъ коренной переворотъ во всемъ укладѣ хозяйственной жизни странъ, окаймляющихъ Тихій океанъ, послужитъ сильнѣйшимъ толчкомъ и для японской промышленности. Наибольшее вліяніе Панамскій каналъ окажеть на развитіе чайного дѣла и производство шелка, ибо эти основные виды хозяйства Японіи, продукты которыхъ направлялись донынѣ главнымъ образомъ на Атлантическіе берега Америки, получать свободный и болѣе удобный путь къ мѣстамъ своего сбыта, а отсюда, естественно, и расширять размѣры своего производства. Колossalнѣйшее вліяніе окажетъ каналъ и на развитіе хлопчатобумажного производства, ибо импортъ сырого хлопка будетъ поставленъ въ новыя болѣе выгодныя условія, что благо-

<sup>1)</sup> The Exporter's Directory of Japan. 1913.



Панамський каналъ у Гамбоа.

Державна історична  
БІБЛІОТЕКА УКР

Панамський каналъ.

пріятно отзовется и на всей этой отрасли промышленности. Не безынтересно замѣтить, что развитіе хлопчатобумажной промышленности въ Японіи съ 1881 года, когда была открыта первая бумагопрядильня въ Осакѣ, шло чрезвычайно быстро. Показателемъ этого служать слѣдующія данныя:<sup>1)</sup>

Годы.	Число заведеній.	Число веретенъ.	Количество спрѣденнаго хлопка въ кванахъ.
1881	7	16.204	—
1886	20	65.420	—
1891	36	353.980	—
1896	61	757.196	20.943.376
1900	80	1.144.027	33.650.111
1905	78	1.402.931	44.137.858
1910	88	1.896.601	56.396.939
1912	139	2.156.628	55.974.015

Такимъ же быстрымъ темпомъ шло и развитіе японской шелковой промышленности. Развитіе производства шелка въ Японіи и положеніе его въ міровомъ производствѣ видно изъ слѣдующихъ цифръ:<sup>2)</sup>

	1909	1910	1911
въ тысячахъ килограммовъ.			
<b>Восточная Азія . . .</b>	<b>16.087</b>	<b>16.950</b>	<b>16.655</b>
Японія . . . . .	8.372	8.890	9.200
Китай . . . . .	7.480	7.845	7.240
Индія . . . . .	235	215	215
<b>Западная Европа . . .</b>	<b>5.385</b>	<b>4.705</b>	<b>4.335</b>
Франція . . . . .	674	320	402
Италія . . . . .	4.251	3.947	3.490
Испанія . . . . .	82	83	88
Австро-Венгрія . . .	375	353	355
<b>Левантъ . . . . .</b>	<b>3.038</b>	<b>2.695</b>	<b>2.815</b>
<b>Всего . . .</b>	<b>24.510</b>	<b>24.350</b>	<b>23.805</b>

<sup>1)</sup> Japan's Industries. (An Exponent Encyklopedia of the Present Industries of Japan).

<sup>2)</sup> „The Chamber of Commerce Journal“. № 198. 1913 г.

Несомнѣнно, еще болѣе интенсивный характеръ будетъ носить развитіе хлопчатобумажной и шелковой промышленности послѣ открытия Панамскаго канала, благодаря непосредственно связаннымъ съ нимъ новымъ благопріятнымъ условіямъ для роста этихъ главнѣйшихъ отраслей современной индустріи Японіи.

Панамскій каналъ, ожививъ всю японскую торговлю, послуживъ сильнѣйшимъ импульсомъ для развитія японской индустріи, составить, безусловно, цѣлую эпоху въ исторіи развитія народнаго хозяйства Японіи. Основная тенденція хозяйственной жизни современной Японіи направляется въ сторону повышенія ввоза сырыхъ матеріаловъ и пониженія ввоза продуктовъ обрабатывающей промышленности. Островная имперія крайняго Востока слѣдуетъ примѣру островной имперіи крайняго Запада. Стремленія стать промышленной страной диктуются самимъ ходомъ развитія Японіи, ибо она, при чрезвычайной населенности и недостаткѣ свободныхъ земель, можетъ найти базу для прочнаго развитія народнаго хозяйства и матеріального благополучія населенія лишь путемъ постепенного и неустаннаго превращенія въ страну широкой капиталистической промышленности. Панамскій каналъ, открывъ доступъ къ новымъ рынкамъ для сбыта продуктовъ японской индустріи, поставилъ въ новыя лучшія условія привлѣкать сырья, еще больше усилить эту тенденцію, дастъ хозяйству Японіи безграничную возможность развиваться, расширяться и совершенствоваться.

Такимъ образомъ, оживится вся хозяйственная жизнь Японіи, всѣ производительныя силы прийдутъ въ движеніе и, имѣя въ основѣ твердыя возбудительныя причины, возрастутъ и подымутся на большую высоту. И, въ свою очередь, оживленіе, вызванное Панамскимъ каналомъ, все развитіе торговли и промышленности, весь быстрый ростъ производительныхъ силъ страны принесутъ огромнѣйшую пользу всему народному хозяйству страны Восходящаго Солнца, поглощенной теперь своей домашней работой, углубившейся въ свои задачи развитія народныхъ силъ и связанный еще и донынѣ ликвидацией минувшей войны.

Чтобы использовать всѣ тѣ блага, которыя несетъ странѣ Панамскій каналъ, японскому народу придется вынести упорную борьбу, борьбу трудную, которая потребуетъ напряженія всѣхъ его культурныхъ и экономическихъ силъ. Но напряженіе стоитъ

результата, ибо, одержавъ побѣду, Японія, безусловно, въ огромной степени усилить свою политическую и экономическую мощь.

Когда я думаю о значеніи Панамскаго канала для Японіи, мнѣ вспоминается моя бесѣда съ извѣстнымъ профессоромъ Токийскаго Коммерческаго Института, г. Наза. На мой вопросъ, каковъ его взглядъ на Панамскій каналъ, онъ, высказавъ свое мнѣніе, закончилъ словами: „насъ ждетъ борьба, борьба и борьба“.— „А затѣмъ?“ — добавилъ я.— „А затѣмъ?... затѣмъ, быть можетъ, японскій флагъ Восходящаго Солнца будетъ гордо красоваться во всѣхъ уголкахъ міра“. Такъ, съ гордостью, съ нескрываемой радостной надеждою и увѣренностью смотритъ представитель японской интеллигенціи на будущее своей родины.

Японцы, я видѣлъ это сознаютъ ясно все, что ихъ ждетъ въ ближайшемъ будущемъ и готовятся энергично къ борьбѣ за первенство на Великомъ океанѣ. Такія крупныя пароходныя общества, какъ „Нипонъ Юсенъ Кайся“, „Тойо Кисенъ Кайся“ и другія строятъ новыя океанскія суда, посылаютъ своихъ агентовъ въ Америку, Австралію и Азію для выясненія и изслѣдованія цѣлаго ряда важныхъ вопросовъ, связанныхъ съ открытиемъ Панамскаго канала. Однимъ словомъ, Японія уже теперь учитываетъ всѣ будущія выгоды, взвѣшиваетъ весь вредъ и всю пользу, чтобы вполнѣ готовой встрѣтить открытие Панамскаго канала и сразу же вступить въ борьбу съ другими морскими державами за торговое преобладаніе на Тихомъ океанѣ.

Но Японія въ этой борьбѣ для блага всего народа должна всегда помнить пожеланія своихъ лучшихъ друзей:

Requiescat in pace!



## ГЛАВА VIII.

### Вліяніе Панамского канала на торговые интересы Японіи и Соед. Штатовъ въ Китаѣ.

#### I.

Въ виду того, что основное значеніе Панамского канала, какъ мы неоднократно уже указывали, заключается въ сокращеніи разстояній нынѣшнихъ морскихъ путей, то прежде всего разсмотримъ, какія перемѣны онъ внесетъ въ разстоянія къ тихоокеанскимъ портамъ Китая.

Если сравнить разстояніе между Нью-Йоркомъ и Шанхаемъ черезъ Панамскій каналъ съ разстояніемъ между Шанхаемъ и Ливерпулемъ черезъ Суэзъ, то первое опредѣлится въ 10.839 м.м., а второе—въ 10.637, т. е. первый рейсъ будетъ на 200 м.м. длиннѣе второго<sup>1)</sup>). Такимъ образомъ, разстояніе между атлантическими портами С. Америки и китайскими портами южнѣе Шанхая черезъ Панаму окажется больше разстоянія между Европой и тѣми же портами Китая черезъ Суэзъ. Но если же сравнить Суэзскій рейсъ, служившій до сихъ поръ главнѣйшимъ путемъ сообщенія между Соед. Штатами и Китаемъ, съ Панамскимъ, то послѣдній на сей разъ будетъ значительно короче первого, а именно, Панамскій путь сократитъ разстояніе между Нью-Йоркомъ и Шанхаемъ на 1.876 м.м.<sup>2)</sup>). Если далѣе сравнить разстояніе между Нью-Йоркомъ и Гонгконгомъ, то не получится значительной разницы между Суэзскимъ и Панамскимъ рейсомъ. Какъ въ первомъ, такъ и во второмъ случаѣ разстояніе будетъ около 11.200 м.м., хотя, впрочемъ, Панамскій

<sup>1)</sup> Johnson Emory. prof. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Idem. (см. стр. 250—251).

рейсъ будетъ длиннѣе на 18 м.м.<sup>1)</sup>). Таковы будутъ разстоянія, если считать пунктомъ отправленія Нью-Йоркъ. Что же касается портовъ, расположенныхъ южнѣе Нью-Йорка, то въ отношеніи разстоянія между ними, съ одной стороны, Шанхаемъ, Гонгконгомъ и прочими китайскими портами—съ другой, по мѣрѣ удаленія отъ Нью-Йорка все болѣе и болѣе будетъ увеличиваться выгода въ пользу Панамскаго рейса. А именно, для портовъ Мексиканскаго залива, Нового Орлеана, Мобиля, Гальвестона и др. Панамскій рейсъ, въ сравненіи съ Суэзскимъ, сократить разстояніе къ Шанхаю на 3.800 м.м., а къ Гонгконгу на 1.900 м.м. (см. стр. 250). Что же касается разстоянія между Нью-Йоркомъ и Филиппинами, то между обоими рейсами нѣть существенной разницы, а именно, по Панамскому рейсу (черезъ Санть-Франциско и Іокогаму)—11.548 м.м., а по Суэзскому—11.589 м.м. Такимъ образомъ, Панамскій рейсъ короче всего лишь на 41 м.м.; но чѣмъ пунктъ отправленія южнѣе Нью-Йорка, тѣмъ разстояніе это все болѣе сокращается. Разстояніе между Гальвестономъ, Новымъ Орлеаномъ и Манилой сократится приблизительно на 2 тысячи мор. миль. Еще большій выигрышъ въ разстояніи дастъ Панамскій каналъ для всѣхъ вышеперечисленныхъ портовъ С. Америки ко всѣмъ дальневосточнымъ портамъ, расположеннымъ сѣвернѣе Шанхая, какъ-то: Тянь-Цзинь, Мокно, Фузанъ, Владивостокъ и т. д.

Такимъ образомъ, рейсы между портами на восточныхъ берегахъ С. Америки, съ одной стороны, дальневосточными, Гонгконгомъ и Манилой, съ другой, сократятся въ сравненіи съ прежними рейсами на весьма значительное число морскихъ миль, а потому Соед. Штаты, открывъ для себя черезъ Панаму прямой, кратчайшій и болѣе удобный путь, займутъ болѣе выгодное положеніе въ торговлѣ Китая и Дальн资料的 Востока, чѣмъ то, которое они занимали до сихъ поръ, вслѣдствіе отдаленности своихъ промышленныхъ центровъ. Отсюда, естественно, усиливается давнишнее стремленіе янки на рынки Дальн资料的 Востока, обострится еще больше конкуренція съ европейскими, а въ особенности японскими товарами, укрѣпится еще больше желаніе Соед. Штатовъ занять господствующее положеніе на рынкахъ Китая.

Несмотря на то, что Соед. Штаты получаютъ значительнѣйшія выгоды отъ Панамскаго канала, Японія, благодаря своему

<sup>1)</sup> Idem.

географическому положенію, попрежнему будетъ находиться въ болѣе близкомъ, а потому и преимущественномъ положеніи по отношенію какъ къ Китаю, такъ и ко всему Дальнему Востоку. Преимущественное положеніе въ разстояніи Японіи видно изъ слѣдующей таблицы<sup>1)</sup>:

Д О.	О Т Ъ			
	Нагасаки.	Іокогамы.	Гальвестона.	Нью-Йорка.
Шанхай . . . . .	457 м.м.	1.140 м.м.	10.174 м.м.	10.649 м.м.
Гонконга . . . . .	1.070	1.990	11.216	11.691
Манилы . . . . .	1.701	2.439	11.371	11.846
Владивостока . . .	816	1.554	11.068	10.001

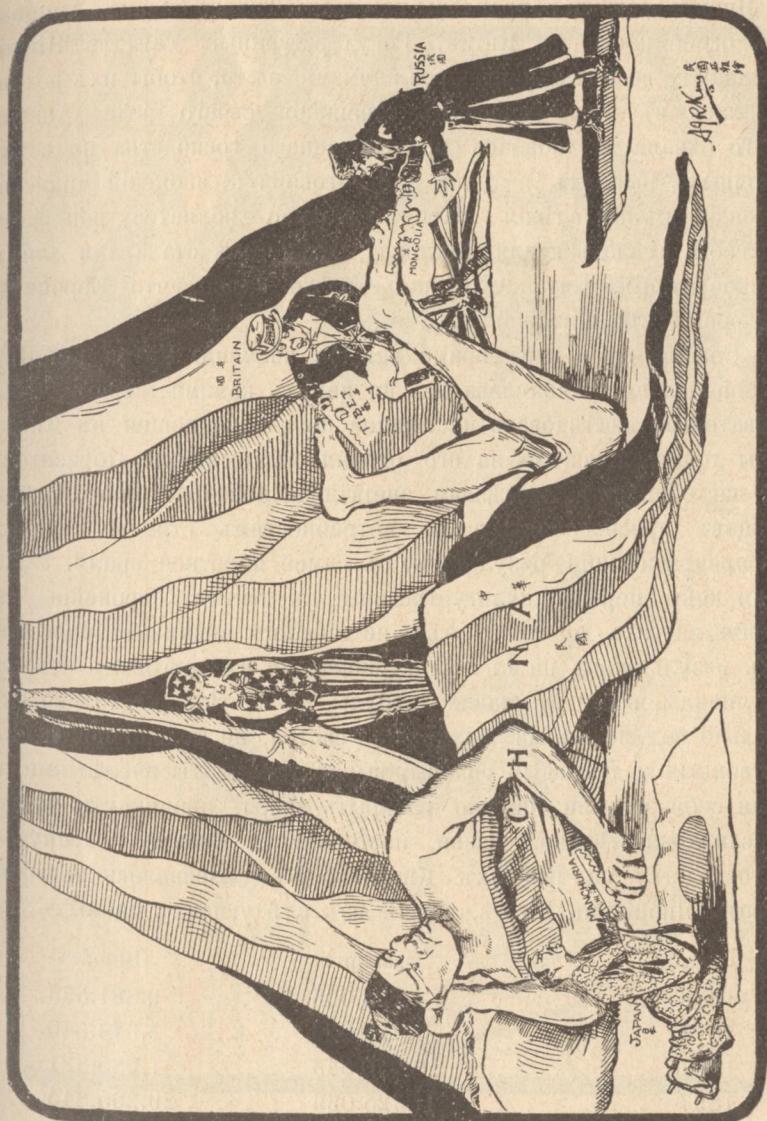
## II.

Китай является величайшей страной въ мірѣ, съ населеніемъ около 407 миллионовъ человѣкъ, размѣщающихся на 1.532.420 кв. мил., заключающей въ своихъ огромныхъ пространствахъ неистощимые и неоткрытые еще источники богатствъ. Китай поэтому является какъ прекраснымъ рынкомъ для иностранныхъ товаровъ, такъ и широкимъ полемъ для свободныхъ капиталовъ европейской, японской и американской буржуазіи. Взоры торгово-промышленныхъ круговъ всего міра устремлены теперь на эту столицу богатую и заманчивую страну. Всѣ озабочены въ послѣдніе годы расширениемъ здѣсь своихъ торговыхъ правъ и привилегій, то настаивая на равновѣсіи интересовъ, то крича о раскрытии дверей въ Китай. Конкуренція между товарами всѣхъ странъ свѣта съ каждымъ годомъ, съ каждымъ днемъ становится въ Китаѣ все сильнѣе и сильнѣе, принимаетъ все болѣе обостренныя, враждебныя формы. Тотъ фактъ, что торговые и экономические интересы являются главнымъ стимуломъ дѣятельности всѣхъ странъ, что эти интересы являются основной причиной всѣхъ крупнѣйшихъ явлений новѣйшаго времени, въ особенности ярко вырисовывается на фонѣ китайскихъ событий. Вся политика державъ по отноше-

<sup>1)</sup> Nippon Yusen Kaisha—Official Shippers' Guide.

нію къ Китаю въ теченіе послѣднихъ лѣтъ, всѣ договоры, наконецъ, и соглашеніе по вопросу о необходимости охраненія неприкосновенности Китая диктуются, главнымъ образомъ, коммерческими соображеніями. Нѣкоторыя державы заявили о своей готовности не остановиться передъ самыми крайними мѣрами для сохраненія цѣлости Серединной Республики,— и все это во имя доллара, во имя того, что Китай считается лучшимъ покупателемъ для многихъ промышленныхъ странъ. Китай располагаетъ огромнымъ населеніемъ съ разнообразными потребностями, обладаетъ неисчерпаемыми минеральными богатствами, необъятными полями для шелковичныхъ, чайныхъ и др. плантацій, а потому никакая другая страна въ мірѣ и не представляетъ такого обширного поля для торговли и различныхъ коммерческихъ предпріятій. Съ расширенiemъ реформъ, съ ростомъ народного образованія и съ постепеннымъ ходомъ материального и духовного прогресса возможности торговыхъ оборотовъ въ Китаѣ становятся безграничными. Нескрываемое стремленіе многихъ европейскихъ державъ и Соед. Штатовъ войти въ болѣе тѣсныя и близкія торговыя и политическія сношенія съ Китаемъ не могутъ не возбуждать въ Японіи не только напряженного интереса, но и даже нѣкотораго волненія, потому что Китай—ея ближайшій сосѣдъ, ея лучшій и наиболѣе крупный покупатель. До сихъ поръ торговля Китая вѣлась, главнымъ образомъ, съ Англіей, затѣмъ съ Японіей, и лишь третіе мѣсто занимали Соед. Штаты. Японія только въ недавніе сравнительно время вытѣснила Америку и заняла ея мѣсто. До послѣдняго времени Японія была поставлена въ китайской торговлѣ въ болѣе выгодныя условія, чѣмъ другія страны, ибо территорія ея и Китая близко соприкасаются между собою, а кромѣ того, и племенные и до извѣстной степени и духовные особенности являются тамъ и здѣсь родственными, что и отражалось на успѣшности развитія торговыхъ оборотовъ Японіи. Но вмѣстѣ съ проѣтиемъ Панамскаго канала, вмѣстѣ съ улучшеніемъ положенія Соед. Штатовъ на Дальнемъ Востокѣ возникаетъ для Японіи весьма важный вопросъ о томъ, сможетъ ли она удержать занятую позицію на китайскихъ рынкахъ и въ будущемъ.

Хотя Японія ведеть весьма оживленную торговлю съ государствами Запада, но эти рынки ее мало интересуютъ и на нихъ она возлагаетъ весьма мало надеждъ. Было время, когда Японія надѣялась найти свое главное широкое поле для коммерческой



Какъ китайцы изображаютъ борьбу за рынки Китая.

Китай—колоссъ.

Изъ китайского журнала  
„The Republican Advocate of China“.

дѣятельности на Западѣ, но надежды эти уже давно разсѣялись, и въ настоящее время всѣ взоры, всѣ мысли торгово-промышленной Японіи всецѣло направлены на страны Тихаго океана, Америку и въ особенности на Китай. Государственные дѣятели Японіи посвящаютъ весьма напряженное вниманіе на то, чтобы ихъ родина сдѣлалась въ экономическомъ отношеніи своего рода Англіей Тихаго океана и добилась промышленного господства на всѣхъ восточныхъ рынкахъ<sup>1)</sup>. „Для насъ—говорить японскій министръ Торговли и Земледѣлія баронъ Макино—является вопросомъ самолюбія сдѣлаться для Востока тѣмъ, чѣмъ стала для Запада Великобританія. Китай для насъ то же самое, что Европа въ свое время для Англіи<sup>2)</sup>“.

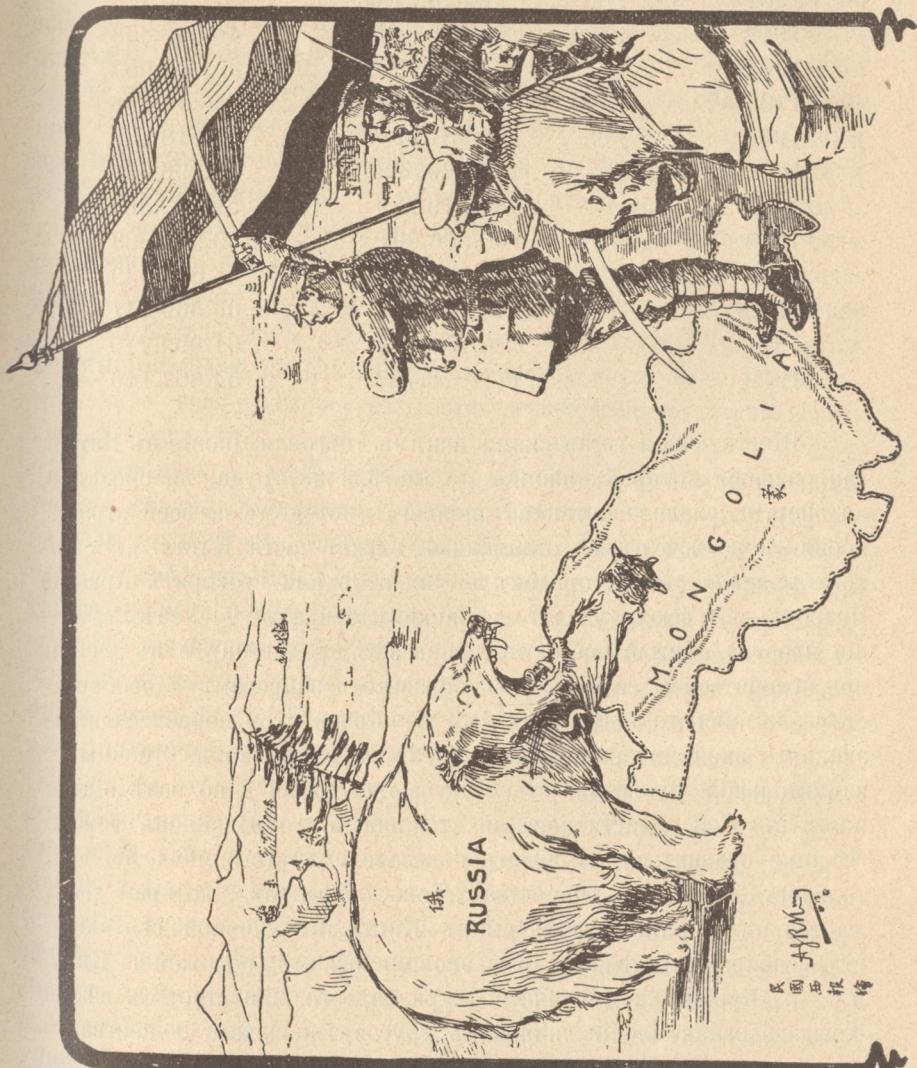
Сознавая все неизмѣримо важное значеніе Китая для Японіи, японцы не останавливались ни передъ какими мѣрами, чтобы основательно изслѣдоватъ настоящее положеніе вещей въ Китаѣ, чтобы добиться успѣха на его огромныхъ рынкахъ. Поразительная настойчивость, желѣзная энергія и неподражаемое умѣніе японцевъ приспособляться къ потребностямъ страны принесла имъ прекраснѣйшіе результаты въ самое короткое время. Въ то время какъ первые культуртрегеры въ Китаѣ, europейцы, въ теченіе многихъ десятковъ лѣтъ не добились никакихъ значительныхъ результатовъ ни въ культурномъ, ни въ торговомъ отношеніи, японцы, всего въ какихъ-нибудь 25-30 лѣтъ, не только значительно содѣйствовали разсѣянію застоя, не только поколебали умственная и духовная основы, выработанныя тысячелѣтіями, но и для себя сумѣли широко раскрыть двери, проникнуть во всѣ отрасли хозяйственной жизни, постепенно и быстро подвинуться къ господству на рынкахъ Китая. Какъ развивались торговые обороты Японіи въ Китаѣ, видно изъ слѣдующихъ данныхъ<sup>3)</sup>:

Годы	Экспортъ	Импортъ
1873 . . . . .	4.786.006 . . .	9.881.533
1877 . . . . .	5.015.929 . . .	5.674.540
1887 . . . . .	10.970.043 . . .	7.985.821
1897 . . . . .	21.325.066 . . .	29.265.845
1898 . . . . .	29.193.175 . . .	30.523.861

<sup>1)</sup> Азбелевъ Н. П. О промышленности и торговлѣ въ Японіи. стр. 83.

<sup>2)</sup> Baron Makino. Trade with China since the Revolution.

<sup>3)</sup> The Exporters' Directory of Japan. 1913.



Монгольский вопросъ.

Изъ китайского журнала  
„The Republican Advocate of China“

1899	.	.	.	.	40.257.034	.	.	28.687.731
1900	.	.	.	.	31.871.576	.	.	29.960.740
1901	.	.	.	.	42.925.579	.	.	27.256.986
1902	.	.	.	.	46.838.545	.	.	40.590.858
1903	.	.	.	.	64.994.180	.	.	45.458.057
1904	.	.	.	.	67.985.873	.	.	54.810.336
1905	.	.	.	.	96.681.998	.	.	52.618.408
1906	.	.	.	.	117.779.533	.	.	57.396.737
1907	.	.	.	.	85.619.233	.	.	59.182.369
1908	.	.	.	.	60.506.991	.	.	50.966.883
1909	.	.	.	.	73.087.891	.	.	46.886.539
1910	.	.	.	.	90.037.534	.	.	66.569.541
1911	.	.	.	.	88.152.792	.	.	61.999.710
1912	.	.	.	.	111.823.727	.	.	54.807.116

Шестивщая гигантскими шагами торговля Японії въ Китаѣ, для развитія которой японцы не жалѣли ни труда, ни средствъ, ни энергіи, разлилась теперь широкимъ потокомъ по всей странѣ, проникла во всѣ самыя отдаленныя, глухія части Китая. „Въ какой бы захолустный городокъ вы ни пріѣхали—говорить Аркадій Петровъ—вы всюду увидите японскіе фабрикаты“<sup>1)</sup>). Успѣхъ Японіи кроется, прежде всего, въ дешевизнѣ продуктовъ и въ умѣніи приспособиться къ самымъ разнообразнымъ запросамъ и особенностямъ китайского покупателя. Это же объясняется поразительнымъ знаніемъ экономической жизни Китая и его рынковъ. Японцы съ изумительной кропотливостью изучаютъ Китай и по освѣдомленности въ этой области едва ли кто либо изъ европейцевъ можетъ съ ними сравниться. Лучшимъ показателемъ этого является дѣятельность японскаго Общества „То-а-добунъ-кай“, которая выражается въ изданіи литературы въ Китаѣ, въ учебной дѣятельности, сбираніи свѣдѣній объ экономическомъ положеніи Китая и т. д. Кромѣ ежемѣсячнаго журнала, это общество, съ цѣлью близкаго ознакомленія широкихъ круговъ японскаго общества съ хозяйствомъ Китая, издастъ цѣлый рядъ книгъ, изъ которыхъ наиболѣе интересными являются: 1) „Договоры и Конвенціи съ Китаемъ“, 2) „Торговля Китая“—трудъ въ пяти томахъ, трактующій о торговлѣ, торговыхъ обычаяхъ, коммерческой географіи

1) Аркадій Петровъ. Китай за послѣднее десятилѣтіе. стр. 207.

и банковомъ дѣлѣ Китая, 3) переводъ труда А. М. Позднѣева— „Монголія и Монголы“ и 4) „Подробное описаніе экономического положенія Китая“ состоящее изъ 12 томовъ и заключающее свыше 11.000 страницъ<sup>1)</sup>). Кромѣ того, Обществомъ еще задумано изданіе обширнѣйшаго труда о Китаѣ, который, по предположеніямъ, составить не менѣе шестидесяти тысячъ страницъ. Не менѣе широка дѣятельность этого Общества и въ области учебной. Оно содержитъ нѣсколько школъ, которыя даютъ прекрасныя практическія и теоретическія познанія въ китайскомъ языкѣ и всѣхъ его діалектахъ<sup>2)</sup>. Выходцы изъ этихъ школъ распредѣляются по всѣмъ 18 провинціямъ Китая и являются прекрасными проводниками японской торговли, освѣдомленными и прекрасно подготовленными агентами для обслуживания японскихъ интересовъ въ Китаѣ. Вотъ какъ японцы изучаютъ Китай! Примѣръ поистинѣ достойный подражанія, въ особенности для насъ русскихъ, такъ мало знающихъ до сихъ поръ хозяйственную жизнь Дальн资料 Bostoka.

Стремясь къ успѣху, японцы не ограничились лишь одними теоретическими познаніями. Свою дѣятельность въ Китаѣ они развили до крайнихъ предѣловъ. Желая заинтересовать и привлечь къ себѣ китайского покупателя, японцы всюду устраиваютъ торжово-промышленные выставки-базары и не только въ городахъ, но и въ деревняхъ, разсылаютъ по всему Китаю своихъ постоянныхъ и странствующихъ агентовъ, устраиваютъ свои торговыя музеи, открываютъ ремесленныя школы и институты и т. п. Въ результате всей этой неутомимой и широкой дѣятельности японские купцы проникли въ глубь страны, въ мѣста даже совершенно недоступныя для иностранцевъ, завязали гѣсныя и непосредственные связи съ покупателемъ, изучили тонко вкусы, потребности, запросы и цѣны. Все же это, въ свою очередь, укрѣпило японскіе торжово-промышленные круги на рынкахъ сѣверного, центрального и южного Китая, обеспечило успѣхи въ конкуренціи со всѣмъ американскимъ и европейскимъ импортомъ и содѣствовало вытѣсненію съ рынковъ Китая американско-европейскихъ товаровъ. Торговля Японіи въ Китаѣ по отдѣльнымъ частямъ его, свидѣтельствуя о повсемѣстномъ распространеніи

<sup>1)</sup> „Вѣстникъ Азіи“. № 1. стр. 270.

<sup>2)</sup> Idem.

японскихъ товаровъ, распредѣлялась въ 1912 году слѣдующимъ образомъ:<sup>3)</sup>

### Экспортъ въ

Маньчжурію . . . . .	7.802.000	иенъ
Сѣв. Китай . . . . .	33.429.000	"
Центральный Китай . . . . .	70.090.000	"
Южный Китай . . . . .	1.309.000	"
Различные мѣстности . . . . .	2.309.000	"
<hr/>		
Всего .	114.823.000	"

### Импортъ изъ

Маньчжуріи . . . . .	11.521.000	иенъ
Сѣв. Китая . . . . .	9.998.000	"
Центрального Китая . . . . .	29.731.000	"
Южного Китая . . . . .	2.969.000	"
Различныхъ мѣстностей . . . . .	586.000	"
<hr/>		
Всего .	54.807.000	"

На широкую дѣятельность Японіи указываетъ еще и тотъ фактъ, что изъ 300 тысячъ японцевъ, находившихся къ 1910 г. за границей, свыше 76 тысячъ приходилось на Китай<sup>1)</sup>. Въ то время какъ переселяются въ Америку и Океанію главнымъ образомъ рабочіе, въ Китаѣ преимущественно разселяются японцы торговцы, предприниматели, торговые агенты, а рабочій классъ构成аетъ здѣсь весьма незначительный процентъ. Если число поселенцевъ въ Китаѣ изъ Японіи и число основанныхъ ими предпріятій сравнить съ таковыми изъ другихъ государствъ, то получится слѣдующая картина:<sup>2)</sup>

Національность.	Число поселенцевъ.	Число предпріятій.
Японцевъ . . . . .	55.401	1.492
Русскихъ . . . . .	9.952	58
Англичанъ . . . . .	9.499	502
Португальцевъ . . . . .	3.396	58
Американцевъ . . . . .	3.168	113
Нѣмцевъ . . . . .	2.341	232
Французовъ . . . . .	1.818	84
Австрійцевъ . . . . .	503	27
Испанцевъ . . . . .	336	83

1) „Japan Magazine“. № 6. 1913 г.

2) The Japan Year-Book. 1913.

3) „The Japan Financial and Economic Monthly“. № 3. 1911 г.

Поселившіеся въ Китаѣ японцы, помимо торговой дѣятельности, устраиваютъ цѣлый рядъ фабрикъ, заводовъ, организуютъ крупныя торгово-промышленныя общества и т. д. Крупнѣйшими предпріятіями японцевъ въ Китаѣ были слѣдующія:<sup>1)</sup>

## съ капиталомъ

Японо-Китайское Пороходное общество . . . . .	8.000000	иенъ
Шанхайское бумагопрядильное общество . . . . .	1.000.000	"
Наигвайское . . . . .	1.500.000	"
Дайджій Цементный заводъ . . . . .	1.000.000	"
Японская Камфорная Компания . . . . .	500.000	"
Ханькоуский маслодѣлательный заводъ . . . . .	500.000	"
"       заводъ для изготошенія бобовыхъ		
"       жмыховъ . . . . .	500.000	"
Восточно-Азіатское Мукомольное общество . . . . .	500.000	"
Угольныя копи въ Ханкеико . . . . .	6.000.000	"
Лѣсная Компания на Ялу . . . . .	1.600.000	"
"Mitsui, Okura Oil Companies" . . . . .	1.000.000	"
Инкоуское водопроводное общество . . . . .	1.000.000	"
Антунгская электрическая Компания . . . . .	1.000.000	"
"       лѣсная Компания . . . . .	1.000.000	"

Въ результатѣ такой широкой и интенсивной торгово-промышленной дѣятельности подъ японскимъ вліяніемъ производилось и производится цѣлый рядъ преобразованій въ дѣлѣ организаціи народнаго хозяйства Китая. Было введено японское счетоводство, японскіе коммѣрческіе термины; въ сельско-хозяйственныхъ институтахъ и школахъ шелководства постановка учебнаго дѣла, учебники, большинство преподавателей—все японское; колоніальную политику китайское министерство старается копировать у японцевъ и т. д.<sup>2)</sup>). Даже въ дѣлѣ проведенія либеральныхъ реформъ въ политической и военной организаціи страны также оказывается сильное подражаніе японцамъ<sup>3)</sup>). Однимъ словомъ, торговая и культурная дѣятельность японцевъ въ Китаѣ широкимъ потокомъ разлилась по всей необъятной, богатой странѣ, странѣ съ огромнымъ будущимъ, гдѣ, благодаря своимъ изуми-

1) „Japan Magazine“ № 6. 1913 г.

2) Аркадій Петровъ. Цитир. сочиненіе. стр. 208.

3) Idem. стр. 209.

тельнымъ коммерческимъ способностямъ, японцамъ удалось занять твердое и господствующее положеніе, вытѣснивъ въ значительной степени своихъ предшественниковъ, европейцевъ и американцевъ.

## III.

Теперь перекинемъ наши взоры на развитіе и современное состояніе американо-китайской торговли. Хотя Соед. Штаты съ первыхъ дней своей исторіи направили все свое вниманіе главнымъ образомъ на берега Атлантическаго океана, но весьма рано также стали приглядываться къ Великому, а тогда дѣйствительно еще тихому океану, къ его многочисленнымъ странамъ, а въ особенности къ Китаю и Японіи. Лишь только успѣшили закончиться революціонныя войны, американскіе торговцы поспѣшили снарядить суда для плаванія по Тихому океану, съ цѣлью завязать и установить торговыя сношенія съ Дальнимъ Востокомъ. Въ 1784 году американское судно „Китайская Императрица“ совершило рейсы между Нью-Йоркомъ и Кантономъ, а въ 1787 году въ Кантонѣ имѣется уже американскій консулъ<sup>1)</sup>. Въ теченіе слѣдующихъ лѣтъ американская торговля съ Китаемъ уже расширяется, и суда „Грэсъ“, „Элеонора“, „Прекрасная американка“ и „Колумбія“ вступили въ конкуренцію съ Европой въ зарождающейся и весьма тогда прибыльной китайской торговлѣ. За четверть вѣка Соед. Штаты значительно расширили торговыя сношенія между американскими берегами и Китаемъ, а кромѣ того завязали торговлю съ Маркизовыми, Каролинскими и Сандвичевыми островами. Въ 1812 году торговые интересы Соед. Штатовъ уже настолько развились, что была назначена даже специальная экспедиція для обслѣдованія азіатскихъ береговъ подъ начальствомъ Эдуарда Финнинга, но осуществленію задачъ этой экспедиціи помѣшила война<sup>2)</sup>. Насколько быстро возрастила торговля Соед. Штатовъ съ Китаемъ, видно изъ того факта, что уже въ теченіе десятилѣтія 1821 — 30 г.г. она ежегодно достигала приблизительно 9.000.000 долларовъ<sup>3)</sup>. Особенно быстро возрастаѣтъ импортъ изъ Китая, состоящей преимущественно изъ шелка и чая<sup>4)</sup>. Съ пер-

<sup>1)</sup> Maxey Edwin. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Webster William. A General History of Commerce.

<sup>4)</sup> Idem.

вой четверти 19 столѣтія начинается болѣе активная политика Соед. Штатовъ на Тихомъ Океанѣ. Они сперва приобрѣтаютъ Луизіану, затѣмъ Калифорнію, наконецъ Аляску. Торговыя сношенія съ Китаемъ съ тѣхъ поръ получаются еще болѣе интенсивный характеръ. Особенно сильнымъ толчкомъ для развитія американско-китайской торговли послужило открытие золотыхъ розсыпей въ Калифорніи, открытие китайскихъ портовъ для чужеземной, а въ томъ числѣ и американской торговли, оживленіе и заселеніе всего тихоокеанскаго побережья, а въ особенности открытие доступа къ японскимъ берегамъ, которые стали центральными станціями для длиннаго плаванія между Америкой и Китаемъ. Слѣдующимъ этапомъ въ торговыхъ сношеніяхъ Америки и Китая было прорытие Суэзскаго канала, который на много приблизилъ тихоокеанскіе порты Китая къ промышленнымъ центрамъ Атлантическаго побережья С. Америки. Все это значительно оживило торговые обороты Соед. Штатовъ съ Китаемъ. Такъ напримѣръ, въ 1851 году изъ пяти китайскихъ портовъ вывозили въ Соед. Штаты чая—65.100.000 фун., въ 1871 г. число его возрасло до 132.000.000 ф.<sup>1)</sup>). Но наибольшее вліяніе оказалось на развитіе какъ всей американско-азіатской, такъ и китайской торговли война Соед. Штатовъ съ Испаніей, закончившаяся установленіемъ широкаго владычества на Тихомъ океанѣ Заатлантической Республики. Въ послѣдующіе годы торговля Соед. Штатовъ въ Азіи, особенно же въ Небесной Имперіи, увеличивалась огромными скачками. Такимъ образомъ, дѣятельность Соед. Штатовъ стала постепенно распространяться черезъ Великій океанъ и на „желтый“ міръ, и никакое событие въ восточной Азіи не совершалось безъ дѣятельнаго вмѣшательства ихъ дипломатіи. Открытие Панамскаго канала даетъ окончательный перевѣсь американскому вліянію на Тихомъ океанѣ и его земляхъ, населенныхъ желтой расой. „Именно разселеніе американцевъ по Великому океану—говорить Ренэ Пинонъ—и заставляетъ ихъ съ такимъ нетерпѣніемъ ожидать открытия водного сообщенія между обоими океанами, омывающими ихъ владѣнія; такъ что Панамскую революцію можно считать послѣдствиемъ открытия Китая и восточно-азіатскихъ рынковъ для всемирной торговли“<sup>2)</sup>). Какъ шло разви-

1) John Yeats. The Growth and Vicissitudes of Commerce in all Ages.

2) Ренэ Пинонъ. Борьба за Великий океанъ. стр. 29.

гіе вообще азіатской торговли Соед. Штатовъ въ эпоху испанской войны, видно изъ слѣдующихъ цифръ<sup>1)</sup>:

Годы	И м п о р тъ	Э к с п о р тъ
1892 . . .	80.138.000 дол.	19.590.000 дол.
1894 . . .	66.186.000	20.872.000
1896 . . .	89.592.000	25.630.000
1898 . . .	92.594.000	44.707.000
1900 . . .	139.842.000	64.913.000
1902 . . .	129.682.000	63.944.000
1903 . . .	145.810.000	57.954.000

Состояніе, въ частности, американско - китайской торговли со времени окончанія американско - испанской войны было слѣдующее<sup>2)</sup>:

Годы	Э к с п о р тъ	И м п о р тъ
1899 . . .	22.289.000 таэлей	21.686.000 таэлей
1901 . . .	23.530.000	16.573.000
1903 . . .	25.871.000	19.528.000
1905 . . .	76.917.000	27.031.000
1907 . . .	36.904.000	26.598.000
1909 . . .	32.607.000	32.446.000
1910 . . .	24.799.000	32.289.000

Эти цифры намъ показываютъ, что американско-китайская торговля вслѣдь за войной, въ первое время до 1905 года, постепенно возрастила, но затѣмъ она, въ особенности экспортъ, начинаетъ падать и приходитъ въ застой.

Хотя, въ сравненіи съ развитіемъ японо-китайской торговли, американско-китайская находится въ упадкѣ и застоѣ, но съ открытиемъ Панамскаго канала Соед. Штаты смогутъ устранить всѣ невыгоды Суэзскаго рейса, тормозившаго развитіе этой торговли, и тѣмъ занять новое болѣе выгодное положеніе. Энергичные американские коммерсанты, будучи поставлены въ иныя, улучшенныя условія, съ удвоенной силой стануть стремиться къ оживленію китайской торговли, къ завоеванію китайскихъ рынковъ, начнутъ

1) The American Almanac. Year-Book. 1904.

2) Statistical Abstract for the Principal and other Foreign Countries. 1911.

вести болѣе упорную и настойчивую конкуренцію съ иностранными товарами. Хотя вмѣстѣ съ открытиемъ Панамскаго канала и съ улучшеніемъ положенія американскихъ товаровъ, несомнѣнно, подвергнется тому или иному вліянію торговля съ Китаемъ всѣхъ странъ, но въ наибольшей степени это вліяніе сможетъ отразиться на японо-китайской торговлѣ. И не только въ Европѣ заговорили о нашествіи американского капитала на Дальній Востокъ, но и въ Японіи чувствуется тревога передъ наплывомъ на китайскіе рынки американскихъ желѣзныхъ и хлопчатобумажныхъ товаровъ.

## IV.

Прежде чѣмъ говорить объ обострившемся конкуренціи Соед. Штатовъ съ Японіей въ Китаѣ, прежде чѣмъ разбирать вопросъ о вліяніи Панамскаго канала на состояніе внѣшней торговли въ Китаѣ, мы займемся вопросомъ о положеніи Японіи и Соед. Штатовъ въ торговлѣ Китая наряду съ другими государствами. Если распредѣлить общіе торговые обороты Китая по годамъ и государствамъ, то получится слѣдующая картина:<sup>1)</sup>

Государства.	1904	1907	1910
	въ таѣляхъ.		
<b>Гонконгъ</b>			
Ввозъ . . . . .	141.085.010	155.642.016	171.465.974
Вывозъ . . . . .	86.858.017	97.226.434	108.722.925
<b>Всего .</b>	<b>227.943.027</b>	<b>252.868.450</b>	<b>280.188.899</b>
<b>Англія</b>			
Ввозъ . . . . .	57.220.955	77.562.700	70.949.137
Вывозъ . . . . .	15.269.963	12.107.645	18.702.350
<b>Всего .</b>	<b>72.490.918</b>	<b>89.670.345</b>	<b>89.651.487</b>
<b>Японія</b>			
Ввозъ . . . . .	50.164.056	57.461.410	76.755.559
Вывозъ . . . . .	37.986.858	39.347.476	61.605.864
<b>Всего .</b>	<b>88.150.914</b>	<b>96.808.886</b>	<b>138.361.423</b>

<sup>1)</sup>) „The Japan Financial and Economic Monthly“ № 12. 1911.

## Соед. Штаты

Ввозъ . . . .	29.180.947	36.903.476	24.799.494
Вывозъ . . . .	27.087.975	26.597.660	32.288.831
Всего .	56.268.922	63.501.136	57.088.325

## Европейскій континентъ.

Ввозъ . . . .	23.512.933	34.091.412	39.655.954
Вывозъ . . . .	44.512.544	50.796.150	79.512.604
Всего .	68.025.477	84.887.562	119.168.558

## Россія (Via Европа)

Ввозъ . . . .	4.414.212	28.131	901.553
Вывозъ . . . .	2.812.261	5.181.658	6.501.485
Всего .	7.226.473	5.209.789	7.403.038

## Россія (Via Сибирь)

Ввозъ . . . .	2.716	—	8.888.509
Вывозъ . . . .	6.383.793	1.249.371	5.019.746
Всего .	6.386.509	1.249.371	13.908.255

## Россія (Via Кяхта)

Ввозъ . . . .	—	—	232.753
Вывозъ . . . .	—	—	9.808.116
Всего .	—	—	10.040.869

## Россія (Via Тихій океанъ)

Ввозъ . . . .	393.180	885.220	6.023.928
Вывозъ . . . .	2.255.521	10.770.179	24.632.590
Всего .	2.648.701	11.655.399	30.656.518

## Брит. Индія

Ввозъ . . . .	32.219.712	32.913.847	43.958.226
Вывозъ . . . .	2.386.781	3.179.695	4.534.619
Всего .	34.606.493	36.093.542	48.492.845

## Голландская Индія

Ввозъ . . . .	5.167.718	6.136.756	5.756.050
Вывозъ . . . .	389.644	510.020	1.432.563
Всего .	5.557.362	6.646.776	7.188.613

Общій оборотъ (включая всѣ проч. государства)

Ввозъ . . . .	344.060.608	416.401.369	462.964.894
Вывозъ . . . .	239.486.683	464.380.697	380.833.328
Всего . . . .	583.547.291	880.782.066	843.798.222

Что же касается распределенія виѣшней торговли Китая по государствамъ за послѣдніе годы, то оно представляется въ слѣдующемъ видѣ:<sup>1)</sup>

	1911	1912
	въ тысячахъ таможенныхъ ланъ	
Государства	% соотношеніе	% соотношеніе

Гонконгъ

Ввозъ . . . .	148.200	—	147.800	—
Вывозъ . . . .	103.700	—	103.400	—
Всего . . . .	251.900	29,3%	251.200	29,3%

Японія

Ввозъ . . . .	79.500	—	91.000	—
Вывозъ . . . .	62.000	—	55.300	—
Всего . . . .	141.500	16,4%	146.300	17,1%

Англія

Ввозъ . . . .	90.000	—	74.800	—
Вывозъ . . . .	17.300	—	15.900	—
Всего . . . .	107.300	12,5%	90.700	10,6%

Соед. Штаты

Ввозъ . . . .	40.800	—	36.200	—
Вывозъ . . . .	34.000	—	35.000	—
Всего . . . .	74.800	8,7%	71.200	8,3%

Россія

Ввозъ . . . .	17.300	—	21.200	—
Вывозъ . . . .	50.700	—	45.200	—
Всего . . . .	68.000	7,9%	66.400	7,8%

<sup>1)</sup> Гроссе. В. Ф. Внѣшняя торговля Китая за 1912 годъ. стр. 27.

## Брит. Индія

Ввозъ . . . . .	37.000	—	46.600	—
Вывозъ . . . . .	5.800	—	7.600	—
Всего . . .	42.800	4,9%	54.200	6,3%

## Франція

Ввозъ . . . . .	3.000	—	2.900	—
Вывозъ . . . . .	39.100	—	38.800	—
Всего . . . .	42.100	4,9%	41.700	4,9%

## Германія

Ввозъ . . . . .	22.500	—	21.100	—
Вывозъ . . . . .	14.100	—	14.300	—
Всего . . . .	36.600	4,3%	35.400	4%

## Бельгія

Ввозъ . . . . .	10.900	—	8.800	—
Вывозъ . . . . .	6.800	—	6.500	—
Всего . . . .	17.700	2,1%	15.300	1,8%

## Сингапуръ и Малайскіе Штаты

Ввозъ . . . . .	7.700	—	8.600	—
Вывозъ . . . . .	5.700	—	6.300	—
Всего . . . .	13.400	1,6%	14.900	1,8%

## Макао

Ввозъ . . . . .	6.500	—	6.400	—
Вывозъ . . . . .	4.700	—	4.600	--
Всего . . . .	11.200	1,3%	11.000	1,3%

## Італія

Ввозъ . . . . .	700	—	500	—
Вывозъ . . . . .	9.300	—	10.800	—
Всего . . . .	10.000	1,2%	11.300	1,3%

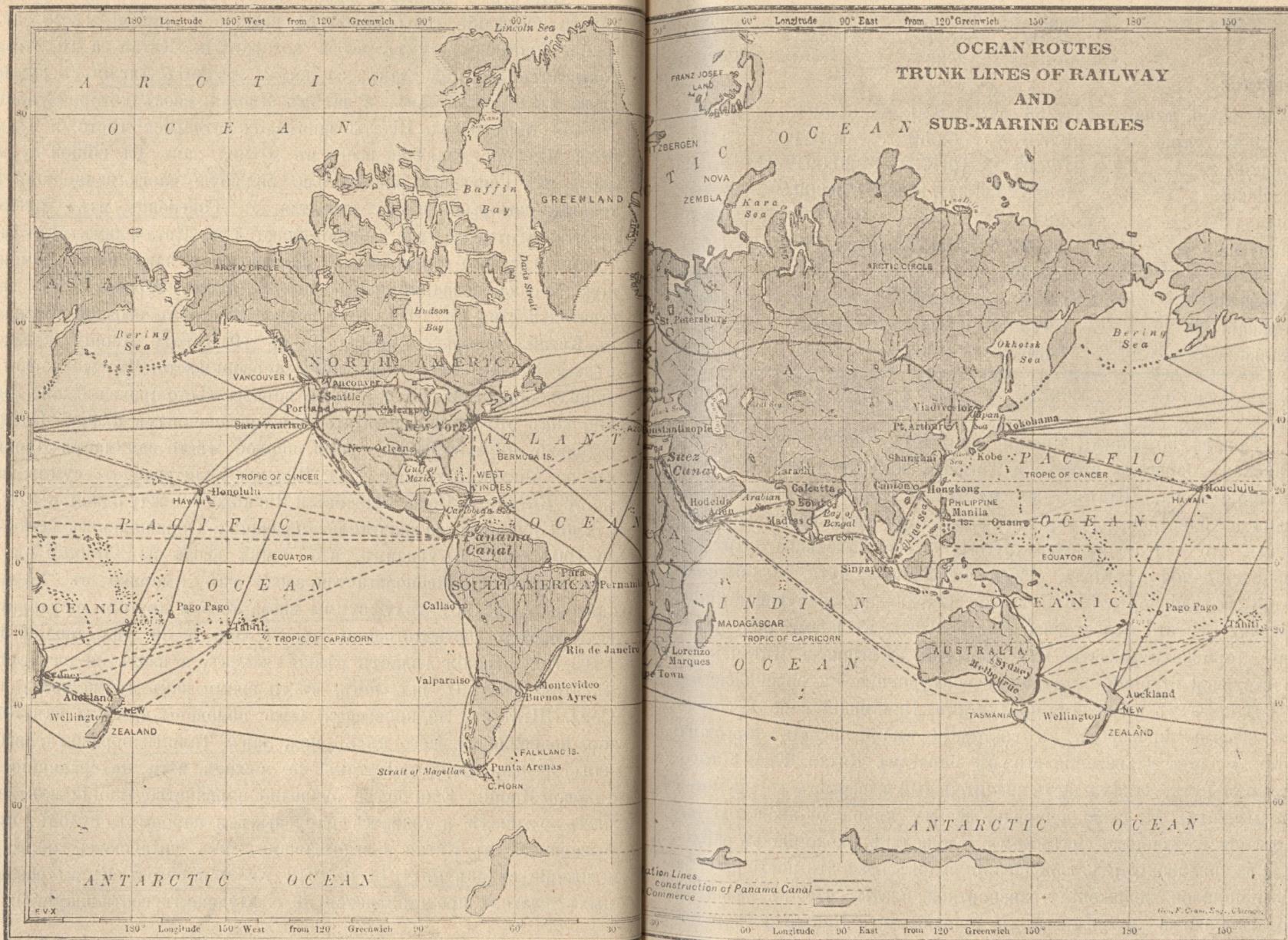
## Остальныя государства

Всего . . . .	42.500	4,9%	46.600	5,5%
<b>Общий итогъ</b>	<b>859.800</b>	—	<b>856.200</b>	—

Изъ этихъ данныхъ видно, что въ торговыхъ оборотахъ Китая за послѣдніе годы наиболѣе важное и первое мѣсто занимаетъ Гонгконгъ, сумма ввоза котораго въ Китай за 1912 годъ достигаетъ 148 мил. ланъ; за нимъ слѣдуетъ Англія, съ суммой ввоза въ 90 мил. ланъ, а затѣмъ Японія, ввозъ которой равенъ 79 мил. ланъ. Соед. Штаты занимаютъ четвертое мѣсто, и сумма ввоза ихъ опредѣляется всего въ 40 мил. ланъ. Въ общей суммѣ ввоза изъ Гонгконга значительно большую часть занимаютъ тѣ товары, которые сперва ввозятся въ Гонгконгъ изъ другихъ странъ, а отсюда уже распредѣляются по Китайскимъ рынкамъ; товары мѣстнаго гонгконгскаго производства занимаютъ наименьшую, весьма незначительную часть. Такимъ образомъ, въ дѣйствительности, къ 1911 году первое мѣсто въ ввозной торговлѣ въ Китай занимала Англія. Но въ 1912 году Японія дѣлаетъ рѣзкій скачекъ и отвоевываетъ первое мѣсто. Что же касается общихъ оборотовъ, то и раньше первое мѣсто принадлежало Японіи, какъ это можно замѣтить изъ приведенныхъ цифръ. Слѣдовательно, въ настоящее время первое мѣсто занимаетъ Японія, второе Англія, а третье Соед. Штаты. Если сравнить суммы ввоза въ Китай изъ Соед. Штатовъ и Японіи, то между одной и другой суммой обнаружится значительная разница. Обращаясь къ даннымъ за 1904 годъ, мы увидимъ, что сумма ввоза изъ Японіи въ 50 мил. таэлей противополагается ввозу изъ Америки въ 29 мил. таэлей; а къ 1907 году суммы ввоза того и другого государства исчисляются, соотвѣтственно, въ 57 мил. и 36 мил. таэлей. Къ 1912 году Японія дѣлаетъ рѣзкій скачекъ, и ввозъ ея достигаетъ къ этому году 91 мил. ланъ, въ то время какъ сумма ввоза изъ Соед. Штатовъ, не превышая даже половины импорта изъ Японіи, исчислялась всего въ 36 мил. ланъ. Такимъ образомъ, ввозная торговля Соед. Штатовъ не можетъ итти въ сравненіе съ таковой Японіи. Еще болѣе очевидно первенство Японіи изъ данныхъ о числѣ и тоннажѣ парусныхъ и паровыхъ судовъ, прибывавшихъ въ Китай и выбывавшихъ изъ китайскихъ портовъ. Движеніе судовъ въ 1911 и 1912 г.г. у береговъ Китая различныхъ флаговъ представляется въ слѣдующемъ соотношеніи<sup>1)</sup>:

<sup>1)</sup> Idem. стр. 31.

КАРТА ГЛАВНЫХ РЕЙСОВЪ.



линей ..... обозрѣзъ Панамскій каналъ,  
" — старѣ

1911 г.

1912 г.

Флаги	Число рейсовъ	Тоннажъ въ тыс. тоннъ	Число рейсовъ	Тоннажъ въ тыс. тоннъ
<b>Китайский:</b>				
суда европ. типа . . .	31.258	12.830	31.594	12.873
суда кит. типа. . .	99.570	5.052	76.104	4.404
Японский . . . . .	21.259	19.173	20.091	19.913
Англійскій . . . . .	28.885	34.712	31.909	38.107
Германскій . . . . .	4.848	6.849	4.778	6.172
Французскій . . . . .	2.602	3.154	1.836	1.634
Россійскій . . . . .	1.744	1.237	303	466
Норвежскій . . . . .	1.257	1.246	1.086	1.122
Американскій . . . . .	1.373	712	1.622	715
Остальн. госуд. . . . .	602	807	612	600
<b>Всего . . .</b>	<b>193.398</b>	<b>85.772</b>	<b>169.935</b>	<b>86.006</b>

Такимъ образомъ, Японія занимаетъ въ судоходствѣ къ китайскимъ берегамъ второе, а Америка послѣднее мѣсто. Такое положеніе Соед. Штатовъ въ китайской торговлѣ объясняется весьма не блестящимъ состояніемъ ихъ торгового флота, а также и тѣмъ, что они не имѣютъ другого болѣе выгоднаго пути для дальневосточной торговли, чѣмъ смышанный путь, съ высокой платой за транспортъ или Суэзское направленіе, требующее много времени. Все это и поставило Соед. Штаты въ невыгодное положеніе, тормозило развитіе ихъ торговли на рынкахъ Китая и въ значительной степени затрудняло конкуренцію съ европейскими, а тѣмъ болѣе съ японскими продуктами. Панамскій каналъ, совершивъ цѣлый переворотъ въ состояніи американского торгового флота, усилить и движение его къ берегамъ Китая. Кромѣ того, сокращая путь, каналъ дастъ значительный выигрышъ во времени, что вызоветъ, въ свою очередь, весьма крупную экономію въ жалованіи служащимъ, матросамъ и прислугѣ, экономію въ расходахъ на топливо и отъ изнашиванія судовъ. Все это повлечетъ за собою немалое пониженіе транспортной платы, что въ связи съ цѣлымъ рядомъ другихъ выгодъ, приносимыхъ Панамскимъ каналомъ, поставитъ Соед. Штаты въ иныя, лучшія торговыя условія какъ въ Китаѣ, такъ и на всемъ Дальнемъ Востокѣ. Поэтому вполнѣ основательны тревожныя мысли и сомнѣнія японскихъ

торгово-промышленныхъ круговъ передъ грядущими событиями, передъ ожесточенной борьбой всего міра за преобладаніе на китайскихъ рынкахъ.

## V.

Теперь займемся вопросомъ, каковъ будетъ характеръ конкуренціи между японскими и американскими товарами по открытиі Панамскаго канала.

Главной, основной статьей какъ Японіи и Соед. Штатовъ, такъ и всего иностраннаго ввоза въ Китай является мануфактура. Поэтому и грядущая конкуренція будетъ базироваться, главнымъ образомъ, на продуктахъ мануфактуры, стекающейся въ Китай изъ всѣхъ странъ міра. Въ особенности сильный спросъ предъявляется китайскими покупателями на текстильныя изделия, ибо зарождающаяся мѣстная мануфактура еще не въ состояніи удовлетворить огромный спросъ населенія. Хотя количество мѣстныхъ текстильныхъ изделий какъ кустарныхъ, такъ и фабричныхъ весьма велико, но все же оно не въ состояніи пока покрыть спросъ 400 мил. населенія. На рынкахъ Китая, которые расширяются по мѣрѣ того какъ увеличивается число договорныхъ пунктовъ, гдѣ разрѣшаются иностранцамъ вести торговлю, конкурируютъ другъ съ другомъ преимущественно изделия Японіи, Англіи, Америки, Индіи, а также даже и Россіи. Щѣнность всей мануфактуры, ввозившейся за послѣдніе три года въ Китай, равнялась<sup>1)</sup>:

въ 1910 . . . . .	140.010.923	таможенныхъ ланъ
" 1911 . . . . .	153.032.639	" "
" 1912 . . . . .	154.284.008	" "

Какъ показываетъ нижеслѣдующая таблица, изъ главнѣйшихъ предметовъ иностраннаго импорта въ Китай всего болѣе ввозится хлопчатобумажныхъ матерій. Мѣсто, занимаемое послѣдними, видно при сравненіи слѣдующихъ статистическихъ данныхъ<sup>2)</sup>:

1) Кротковъ. Н. Н. Русская мануфактура и ея конкуренты на китайскомъ рынке. стр. 18.

2) „The Japan Financial and Economic Monthly“ № 10. 1912.

	1897	1902	1907	1909	1910	1911
въ тысяча хъ таэл.ей.						
Опій . . . . .	27.901	35.457	28.654	35.745	55.411	48.257
Хлопчатоб. матер. . .	78.663	127.545	118.916	137.291	130.679	143.802
Полушерст. ткани . .	—	—	2.554	1.893	2.073	2.370
Шерстяные ткани . .	4.838	3.921	4.345	3.310	4.117	4.297
Другія ткани . . . .	404	917	3.289	2.648	3.143	2.563
Метал. издѣлія . . . .	8.147	10.575	19.942	16.974	22.290	21.212
Друг. предметы . . . .	82.876	136.949	238.702	220.298	245.252	249.003
<b>Весь импортъ . . . .</b>	<b>202.829</b>	<b>315.364</b>	<b>416.402</b>	<b>418.159</b>	<b>462.965</b>	<b>471.504</b>

Изъ иностранныхъ хлопчатобумажныхъ тканей наибольшимъ распространениемъ пользуются — шитингъ, шертингъ, бумагея, тиклосъ и др. Всѣ эти хлопчатобумажныя материі занимаютъ первое мѣсто среди товаровъ ввоза въ Китай изъ Японіи и Америки. Главнѣйшіе сорта бумажныхъ тканей за четырехлѣтіе ввозились въ Китай нѣсколькими государствами въ слѣдующемъ соотношенії <sup>1)</sup>:

	1908	1909	1910	1911
въ тысяча хъ кусковъ				
Англія . . . .	8.994	10.691	6.511	11.318
Америка . . . .	1.587	3.856	1.386	1.988
Японія . . . .	987	1.396	2.390	2.833
Индія . . . .	141	134	148	22

Изъ этихъ данныхъ мы видимъ, что тогда какъ къ 1908 году импортирующія государства распредѣлялись въ слѣдующемъ порядке—Англія, Америка и затѣмъ лишь Японія, въ 1910 году внезапно количество японскихъ хлопчатобумажныхъ материій возрасло настолько, что, опередивъ значительно Америку, отвело Японіи второе мѣсто. Что же касается отдѣльныхъ видовъ материій, то импортъ въ Китай шитинга находится всецѣло въ рукахъ японцевъ и американцевъ. Въ 1911 году Японія доставила шитинга на 5.720.000 таэлей, Соед. Штаты на 5.430.000 таэл., такъ что обѣ страны ввозятъ эту материю почти въ одинаковомъ количествѣ <sup>2)</sup>. Обращаясь къ прошлому, къ 1908 году, мы увидимъ, что японскій сбѣтъ шитинга былъ наполовину менѣе, а въ 1909 году Японія доставляла его всего лишь въ размѣрѣ  $\frac{1}{5}$  американского ввоза. Между тѣмъ, начиная съ 1910 г., положеніе

<sup>1)</sup> Кротковъ. Н. Н. Цитир. сочиненіе. стр. 33.

<sup>2)</sup> Панама унга-но-каицу ни цуите.

Японіі внезапно перемѣнилось, и японскій ввозъ шитинга исчислялся уже въ 3.900.000 таэлей, соотвѣтствуя американскому въ 3.400.000 таэл.<sup>1)</sup>. Въ слѣдующемъ году ввозъ его изъ Японіи еще значительнѣе увеличился, намного опередивъ своего соперника—продукты Соед. Штатовъ. Такую же конкуренцію ведетъ Японія съ Соед. Штатами и въ отношеніи другихъ бумажныхъ матерій—шертинга, тика, бумагеи, тиклоса и друг. Особенно бросается въ глаза паденіе ввоза американского тика. Соед. Штаты въ 1906 году ввезли тика на 7.002.031 т. ланъ, а въ 1912 г. ввозъ его сократился до 1.964.790 т. ланъ; импортъ же японскаго тика, непрестанно возрастаю, уже къ 1910 достигъ 4.266.735 т. ланъ, значительно превысивъ такимъ образомъ сумму американского ввоза<sup>2)</sup>. Такъ же точно сильно возросъ ввозъ и японской бумагеи. Всего лишь нѣсколько лѣтъ тому назадъ Соед. Штаты доставляли половину всей суммы ввоза бумагеи въ Китай, но въ послѣдніе годы ввозъ ея оттуда сталъ быстро падать, и въ 1912 г. доставка американской бумагеи почти совсѣмъ прекратилась. Одновременно за два послѣднихъ года сильно увеличился импортъ бумагеи изъ Японіи—съ 10.101 до 78.234 т. ланъ<sup>3)</sup>.

Весьма быстро также идетъ ростъ импорта изъ Японіи и хлопчатобумажной пряжи, которая ввозится въ Китай въ огромныхъ размѣрахъ. Развитіе ввоза бумажной пряжи изъ Японіи въ Китай, въ сравненіи съ импортомъ изъ другихъ странъ, видно изъ слѣдующихъ цифръ<sup>4)</sup>:

	1897	1899	1901	1903
	въ таэляхъ.			
Англія . . . . .	1.280.510	1.334.998	1.350.976	640.568
Індія . . . . .	26.582.946	36.371.170	35.937.651	45.279.099
Японія . . . . .	6.409.506	16.901.045	11.297.538	20.759.664
Гонгконгъ . . . . .	—	—	107.667	208.426
Другія государ.				
(включ. Соед.				
Штаты) . . . . .	157.155	333.368	318.175	488.548
Всего . . . . .	34.430.117	54.940.581	49.012.007	67.376.305

<sup>1)</sup> Idem.

<sup>2)</sup> Кротковъ. Н. Н. Цитир. сочиненіе. ст. 24.

<sup>3)</sup> Idem.

<sup>4)</sup> Masuda. Т. Цитир. сочиненіе.

Ввозъ изъ Японіи бумажной пряжи непрестанно увеличивался, вытѣсняя другія государства, и за послѣднее время количество импорта ея, въ сравненіи съ наиболѣе сильнымъ конкурентомъ—пряжей изъ Индіи, было слѣдующее:<sup>1)</sup>

	1908	1909	1910
	въ	т а э л я хъ	въ
Индія . . .	33.242.754	42.658.237	36.467.910
Японія . . .	10.242.754	16.638.033	23.472.217

Кромѣ хлопчатобумажныхъ матерій и вообще мануфактурныхъ издѣлій, важнѣшими товарами импорта въ Китай являются также папиросы и табакъ, служащіе предметомъ конкуренціи между Японіей и Соед. Штатами. Общая сумма ввоза папироstry въ 1911 году исчислялась въ 7.700.000 таэлей, а табака—въ 2.300.000. Что касается папироstry, то Англія ввозить больше всѣхъ, доставляя около  $\frac{4}{7}$  всего ввоза; японскій импортъ составляетъ 10%, а американскій 6%, т. е. японскіе папиросы ввозятся приблизительно на 790.000 таэлей, а американскіе на 420.000<sup>2)</sup>. Въ общей суммѣ импорта табака первое мѣсто занимаютъ Соед. Штаты (960.000 таэлей), а Японія—третье (160.000 таэлей). Такимъ образомъ, Японія превосходитъ Соед. Штаты въ отношеніи ввоза папироstry, но уступаетъ имъ въ импортѣ табака. Но производство папироstry въ Японіи въ данное время стоитъ въ тѣсной зависимости отъ иностраннаго ввоза сырого табака, въ особенности отъ ввоза его изъ Америки (въ 1912 году изъ всего ввоза табака въ Японію въ 951.390 іенъ на долю Соед. Штатовъ приходилось 885.173 іены)<sup>3)</sup>. Такъ какъ табачное дѣло въ Японіи стоитъ еще не совсѣмъ на прочномъ фундаментѣ, то поэтому ей придется встрѣтить послѣ открытия Панамскаго канала въ этой области сильную конкуренцію со стороны Соед. Штатовъ. Но если принять во вниманіе быстрый прогрессъ культуры табака въ Кореѣ и на о. Формозѣ, то можно предположить, что и въ этомъ отношеніи Японія сможетъ со временемъ успѣшно бороться съ Соед. Штатами.

1) „The Japan Financial and Economic Monthly“. № 10. 1912.

2) „Панама унга-но-кацу ни цуите“.

3) Annual Return of the Foreign Trade of the Empire of Japan. 1912.

Точно также предметомъ японо-американской конкуренціи въ Китаѣ явятся и машины. Китай, проснувшись нынѣ оть вѣковой спячки и проявившій стремленіе къ реформамъ въ своей политической и хозяйственной жизни, несомнѣнно, увеличить спросъ на разнообразнѣйшія машины, необходимыя для развитія фабрично-заводской промышленности. Если обратить вниманіе на количество машинъ, ввозимыхъ въ Китай, то, окажется, что въ 1910 г. вся сумма ихъ импорта доходила приблизительно до 11.000.000 таѣлъ. Первое мѣсто здѣсь принадлежало Англіи, доставлявшей машинъ на 4.000.000 таѣлъ; Японія доставляла на 1.000.000 таѣлъ, а Соед. Штаты всего на 700.000. Въ слѣдующемъ 1911 году изъ общей суммы импорта машинъ на долю Англіи приходилось около 4.400.000 таѣлъ, Японіи—500.000, а Соед. Штатовъ—всего 400.000 таѣлъ<sup>1)</sup>). Хотя съ точки зрѣнія общей суммы ввоза машинъ, Японія занимаетъ нынѣ и нѣсколько преимущественное положеніе въ сравненіи съ Соед. Штатами, но, собственно говоря, машины, ввозимыя изъ Японіи, большей частью не японскаго, а иностранного производства (бельгійскаго, американскаго, германскаго и т. д.). Въ виду такихъ условій скорѣѣ всего можно предположить, что американскія машины съ Атлантическихъ береговъ Соед. Штатовъ наводнятъ черезъ Панамскій каналъ рынки Китая и будутъ успѣшно конкурировать съ японскими. Но если принять во вниманіе минеральныя богатства Японіи, Кореи и Формозы, постепенное развитіе здѣсь машиностроительного дѣла, знаніе рынковъ и коммерческія способности японцевъ, то можно допустить, что Японія успѣшно будетъ отставывать свое мѣсто и въ этой области китайской торговли.

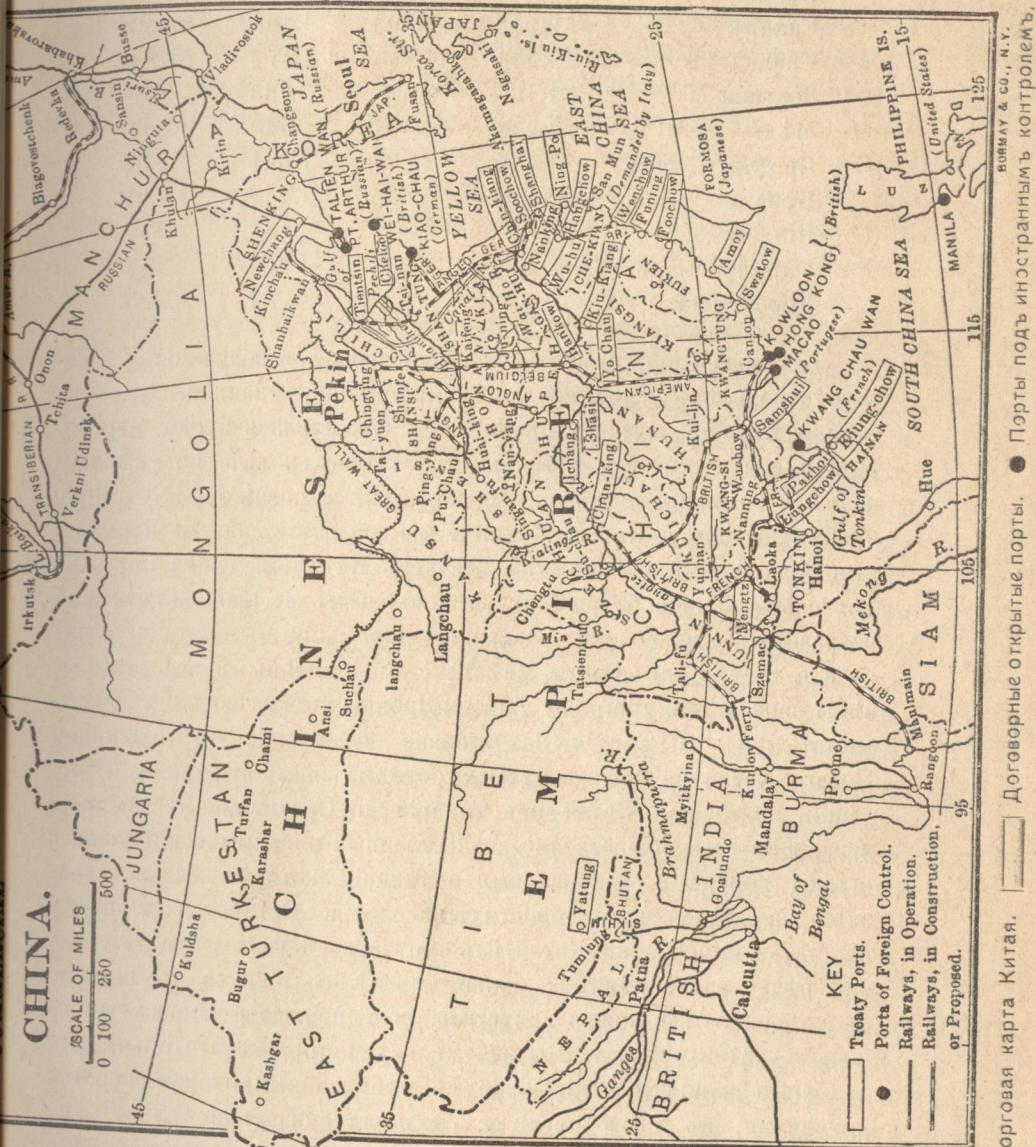
Окидывая общимъ взоромъ все сказанное, мы видимъ, что Японія въ своемъ экспортѣ въ Китай ведеть съ американскими товарами сильную конкуренцію, предметами которой являются—хлопчатобумажныя ткани, табакъ, папиросы, машины и пр. До послѣдняго времени конкуренція между этими странами въ большинствѣ случаевъ заканчивалась въ пользу Японіи и отводила ей мѣсто высшее, а подчасть даже и господствующее. Но разъ откроется на Дальній Востокъ новый путь черезъ Панамскій каналъ, Соед. Штаты, оставивъ прежніе неудобные рейсы для китайской

<sup>1)</sup>) „Панама унга-но-каицу ни цунте“.

торговли, начнуть вести сношения съ Китаемъ на новыхъ началахъ и, пріобрѣвъ значительныя выгоды отъ Панамскаго рейса, несомнѣнно, займутъ сразу же выгодное положеніе въ конкуренціи какъ съ европейскими, такъ и съ японскими продуктами. Вслѣдствіе такихъ серьезныхъ перемѣнъ можетъ показаться, что будетъ нанесенъ японо-китайской торговлѣ сильнейший ударъ, который въ особенности пагубно сможетъ отразиться на главнѣйшей статьѣ японского импорта въ Китай—хлопчатобумажныхъ товарахъ. Но эта опасность только лишь кажущаяся. При ближайшемъ анализѣ окажется, что хлопчатобумажные экспортёры и промышленники Японіи, какъ мы уже выяснили, вмѣстѣ съ открытиемъ Панамскаго канала пріобрѣтутъ возможность получать сырой хлопокъ настолько дешевле, что, вѣроятно, будуть въ состояніи, при дешевизнѣ своихъ рабочихъ рукъ, сбывать хлопчатобумажную пряжу и мануфактурныя издѣлія по цѣнамъ болѣе низкимъ, чѣмъ Америка. Но если-бы даже японскія хлопчатобумажныя издѣлія и оказались въ менѣе благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ американскія, то безусловно, получивъ новыя преимущества отъ Панамскаго канала, они займутъ несравненно лучшее положеніе, чѣмъ таковыя изъ Индіи, Англіи и друг. европейскихъ государствъ. Такимъ образомъ, если бы даже со стороны Америки и былъ нанесенъ ударъ японскому импорту хлопчатобумажныхъ издѣлій въ Китай, то Японія, пользуясь значительными выгодами въ сравненіи съ индійскими и европейскими товарами, станетъ расширять свой сбытъ за счетъ послѣднихъ. То же самое можно сказать и относительно табака и папироcъ и иѣкоторыхъ другихъ товаровъ, сырой матеріалъ для производства которыхъ въ данное время ввозится преимущественно изъ Соед. Штатовъ. Въ общемъ Японія увѣрена, что Панамскій путь не предоставить ея конкурентамъ такихъ выгодъ, которыя не были бы открыты и ей, и что въ конечномъ итогѣ Японія, благодаря открытию Панамскаго канала, можетъ стать въ отношеніи китайской торговли въ такое же выгодное положеніе, какъ и Америка.

Кромѣ перечисленныхъ товаровъ экспорта Японіи, конкурирующихъ на китайскихъ рынкахъ съ однородными товарами изъ другихъ государствъ, существуетъ еще цѣлый рядъ продуктовъ, которые, занимая исключительно господствующее положеніе, не имѣютъ соперниковъ въ Китаѣ и вывозятся туда японскими экспортёрами въ огромныхъ размѣрахъ. Къ такимъ предметамъ отно-

сятся—уголь, мѣдь, спички, продукты моря, сахаръ, зонтики, шляпы и пр.



Постепенно расширяя свой сбытъ за послѣдніе годы, эти предметы ввозились въ слѣдующихъ размѣрахъ<sup>1)</sup>:

<sup>1)</sup> The Thirteenth Financial and Economic Annual of Japan.

	1906	1908	1910	1912
	въ тысячахъ іень			
Каменный уголь . . . . .	9.555	7.748	6.137	6.799
Сахаръ . . . . .	9.915	2.595	4.468	8.456
Спички . . . . .	4.984	4.695	4.477	5.788
Зонтики . . . . .	1.126	843	968	899
Мѣдь . . . . .	4.448	1.607	446	4.853
Продукты моря . . . . .	1.749	1.277	1.641	1.840
Бумага . . . . .	1.098	946.	1.248	1.440
Шляпы . . . . .	—	—	285	1.929
Фарфоровыя издѣлія	906	396	401	473
Европ. платье . . . . .	—	—	57	1.425

Въ послѣдніе годы въ Китаѣ совершаются величайшій переворотъ во всѣхъ областяхъ политической, общественной, духовной и хозяйственной жизни. Совсѣмъ ли закончилась эпоха переворота и ломки старыхъ устоевъ, никто еще вполнѣ не увѣренъ, но нѣтъ сомнѣнія въ томъ, что зарождается новая эра въ исторіи пробуждающагося Китая. И когда все войдетъ въ болѣе нормальные условия, Японія можетъ ждать въ Китаѣ въ своей торговой дѣятельности еще большихъ успѣховъ, чѣмъ въ прошломъ. Когда разразилась революція, японская торговля въ Китаѣ сразу начала падать, но затѣмъ, вмѣстѣ съ постепеннымъ возстановленіемъ спокойствія, торговые обороты Японіи стали здѣсь замѣтно возрастать и къ 1912 году значительно увеличились. Но запросы Нового Китая не вполнѣ будутъ соотвѣтствовать прежнимъ. Революція, приведшая Китай отъ имперіи до Срединной Республики, внесла во весь общественно-хозяйственный и политический укладъ страны коренные, радикальныя измѣненія, которыя сильно отразятся на вкусахъ и потребностяхъ населенія. Останется ли спросъ на статьи импорта въ Китай изъ государствъ всего міра тотъ же, или рѣзко видоизмѣнится, точно опредѣлить весьма трудно, но съ увѣренностью можно допустить, что появится весьма много новыхъ видовъ спроса. Мы знаемъ изъ исторического опыта, что духовная и политическая перемѣны, вызванныя экономическими причинами, въ свою очередь оказывали огромное вліяніе на материальныя потребности и спросъ. Когда, напримѣръ, въ Японіи началъ падать феодальный строй, расшатанный экономической эволюціей страны, и европейская культура стала шириться по

всей странѣ, были вызваны соотвѣтственныя измѣненія вкуса и спроса на матеріальныя блага и не только на предметы роскоши, но и первой необходимости. Подъ вліяніемъ такихъ перемѣнъ, сразу же зародились новыя отрасли промышленности и торговли. Такъ же точно въ исходѣ китайской революціи можно ожидать коренныхъ перемѣнъ въ спросѣ и потребностяхъ и расширенія поля для импортной торговли. Уже одинъ отказъ отъ косы выразился въ небываломъ подъемѣ спроса на шерстяныя и соломенныя шляпы. Разъ коса была сдана въ архивъ, то естественнымъ слѣдствиемъ явилось и принятие европейскаго костюма. И дѣйствительно, эти двѣ лишь статьи торговли, связанныя съ измѣненіемъ вида облика Молодого Китая, раньше совсѣмъ незамѣтныя, теперь разрослись до огромнѣйшихъ размѣровъ. Далѣе послѣдуетъ еще цѣлый рядъ другихъ предметовъ, какъ-то— европейская обувь, мебель, носильныя принадлежности и т. д. Даже если перемѣна коснется только лишь этихъ предметовъ, то можно себѣ представить, какой колоссальнѣйшій переворотъ получится въ торговлѣ среди 400 мил. населенія. Все это послужить факторомъ, огромной силы въ дѣлѣ развитія японо-китайской торговли, уже и нынѣ извлекающей немалыя выгоды изъ послѣднихъ реформъ. Всѣ эти возможности и перемѣны надо принять во вниманіе и учесть, когда обсуждается вопросъ о вліяніи Панамскаго канала на современную японо-американскую торговлю въ Китаѣ.

На основаніи всего сказаннаго мы не раздѣляемъ пессимистическихъ предсказаний, что Соед. Штаты послѣ открытия Панамскаго канала такъ сильно расширятъ свое торговое и политическое вліяніе въ Китаѣ, что совершенно вытѣснятъ изъ его рынковъ японцевъ и тѣмъ подорвутъ основу хозяйственной жизни Японіи, что и послужить сильнѣйшимъ тормозомъ для дальнѣйшаго экономического развитія страны. Дѣйствительно, Японія смотрѣть на Китай, какъ на основу своего національнаго благо-дѣлствія. „Если бы мы—говорить баронъ Макино—потеряли Китай какъ покупателя, то это означало бы крушеніе всѣхъ нашихъ торгово-промышленныхъ перспективъ“<sup>1)</sup>). Но Панамскій каналъ, открывая путь сильнѣйшему и опаснѣйшему конкуренту Японіи— Соед. Штатамъ, укрѣпляя его на рынкахъ Китая, не окажется въ дѣйствительности такимъ грознымъ и опаснымъ для страны

<sup>1)</sup> Baron Makino. Цитир. сочиненіе.

Восходящаго Солнца. Мы показали, что будущая ожесточенная конкуренция коснется лишь немногихъ, хотя, правда, и весьма важныхъ предметовъ, но Панамскій каналъ принесетъ также и Японіи много выгодъ какъ разъ именно въ отношеніи производства этихъ же предметовъ и тѣмъ на много облегчить ей конкуренцію. Но не только на этомъ базируется Японія свою виѣшнюю торговлю. Помимо предметовъ, которыхъ коснется конкуренція, существуетъ еще длинный рядъ другихъ важныхъ продуктовъ, которые почти цѣликомъ поставляются Японіей, не встрѣчая нынѣ значительной и опасной конкуренціи, и положеніе которыхъ не измѣнится и послѣ открытия Панамскаго канала. Далѣе, разразившаяся революція открывается, какъ мы можемъ замѣтить изъ хода торговыхъ оборотовъ послѣднихъ лѣтъ, новое, широкое и богатое поле для японской торговли въ Китаѣ. Все это сулить Японіи весьма широкія и радужныя перспективы, разсѣивающіе пессимистические взгляды на положеніе японо-китайскихъ торговыхъ и политическихъ отношеній послѣ открытия Панамскаго канала.

Итакъ, весьма благопріятное географическое положеніе, рабочее родство, общность письменного языка, тѣсное общееніе на протяженіи многихъ столѣтій—все это крупныя преимущества, которыя японскій народъ особенно сильно сможетъ использовать послѣ открытия Панамскаго канала. Кроме того, энергичная и неутомимая дѣятельность японцевъ въ Китаѣ, чрезвычайно широкая и всесторонняя освѣдомленность, революціонная буря, поколебавшая всѣ вѣковые устои и создавшая новое просторное поле для дѣятельности японскихъ купцовъ и предпринимателей, наконецъ, прочно установившаяся нынѣ торговыя отношенія—являются твердымъ фундаментомъ и вѣрнымъ залогомъ дальнѣйшей устойчивой торговой связи двухъ сосѣднихъ и до извѣстной степени родственныхъ государствъ.

Японія, пользуясь всѣми своими естественными преимуществами, смѣло встрѣтить появленіе своего сильного конкурента—Соед. Штатовъ, надвигающагося на Дальній Востокъ черезъ Панамскій каналъ, и, благодаря своей желѣзной волѣ и настойчивости, едва ли уступить хотя бы малую долю своей обширной китайской торговли, продолжая ее расширять, развивать и укрѣплять. На основаніи всего вышеизложеннаго мы можемъ смѣло допустить, что надвигающіяся грозныя тучи будутъ разсѣяны, а японская хозяйственная жизнь, покоящаяся на прочныхъ, здор-

выхъ началахъ, можетъ безбоязненно быть преисполнена ясныхъ надеждъ, полна увѣренности, что Панамскій каналъ станетъ приносить народному хозяйству Японіи лишь однѣ неисчислимыя выгоды.

## VI.

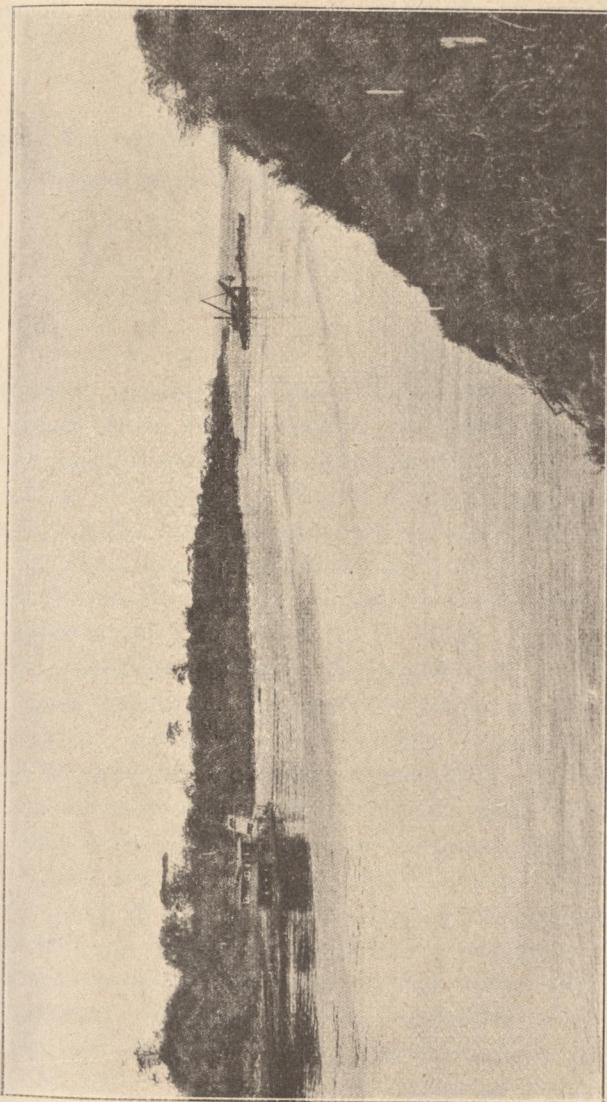
Панамскій каналъ, помимо крупныхъ перемѣнъ въ распределеніи китайской торговли между различными государствами, помимо надвигающейся острой и сильной конкуренціи между ними, несетъ много перемѣнъ, много пользы и самому Китаю.

Китай пробудился и постепенно начинаетъ оправляться отъ своего многовѣковаго летаргического сна, начинаетъ пріобщаться къ европейской культурѣ, къ ходу мірового прогресса. Великая стѣна, въ предѣлахъ которой уснула скованная сѣдая культура Китая, рухнула и открыла широкій путь Возрождающемуся Китаю на арену міровой исторіи. Эдиктомъ 1-го сентября 1906 года о подготовленіи конституції начинается наиболѣе яркій и интенсивный ходъ величайшей китайской революціи, начинается то обновленіе Китая, та героическая и кровавая борьба, которая и привела его на неустанный путь реформъ, окончательного и коренного возрожденія. Прогрессъ Китая, развитіе реформъ коснулись рѣшительно всѣхъ сторонъ его жизни. Преобразовалась армія, кореннымъ образомъ измѣнился политический строй, радикальныя перемѣны коснулись народнаго образованія, и новыя школы нарождаются чрезвычайно быстро во всѣхъ уголкахъ Китая; реорганизовался, наконецъ, и укладъ всей его хозяйственной жизни. Желѣзныя дороги, телеграфъ, телефонъ, электричество, пары проникаютъ въ самыя отдаленные и глухія области Китая. И лишь только будетъ призвано то молодое и сильное поколѣніе, которое создало нынѣшній Китай, къ отвѣтственному руководительству государственнымъ кораблемъ, лишь только вся жизнь Китая прійдетъ въ болѣе устойчивое и нормальное теченіе, какъ, несомнѣнно, всѣ современныя культурныя и техническія завоеванія бѣлой расы будутъ восприняты и усвоены китайцами съ такимъ же поразительнымъ мастерствомъ, какъ и японцами и, вѣроятно, гораздо раньше, чѣмъ мы того ожидаемъ.

Фабрично-заводская промышленность Китая чрезвычайно быстро развивается. Въ разныхъ мѣстахъ и областяхъ возникаютъ

и работаютъ большиe сталелитейные заводы, верфи, шелкопрядильни, ткацкія и бумагопрядильныя фабрики, желѣзодѣлательные заводы и т. д. Многія изъ этихъ предпріятій принадлежать нынѣ уже природнымъ китайцамъ. Обрабатывающая промышленность будетъ, вѣроятно, развиваться чрезвычайно быстрымъ темпомъ. Въ Китаѣ въ особенности имѣются всѣ условія для развитія желѣзной и прядильноткацкой промышленности. Подвигается впередь быстрыми шагами и торговля какъ виѣшня, такъ и внутренняя. На ростъ виѣшней торговли мы уже указывали, а развитіе торговли внутри самой страны видно изъ того факта, что въ любой хотя-бы самой малой деревушкѣ можно найти многочисленныя лавки, а въ городахъ встрѣчаются цѣлые улицы и даже кварталы, сплошь занятые большими магазинами. Внутри страны развиваются также организованные союзы и товарищества, которые ведутъ энергичную борьбу противъ чужихъ вліяній и конкуренціи. Отличаясь особыми коммерческими способностями, все больше и больше развивая свои природныя дарованія къ торговлѣ, которая является жизненнымъ элементомъ въ дѣятельности весьма широкихъ круговъ населенія, китайцы, несомнѣнно, въ недалекомъ будущемъ освободятся отъ чужеземцевъ и поставить свою торговлю на весьма широкій и прочный фундаментъ.

Панамскій каналъ, безусловно, внесетъ еще большее оживленіе и устойчивость въ возродившуюся общественно-политическую, а въ особенности промышленную жизнь Китая. Обостренная конкуренція, еще болѣе сильный чѣмъ нынѣ приливъ иностранного капитала, притекающаго въ Китай въ поискахъ большого процента, подвозъ машинъ и сырья, отливъ китайскихъ фабрикатовъ и продуктовъ сельского хозяйства на Атлантическіе берега Америки, общее развитіе торговли—всѣ эти слѣдствія открытія Панамскаго канала въ значительной степени посодѣйствуютъ развитію китайской промышленности, дальнѣйшему прогрессу всего народнаго хозяйства огромнаго и богатѣйшаго Китая. Наконецъ, Панамскій каналъ откроетъ, вѣроятно, легкій доступъ китайцамъ въ чрезвычайно богатые Атлантическіе берега Южной Америки. Возвращаясь частью обратно, окрѣпнувъ духовно и материально, этотъ элементъ сыграетъ весьма благотворную роль въ дальнѣйшемъ прогрессѣ своей родины. Однимъ словомъ, Панамскій каналъ ускорить хозяйственную эволюцію Китая, ускорить окончательное пріобщеніе почти половины человѣчества къ западной ци-



Панамский каналъ у Миниди вблизи Атлантическаго океана.

вилизациі. Пройдетъ немного лѣтъ, и передъ нами ярко и выпукло предстанетъ та же картина, но лишь въ несравненно большихъ размѣрахъ, какую сорокъ лѣтъ тому назадъ, изумляясь, наблюдалъ міръ на прекрасныхъ островахъ страны Восходящаго Солнца.

---

---

## ГЛАВА IX.

**Состояніе торговли Америки и Японіи въ Маньчжуріи, Кореѣ и Формозѣ, и вліяніе Панамскаго канала на ея развитіе.**

---

### I

Панамскій каналъ, открывая широко двери Соед. Штатамъ въ безбрежныя воды Тихаго океана, приблизилъ ея торгово-промышленные центры къ восточнымъ берегамъ Азіи, къ портамъ Японіи, Китая, Маньчжуріи и Кореи. Международное соперничество и конкуренція, такъ сильно обостренныя и нынѣ на рынкахъ Дальнаго Востока, грозятъ въ недалекомъ будущемъ, вслѣдъ за открытиемъ Панамскаго канала, перейти въ открытую борьбу за торговое преобладаніе, за первенство на всѣхъ этихъ богатыхъ и чрезвычайно выгодныхъ рынкахъ Восточной Азіи. По мѣрѣ приближенія срока окончательного открытия Панамскаго канала для торговыхъ судовъ всего міра, замѣчается на Дальнемъ Востокѣ и въ Америкѣ спешная подготовительная работа, въ цѣляхъ болѣе выгоднаго использованія новаго воднаго пути. Всѣ государства, соперничавшія другъ съ другомъ на рынкахъ Китая, Маньчжуріи и Кореи, весьма сильно обеспокоены надвигающимся конкурентомъ—Соед. Штатами, которые, получая значительно облегченный доступъ къ берегамъ Азіи, готовы, повидимому, принять всѣ мѣры, всѣ усилия, чтобы укрѣпить свое положеніе на ея обширныхъ рынкахъ. Особенно сильное беспокойство замѣчается въ Японіи, какъ въ странѣ наиболѣе успѣшино конкурирующей до сихъ поръ съ Соед. Штатами на всѣхъ рынкахъ Дальнаго Востока. Японія поэтому прилагаетъ усилия и принимаетъ цѣлый рядъ разнообразнѣйшихъ мѣръ, чтобы еще сильнѣе закрѣпить свою позицію и не только на рынкахъ Китая, но также Маньчжуріи, Кореи и даже Монголіи. Но прежде чѣмъ выяснить вопросъ, въ

какой степени отразится открытие Панамского канала на состояніи торговыхъ интересовъ Японіи и Соед. Штатовъ въ Маньчжуріи и Кореѣ, мы раньше всего приступимъ къ обозрѣнію иностранной торговли въ этихъ странахъ, къ выясненію торговой роли здѣсь Америки и Японіи, а затѣмъ уже и перейдемъ къ выясненію интересующаго настѣн вопроса.

Маньчжурія, раздѣляясь на три провинціи (Хэйлунцзянскую, Гиринскую и Мукденскую), занимаетъ площадь въ 363.610 кв. миль, т. е. по величинѣ своей почти въ полтора раза превосходитъ Германію. Населеніе ея насчитывается приблизительно въ 20.000.000 человѣкъ<sup>1)</sup>. Площадь и населеніе по отдѣльнымъ провинціямъ распредѣляются слѣдующимъ образомъ<sup>2)</sup>:

	Площадь	Населеніе
Хэйлунцзянская . . .	203.000 кв. миль	1.500.000
Гиринская . . . .	105.000 „ „	6.000.000
Мукденская . . . .	56.000 „ „	10.312.000

Всѣ провинціи изобилуютъ различными ископаемыми богатствами и продуктами земледѣлія. Почва Маньчжуріи, при обильныхъ и равномѣрныхъ дождяхъ, даетъ богатые урожаи бобовъ, хлѣбныхъ злаковъ, проса, кукурузы и др., изъ года въ годъ безъ всякихъ признаковъ источенія. Самая сѣверная полоса Маньчжуріи неблагопріятна для земледѣлія, и житницей страны считается мѣстность, прилегающая къ верхнему и среднему течению р. Сунгари<sup>3)</sup>. Въ то же время въ землѣ находятся громадныя залежи золота, серебра, мѣди, свинца, каменнаго угля, до сихъ поръ еще мало обслѣдованныя и весьма слабо эксплуатируемые. Кроме того, источникомъ существованія населенія является шелководство, рыболовство, огородничество, садоводство, охотничий промыслы и отчасти скотоводство. Къ богатствамъ Маньчжуріи относятся также и лѣса, которые при правильной эксплоатации лѣсной промышленности смогутъ приносить странѣ значительныя выгоды. Обрабатывающая промышленность находится въ зачаточной стадіи и направлена главнымъ образомъ на переработку продуктовъ земледѣлія<sup>4)</sup>. Послѣ русско-японской войны стали здѣсь возникать ма-

1) The Statesman's Year-Book. 1913.

2) Idem.

3) Домбровскій. А. Маньчжурія. стр. 99.

4) Кротковъ. Н. Н. Цитир. сочиненіе. стр. 44.

слодѣлательные, водочные, сахарные и цементные заводы, табачные и бумажные фабрики, мельницы и т. д. Такимъ образомъ, Маньчжурія, благодаря природнымъ богатствамъ, благосостоянію отдельныхъ слоевъ населенія, а также и слабому развитію фабрично-заводской промышленности, представляетъ необыкновенно выгодный и обширный рынокъ для сбыта продуктовъ иностранныхъ государствъ.

До 1898 г. Нючжуанъ, открытый для торговли въ 1864 году, былъ единственнымъ портомъ, черезъ который велась иностранная торговля съ Маньчжуріей; кромѣ того, известное количество иностранныхъ товаровъ привозилось съ сѣвера по Сибирской желѣзной дорогѣ. Въ 1898 году Россія открыла портъ Дальній. Со времени русско-японской войны открылось для торговли еще нѣсколько новыхъ портовъ<sup>1)</sup>). Несмотря на различныя мѣропріятія, торговля въ этой области Китая полна многихъ неудобствъ, тормозящихъ дальнѣйшее болѣе быстрое развитіе ея. Наиболѣе серьезнымъ изъ нихъ является страшнѣйший хаосъ въ системѣ денежнаго обращенія. Главная причина денежнаго неурядицы здѣсь заключается въ отсутствіи одной общеупотребительной монетной системы и въ обращеніи на рынкѣ нѣсколькихъ различныхъ валютъ<sup>2)</sup>). Подобное положеніе вызываетъ всевозможныя спекулятивныя сдѣлки и представляетъ большія неудобства, нанося сильный ущербъ правильному теченію и развитію торговли. Недавно, благодаря давленію со стороны Соед. Штатовъ и нѣкоторыхъ другихъ державъ, были предприняты шаги къ введенію монетъ одного образца для всей имперіи, но эти пожеланія пока остались еще безуспѣшными. Другимъ сильнымъ препятствіемъ служить тарифная система. При перевозкѣ товаровъ взимается пошлина на различныхъ пунктахъ, гдѣ только можно построить препятствіе; въ результатѣ, подобныя неурядицы значительно обременяютъ торговлю. Оплата въ 2,5% ad valorem sur tax въ морскихъ таможняхъ законно должна освобождать иностранные товары внутри страны отъ другихъ пошлинъ, но очень часто на практикѣ это не соблюдается<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Munro Dana. G. American Commercial Interests in Manchuria.

<sup>2)</sup> Тидеманъ. П. Г. Къ вопросу о неудовлетворительномъ состояніи въ Нючжуанѣ денежнаго обращенія. стр. 49.

<sup>3)</sup> Munro Dana. G. Щитир. сочиненіе.

Тѣмъ не менѣе, благодаря усовершенствованію путей соображенія, торговля Маньчжуріи достигла значительного развитія. Въ 1910 году, несмотря на то, что страна только что стала оправляться отъ разорительной войны, разыгравшейся главнымъ образомъ въ ея предѣлахъ, общій объемъ ея торговли достигалъ 110.000.000 долларовъ<sup>1)</sup>. Цѣнность же общаго ввоза въ Маньчжурію за послѣдніе годы равнялась<sup>2)</sup>:

въ 1909 году	49.265.303	таможенныхъ ланъ
„ 1910 „	57.613.364	” ”
„ 1911 „	67.996.786	” ”
„ 1912 „	70.381.052	” ”

Главнымъ предметомъ вывоза служать бобы, бобовое масло и бобовые жмыхи. Со времени японско-китайской войны 1894—95 Японія скупала почти весь сборъ бобовъ въ Маньчжуріи. Въ послѣдніе годы небольшіе транспорты бобовъ отправлялись въ Европу, и европейскія фирмы прилагаютъ усилия, чтобы, увеличивъ ихъ вывозъ, ослабить тѣмъ позицію Японіи въ Маньчжуріи. Но все же эта отрасль вывоза въ данное время почти всецѣло сосредоточивается въ рукахъ японцевъ, экспортирующихъ бобы, бобовое масло и жмыхи преимущественно черезъ Дальний. Общий вывозъ бобовъ по отдѣльнымъ портамъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ<sup>3)</sup>:

П о р т ы	Въ тъсячахъ пикулей						1911		
	1909	1910							
Бобы. Жмыхи. Масло. Бобы. Жмыхи. Масло. Бобы. Жмыхи. Масло.									
Дальний . . .	7.359	4.614	142	5.351	3.945	259	3.946	6.852	58
Владивостокъ	3.841	207	5	4.230	174	2	5.854	231	
Нючжуанъ . . .	3.171	5.214	—	2.431	4.752	174	2.015	5.583	16

Вывозъ изъ Маньчжуріи бобовъ, бобового масла и жмыховъ въ теченіе 1911 года по цѣнности достигъ 53.834.000 таможенныхъ ланъ, или 69.984.200 рублей<sup>4)</sup>. Другими предметами вывоза

<sup>1)</sup> Idem.

<sup>2)</sup> Кротковъ. Н. Н. Цитир. сочиненіе стр. 46.

<sup>3)</sup> По вопросу о положеніи русской торговли и промышленности въ Маньчжуріи (Донесеніе Агента Министерства Торговли и Промышленности въ Шанхаѣ), стр. 7.

<sup>4)</sup> Кротковъ. Н. Н. Цитир. сочиненіе. стр. 39.

являются—лѣсь, сырой шелкъ, кожи, мѣха, шкуры, щетина и кости. Громадныя минеральныя богатства страны также служить предметомъ экспорта, хотя они сравнительно еще мало разрабатываются; въ среднемъ, цѣнность ежегодной разработки золота, серебра, свинца, мѣди и желѣза исчисляется въ 10.000.000 долл.<sup>1)</sup>; добывается также каменный уголь, и наибольшее количество его добычи приходится на японскія копи въ Фушунѣ, въ которыхъ въ 1912 году добыча угля достигла 1.343.199 тоннъ<sup>2)</sup>. Фушунь нынѣ превратился въ цѣлый городъ, и его углемъ снабжаются не только всѣ крупнѣйшія предпріятія страны, но онъ также вывозится въ большомъ количествѣ заграницу, а также во Владивостокъ, Благовѣщенскъ, Харбинъ и др.

Главнѣйшими предметами ввоза служать: хлопчатобумажныя издѣлія и пряжа, керосинъ, мука, табакъ, папиросы, желѣзно-дорожные материалы, машины, желѣзныя и стальныя издѣлія, сахаръ, спички и др. Первое мѣсто въ импортѣ Маньчжуріи занимаютъ хлопчатобумажныя матеріи. Изъ бумажныхъ тканей доставляется больше всего шитинга, шертинга, дрилля, бумазеи и т. п. Лѣтъ 15 тому назадъ торговля хлопчатобумажными товарами почти всецѣло находилась въ рукахъ англичанъ, но затѣмъ постепенно она стала переходить къ Соед. Штатамъ. Причиной этого послужило то, что суровый климатъ Маньчжуріи благопріятствуетъ ввозу болѣе тяжелыхъ сортовъ матерій, именно такихъ, какія посылаются Соед. Штаты на рынки Маньчжуріи и Сѣв. Китая. Кромѣ того, американскіе товары нѣсколько дешевле и имѣютъ еще то достоинство, что гораздо лучше переносятъ грубую стирку. Къ началу русско-японской войны Соед. Штаты все шире и шире овладѣвали рынками Маньчжуріи, но всыхнула война, и положеніе ихъ осложнилось новымъ факторомъ. До войны изъ Соед. Штатовъ ввозилось въ Маньчжурію гораздо больше товаровъ, чѣмъ изъ другихъ государствъ, и американскій ввозъ въ порты Нючжуанъ между 1900 и 1904 г.г. равнялся ежегодно приблизительно 5 мил. долларовъ. Наиболѣе важнымъ продуктомъ въ этой торговлѣ были бумажныя ткани. Въ 1901 году изъ всего ввоза въ Нючжуанъ на сумму въ 24.813.692 дол. на долю хлопчатобумажныхъ издѣлій приходилось 14.660.000, изъ кото-

<sup>1)</sup> Mapgo Dana G. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Донесеніе Агента. стр. 4.

рыхъ одну треть составляли китайскіе продукты, одну трети американскіе, а остальное количество приходилось на ткани изъ Англіи, Индіи, Японіи, Россіи и др. <sup>1)</sup>). Въ 1902 году ввозъ въ Нючжуань изъ Соед. Штатовъ составлялъ около 35% общаго ввоза; въ 1903 году общий импортъ исчислялся съ 13.314.012 дол. и на долю Соед. Штатовъ приходилось 5.562.255 долларовъ <sup>2)</sup>). Вероятно эти данные вполнѣ ясно показываютъ, какую важную позицію занимали Соед. Штаты въ торговой жизни Маньчжуріи. Помимо хлопчатобумажныхъ тканей, расширялся ввозъ и другихъ американскихъ продуктовъ—муки и керосина. Съ 1908 года началось оживленіе маньчжурской торговли, значительно павшей, благодаря опустошеніямъ, произведеннымъ войной внутри страны. Но оживленіе это не коснулось прежде господствовавшой здѣсь торговли Соединенныхъ Штатовъ. Американская торговля начала постепенно падать, и въ 1908/9 году американский консулъ уже доносилъ о серьезномъ паденіи американского импорта. Крупная торговля Соединенныхъ Штатовъ хлопчатобумажными изделиями упала до незначительной суммы, перешла въ другія руки, и вообще американцы потеряли свое прежнее положеніе на рынкахъ Маньчжуріи.

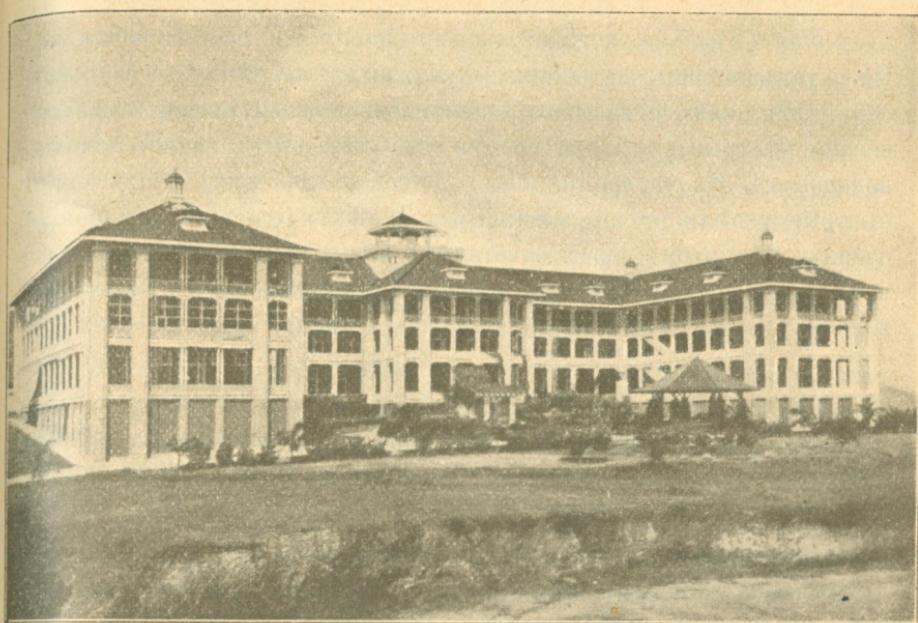
Японія оказалась преемницей Америки, и въ ея руки переходитъ почти вся торговля Соединенныхъ Штатовъ въ Маньчжуріи. Чтобы указать, насколько успѣшно Японія развивала здѣсь свою хлопчатобумажную торговлю, обратимъ вниманіе на нижеслѣдующую таблицу, въ которой сравниваются относительныя количества англійскихъ, американскихъ и японскихъ бумажныхъ продуктовъ, ввезенныхъ въ теченіе 1907/8 г.г. черезъ портъ Нючжуань <sup>3)</sup>:

	Х л о п ч а т о б у м а ж н ы я    и з д ъ л і я :					
	американскія		англійскія		японскія	
	1907	1908	1907	1908	1907	1908
	к	у	с	к	о	в
Шертингъ.	3.590	63.095	32.332	67.253	—	1.800
Шитингъ.	258.460	515.193	3.520	15.650	98.940	151.400
Дрилль.	194.570	—	3.075	1.840	9.200	52.200
Бумазея.	54.102	63.990	42.979	124.996	—	—

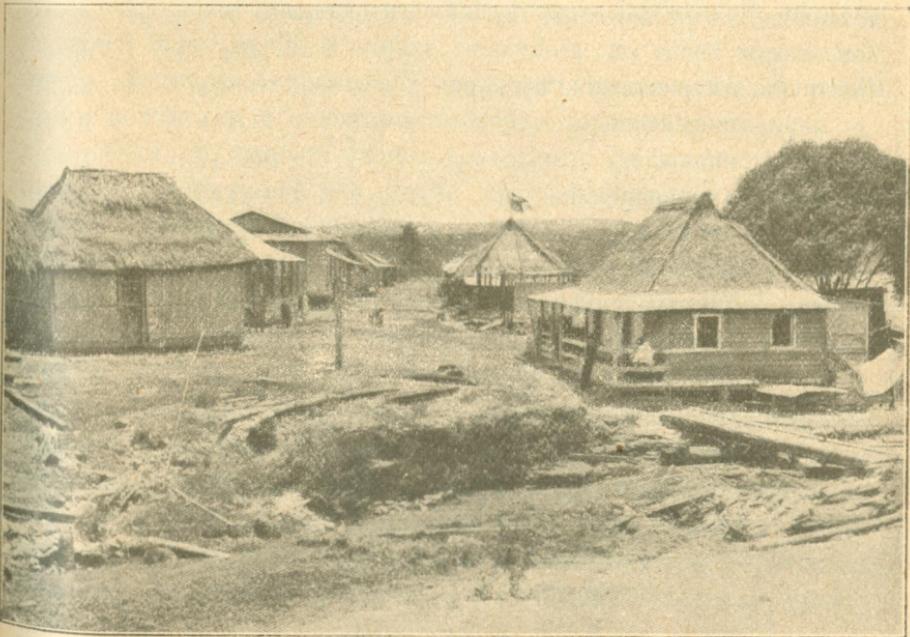
<sup>1)</sup> Munro Dana. G. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Kawakami Kiyoshi. K. American—Japanese Relations.



Гостиница „Tivoli“ въ г. Панама.



Панамская деревня.

Фактъ весьма поразительный: Японія, не поставлявшая въ Нючжуанъ съ 1900 года никакихъ бумажныхъ тканей, спустя всего восемь лѣтъ, какъ показываютъ вышеприведенныя цифры, сдѣлала весьма быстрые успѣхи и ввезла уже матерій въ значительномъ количествѣ. Въ то время какъ японская торговля дѣлала такие быстрые успѣхи, импортъ изъ Соединенныхъ Штатовъ постепенно падалъ. Объ этомъ свидѣтельствуютъ нижеслѣдующія цифры, изъ которыхъ виденъ ввозъ (въ кускахъ) американскихъ бумажныхъ тканей черезъ Нючжуанскій портъ съ 1903 по 1908 г.г.<sup>1)</sup>:

	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Шертингъ . . . . .	38.470	85.385	79.216	29.632	3.590	63.097
Шитингъ . . . . .	1.033.089	1.140.620	2.252.165	336.951	258.460	515.193
Дрилль . . . . .	596.625	442.291	974.537	65.958	130.540	194.570
Бумазея . . . . .	92.410	80.350	151.023	102.968	54.102	63.990

Въ послѣдніе годы Японія развивала свой импортъ хлопчато-бумажныхъ тканей въ Маньчжурію еще болѣе успѣшно, вытѣснивъ почти совершенно Америку. О степени интенсивности роста торговли Японіи и паденіи американской торговли свидѣтельствуетъ слѣдующій списокъ мануфактурныхъ товаровъ, ввезенныхъ въ Маньчжурію черезъ Дайренъ (Дальній)<sup>2)</sup>:

	1909	1910
Шертингъ, американскій, кусковъ . . . . .	4.824	2.559
"      англійскій,      "      . . . . .	8.871	1.346
"      японскій,      "      . . . . .	99.842	11.370
Шитингъ, американскій      "      . . . . .	28.115	9.640
"      англійскій,      "      . . . . .	6.203	1.381
"      японскій,      "      . . . . .	43.254	383.174
Дрилль, американскій,      "      . . . . .	3.344	3.161
"      англійскій,      "      . . . . .	192	3.203
"      японскій,      "      . . . . .	10.218	98.393
Кипорная ткань, американская . . . . .	11.810	40
"      англійская,      "      . . . . .	16.267	13.427
"      японская,      "      . . . . .	257	1.253
Бумажная пряжа, англ., пикулей . . . . .	42	—
"      "      индійская      "      . . . . .	11.535	1.611
"      "      японская      "      . . . . .	9.715	12.633

1) Idem.

2) Кротковъ Н. Н. Цитир. сочиненіе. стр. 49.

Энергичная деятельность японцевъ все болѣе и болѣе завоевываетъ маньчжурскіе рынки, вытѣсняя европейцевъ, а въ особенности американцевъ. Ввозъ всѣхъ дешевыхъ сортовъ мануфактурныхъ товаровъ перешелъ въ настоящее время почти исключительно въ руки японцевъ, но послѣдніе расширяютъ постепенно ввозъ и своихъ болѣе цѣнныхъ мануфактурныхъ издѣлій—сукна, шелка, коленкора и т. д. Бумажные платки, полотенца, одѣяла и мн. др. издѣлія ввозятся въ Маньчжурію также преимущественно изъ Японіи.

Разсмотримъ теперь состояніе торговли другими предметами. Къ главнѣйшимъ предметамъ импорта можно отнести еще табакъ и папиросы, керосинъ, муку, желѣзныя издѣлія, машины и желѣзно-дорожный матеріалъ.

Торговля табакомъ и табачными издѣліями въ Маньчжуріи сосредоточивается въ рукахъ Англійско-Американской Компаниі. Во время русско-японской войны присутствіе большого числа японскихъ солдатъ, естественно, благопріятствовало ввозу японского табака и казалось, что Японія сможетъ всецѣло овладѣть этой отраслью торговли. Но временный успѣхъ ея оказался въ этомъ отношеніи непрочнымъ. Когда японская армія удалилась съ полей Маньчжуріи, и страна вернулась къ своей нормальной жизни, Англійско-Американскій синдикатъ снова сдѣлался хозяиномъ положенія, а японская табачная торговля постепенно зачахла подъ его возрастающимъ давленіемъ. Въ настоящее время неѣтъ ни одного болѣе или менѣе крупного городка и мѣстечка, гдѣ-бы Англійско-Американская Компания не имѣла своихъ складовъ<sup>1)</sup>). Табачное дѣло, благодаря широкой рекламѣ и цѣлой сѣти агентовъ, которые, переѣзжая съ мѣста на мѣсто, предлашаютъ пачки папиросъ по чрезвычайно низкимъ цѣнамъ или даже даромъ, мало по малу монополизируется этой Компанией.

Что же касается торговли керосиномъ, то сильнымъ конкурентомъ американского импорта является не Японія, а Asiatic Petroleum Co, которая ввозить керосинъ изъ Малайскаго архипелага. Въ 1908 г. общее количество ввезенного керосина равнялось около 8.999.211 галлон.; изъ этого количества 7.236.260 гал. было изъ Соединенныхъ Штатовъ и 1.762.951 гал. изъ Малай-

<sup>1)</sup> Донесеніе Агента. стр. 21.

скаго архипелага<sup>1)</sup>. Въ 1912 г. въ Нючжуань быль ввезенъ керосинъ въ количествѣ 6.658.225 галлоновъ изъ Америки и 2.660.021 гал. изъ Малайскаго архипелага<sup>2)</sup>. Эти данныя показываютъ, что главнымъ поставщикомъ керосина являются Соединенные Штаты, которые все болѣе и болѣе проникаютъ на маньчжурскіе рынки. Въ большомъ количествѣ ввозится американцами также и мука. Годовой импортъ американской муки въ южную Маньчжурію достигаетъ приблизительно 47.396.270 фунтовъ<sup>3)</sup>. Торговлю мукой пытаются отбить у американцевъ русскіе харбинскіе мукомолы, а въ послѣдніе времена и японскіе. Русская мука уступила свое мѣсто въ южной Маньчжуріи американской и шанхайской, ибо интересы нашихъ мукомоловъ были направлены исключительно на Приамурье. Но въ 1913 г. была введена пошлина на муку, и наша маньчжурская мука принуждена была искать новые рынки въ южной Маньчжуріи и Китаѣ и тѣмъ должна была вступить въ конкуренцію съ американской и шанхайской. Успѣхъ американцамъ до сихъ поръ обеспечивала ихъ цѣна на муку, которая была нѣсколько ниже русской. Въ Нючжуанѣ цѣны на муку въ августѣ 1913 г. были слѣдующія<sup>4)</sup>:

Тѣлинская мука . . .	2 р. 42 к.	— 2 р. 58 к. за кулекъ (55 ф.)
Американская . . .	2 р. 14 к.	— 2 р. 40 к. "
Шанхайская . . .	1 р. 80 к.	— 2 р. 10 к. "

Препятствиемъ для успѣшности конкуренціи русской муки служила и транспортная плата. Такъ, напримѣръ, американцы платятъ за провозъ кулька муки въ 55 фун. отъ Санъ-Франциско до Шанхая, т. е. за 9.000 верстъ всего 10 коп., русскому же мукомолу за разстояніе въ 220 в., отъ Харбина до Куанченцзы, приходится платить 12 коп.<sup>5)</sup>. При такихъ условіяхъ русская мука въ южную Маньчжурію и Китай проникнуть не въ состояніи. Но постепенно развивается мукомольная промышленность японцевъ въ Маньчжуріи, и принимая во вниманіе условія кредита, транспорта и коммерческіе таланты японцевъ, можно предположить, что въ концѣ концовъ они смогутъ захватить все мукомольное дѣло въ

1) Kawakami Kiyoshi. К. Цитир. сочиненіе.

2) Донесеніе Агента. стр. 16.

3) Iyenaga. T. Japan in South Manchuria.

4) Донесеніе Агента. стр. 16.

5) Денисовъ. В. И. Россія на Дальнемъ Востокѣ. стр. 83.

свои руки, не только вытѣснивъ американцевъ изъ южной Маньчжуріи, но завладѣвъ даже и въ съверной Маньчжуріи этой крупной отраслью русской промышленности.

Въ небольшомъ количествѣ Соединенные Штаты ввозятъ также въ Маньчжурію желѣзнодорожные материалы, машины, желѣзныя и стальныя издѣлія. Хотя Америка въ этой области и встрѣчаетъ сильную конкуренцію со стороны Германіи, Англіи, Россіи и Японіи, но благодаря развитію здѣсь желѣзнодорожного строительства и промышленности, эти предметы будутъ еще много лѣтъ составлять одну изъ важнѣйшихъ статей въ спискѣ американского импорта въ Маньчжурію.

Теперешнее положеніе Соединенныхъ Штатовъ можетъ быть охарактеризовано слѣдующимъ образомъ. Ввозъ хлопчатобумажныхъ матерій и мануфактуръ значительно уменьшился, а въ нѣкоторыхъ отрасляхъ даже совершенно вытѣсненъ японцами. Американская торговля керосиномъ, желѣзными и стальными издѣліями, табакомъ, а въ особенности папиросами процвѣтаетъ и донынѣ, благодаря энергичной дѣятельности американскихъ компаний. „The Standart Oil Company“ занимаетъ нынѣ положеніе болѣе прочное, чѣмъ его соперники изъ Борнео, Суматры и Россіи. Англійско-Американская Табачная Компания, представляющая фактически американское предпріятіе, до сихъ поръ весьма успешно конкурируетъ съ продуктами, монополизированными японскимъ правительствомъ. За исключеніемъ этихъ двухъ послѣднихъ отраслей, американская торговля или значительно упала, или совершило исчезла.

Въ данное время первое мѣсто на всѣхъ маньчжурскихъ рынкахъ занимаютъ японцы, вытѣснивъ хлопчатобумажныя ткани и мануфактуру американцевъ, успѣшно конкурируя съ Англіей, Россіей и Германіей. Чѣмъ же объяснить этотъ чрезвычайно быстрый и всесторонній успѣхъ? Во-первыхъ, географическое положеніе Японіи даетъ ей очевидное преимущество передъ Европой и Америкой, конкурирующими съ ней на маньчжурскомъ рынкѣ. Японія весьма близко расположена къ маньчжурскимъ портамъ, а это даетъ возможность поддерживать регулярное и дешевое сообщеніе съ Нючжуаномъ, Дайреномъ, Владивостокомъ и другими портами, куда ввозится очень много японскихъ продуктовъ для нуждъ Маньчжуріи. Аннексія Кореи открыла японскимъ экспортёрамъ возможность быстро и дешево доставлять грузы по Корейской и Антунгско-Мукденской желѣзнымъ дорогамъ во многіе торговые пункты въ Маньчжуріи. Важной причиной успѣха служитъ также то, что

Японія является главнѣйшимъ покупателемъ маньчжурскихъ продуктовъ. Изъ общаго вывоза бобовъ и его продуктовъ Японія покупаетъ большую часть. То же можно сказать и о другихъ предметахъ маньчжурскаго вывоза<sup>1)</sup>). Существуютъ также и другія основанія, обезпечивающія успѣхъ японской торговли. Почти всѣ японцы, связанные торговыми оборотами съ Маньчжуріей, свободно владѣютъ китайскимъ языкомъ, великодѣльно знаютъ маньчжурскіе рынки, зорко слѣдятъ за развитиемъ вкусовъ и потребностей населенія. Кроме того Японія субсидировала свои пароходныя линіи въ Маньчжурію, устроила торговыя музеи во всѣхъ городахъ, послала цѣлый рядъ агентовъ, которые, умѣло и широко рекламируя японские товары, содѣйствовали ихъ успѣшному распространенію. Большимъ и важнымъ преимуществомъ японскихъ товаровъ, способствующимъ успѣшности конкуренціи, является ихъ дешевизна. Например, американскій шитингъ продается не ниже 14 іенъ 50 сенъ за кусокъ вѣсомъ отъ 13 до 14 фунтовъ, между тѣмъ какъ японскій шитингъ такого же качества и вѣса продается не выше 13 іенъ 80 сенъ<sup>2)</sup>.

Дѣятельность японцевъ въ Маньчжуріи не ограничивается одной только торговлей. Въ Маньчжурію стекаются японские капиталисты, развивающіе поразительную предпріимчивость; здѣсь возникаютъ и разрастаются японскіе заводы и фабрики, организуются торгово-промышленныя общества, эксплоатирующія всѣ природныя богатства Маньчжуріи, развивается желѣзводорожное строительство и т. д. Чтобы показать, какъ успешно подвигается предпріимательская дѣятельность японцевъ въ южной Маньчжуріи, мы укажемъ на развитіе дѣятельности Южно-Маньчжурской желѣзной дороги. Ея расходы, доходы и чистая прибыль были слѣдующіе<sup>3)</sup>:

Годы	Доходъ	Расходъ	Прибыль			
			І	е	н	ъ.
1907 . . .	12.543.116	10.526.531	2.016.485			
1908 . . .	17.615.682	15.502.102	2.113.580			
1909 . . .	23.113.933	17.342.234	5.771.698			
1910 . . .	24.777.685	21.079.368	3.708.316			
1911 . . .	28.155.079	24.487.652	3.670.427			
<b>Всего . . .</b>		<b>106.205.495</b>	<b>88.937.887</b>			<b>17.280.506</b>

1) Ieynaga. Т. Цитир. сочиненіе.

2) Kawakami Kiyoshi. К. Цитир. сочиненіе.

3) „Japan Magazine“. № 12. 1912.

Поливка болотъ противокомарной жидкостью.



Закладка минъ.



Правление Южно-Маньчжурской желѣзной дороги проявило также широкую дѣятельность въ созданіи городовъ и поселковъ, организаціи цѣлаго ряда разнородныхъ предприятій и заводовъ, учрежденіи школъ, больницъ, открытии сельско-хозяйственныхъ экспериментальныхъ станцій и боенъ, въ устройствѣ ярмарокъ и выставокъ и т. п. Благодаря всѣмъ этимъ мѣропріятіямъ, Южно-Маньчжурская желѣзная дорога превратилась въ одно изъ грандіознѣйшихъ предприятій.

Регуляторомъ финансовой жизни Маньчжуріи является Іокогама Спеси Банкъ (Specie Bank). Банкъ этотъ имѣеть своимъ назначеніемъ обслуживать слѣдующія операциіи<sup>1)</sup>:

1) Содѣйствовать развитію торговли между Японіей и южной Маньчжуріей и обслуживать послѣднюю въ качествѣ специального банка.

2) Развить ссудныя операциіи подъ недвижимое имущество и субсидировать предпріятія, обещающія прибыль, на самыхъ льготныхъ условіяхъ.

3) Насколько возможно, понизить ставки на размѣнъ денегъ и переводныя операциіи.

4) Открывать отдѣленія въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ центральное правительство найдетъ это желательнымъ.

Въ общемъ политика Японіи направлена всецѣло на то, чтобы закрѣпить за собою экономически Маньчжурію и „развивается она—говорить В. И. Денисовъ,—съ такой стремительностью, что едва успѣваемъ слѣдить за результатами все новыхъ и новыхъ шаговъ ея въ этомъ направленії<sup>2)</sup>. Вся эта политика и неутомимая дѣятельность имѣли замѣчательный успѣхъ и поставили Японію въ Маньчжуріи на весьма прочный, устойчивый фундаментъ, принесли ей господствующее положеніе на маньчжурскомъ рынке.

Весьма интересную характеристику политики Японіи въ Маньчжуріи даетъ японскій ученый Кійоси Каваками, выдержку изъ которой мы и приводимъ: „Японцы не создали условій, благопріятствующихъ развитію торговли въ Маньчжуріи, неправедными тайными способами. Они только воспользовались тѣмъ, что приготовила для нихъ природа. Географическое положеніе

1) „Вѣстникъ Азіи“ № 5 1910 г.

2) Денисовъ В. И. Цитир. сочиненіе. стр. 77.

Японії, обиліє дешеваго труда, прекрасное пониманіе потребностей страны, известное сходство между китайскимъ и ея языкомъ—развѣ всѣ эти условія не установлены природой, въ рукахъ которой Японія является лишь орудiemъ? Если Америка будетъ въ проигрышѣ въ дальневосточной торговлѣ, то она не будетъ имѣть права жаловаться на то, что Японія ей нечестно дала сдачу. Мы прекрасно сознаемъ, что какъ только мы начнемъ отвоевывать восточную торговлю отъ европейцевъ и американцевъ, послѣдніе перестанутъ быть по отношенію къ намъ предупредительными, симпатизирующими и радушными. Но въ этомъ мы ничего не можемъ подѣлать. Мы бѣдны; наши естественные источники ограничены; мы не можемъ сѣять пшеницу и рожь, разводить свиней и скотъ и жить „на жиру земли“, какъ вы, жители Америки; никто не оставилъ намъ кругленькаго завѣщанія, съ которымъ мы могли бы жить спокойно, не думая о завтрашнемъ днѣ. Всѣ бѣдны семья наци увеличиваются съ удивительной быстротой—такова иронія судьбы. Что сдѣлается съ нашими дѣтьми, все возрастающими въ количествѣ, если мы не будемъ фабриковать и вывозить возможно больше? Если мы привлекаемъ своихъ покупателей, продавая по болѣе дешевымъ цѣнамъ, то это не наша вина. Было бы неблагоразумно, хуже того, было бы жестоко—осуждать человѣка, трудящагося въ потѣ лица, безъ малѣйшаго намѣренія нарушить основныя предписанія справедливости и чести. Положеніе Японіи въ Маньчжуріи есть положеніе бѣднаго человѣка, который вынужденъ строго экономить и усиленно работать. Если Западъ не можетъ примириться съ тѣмъ, что торговля Японія развивается, просто потому, что это задѣваетъ его карманы, то Японія также не можетъ остаться бездѣйствовать дома для того, чтобы западныя страны могли пользоваться всѣмъ, чѣмъ имъ будетъ угодно<sup>1)</sup>.

Что же несеть Панамскій каналъ виѣшней торговлѣ Маньчжуріи, какія перемѣны вызоветъ онъ въ ея распределеніи между различными государствами? Панамскій каналъ, ставя Америку въ отношеніи къ маньчжурской, какъ и вообще ко всей дальневосточной торговлѣ, въ новыя болѣе выгодныя условія, безусловно внесетъ крупныя перемѣны какъ въ вывозную, такъ и въ ввозную торговлю Маньчжуріи.

1) Kawakami Kiyoshi. K. Цитир. сочиненіе.

Черезъ Панамскій каналъ имѣеть много шансовъ пойти наиболѣе крупный грузъ Маньчжуріи и основа ея сельскаго хозяйства — бобы. Бобы вывозятся изъ Маньчжуріи и въ сыромъ видѣ, и въ видѣ масла и жмыховъ. Главнымъ рынкомъ для бобовъ является Японія, а затѣмъ Англія. На Дальнемъ Востокѣ уже появились агенты, которые изучаютъ возможный экспортъ этого продукта черезъ новооткрывающійся каналъ. Заинтересовались этимъ экспортомъ въ связи съ открытиемъ Панамскаго канала и Соединенные Штаты и предписали своимъ маньчжурскимъ консуламъ обслѣдовать эту отрасль дальневосточной торговли<sup>1)</sup>. Подобное явленіе служитъ показателемъ того, какія крупныя перемѣны могутъ произойти въ направлениі маньчжурскихъ экспортныхъ грузовъ, въ ихъ распределеніи, а въ связи съ этимъ и въ ихъ производствѣ, вызывая въ послѣднемъ отношеніи вполнѣ естественное оживленіе и еще болѣе крупное развитіе. Помимо этихъ предметовъ, и всѣ другіе продукты маньчжурского экспорта, имѣющіе мѣстомъ своего сбыта атлантические берега Америки и Европы, оставивъ старые пути, направляются по болѣе короткимъ и дешевымъ — черезъ Панамскій каналъ. Къ этимъ предметамъ вывоза относятся яйца, свинина, дичь, птица и т. д. Маньчжурія довела, напримѣръ, экспортъ яицъ до 60 миллионовъ штукъ въ годъ. Этимъ дѣломъ сильно заинтересовались англійские предприниматели и въ предмѣстьѣ Харбина устроили питомникъ и инкубаторъ, разсчитанный на поль-милліона куръ<sup>2)</sup>. Они предполагаютъ экспортировать изъ Маньчжуріи въ Англію черезъ Панамскій каналъ, помимо яицъ и птицы, еще свинину, дичь и др. пищевые продукты. Эта путь представляеть значительныя преимущества не только въ отношеніи экономіи по транспорту, но, что гораздо важнѣе, представляетъ единственное направление для скоропортящихся продуктовъ, давая имъ возможность избѣгнуть высокой температуры Суэзскаго рейса.

Американцы въ связи съ установленіемъ новаго междуокеанскаго пути проявили сильный интересъ къ богатѣйшимъ лѣсамъ Маньчжуріи. Послѣ введенія въ Канадѣ суроваго лѣсоохранительнаго закона, маньчжурскій лѣсъ сталъ все чаще и чаще появляться на американскихъ рынкахъ. Но это дѣло до сихъ поръ

1) „Торгово-Промышленная Газета“. №272. 1913 г.

2) Idem.

плохо налаживалось, главнымъ образомъ, изъ за неудобствъ въ транспортѣ, которыя съ открытиемъ Панамскаго канала будутъ устранины. Всльдъ за открытиемъ новаго пути этотъ экспортъ значительно разовьется, о чмъ можетъ свидѣтельствовать тотъ интересъ, который проявили американцы, тщательно изслѣдующи въ послѣднее время лѣсное дѣло Маньчжуріи. Такимъ образомъ, оживится весь экспортъ Маньчжуріи, принявъ новое направлениe и значительно расширивъ свои прежніе размѣры.

Что же касается импорта, то и здѣсь будутъ вызваны Панамскимъ каналомъ не меньшія перемѣны, но съ той лишь разницей, что, въ то время какъ изъ экспортной торговли извлекутъ пользу многія государства, въ ввозной выгоды достанутся лишь однимъ Соединеннымъ Штатамъ. Основной причиной паденія американской торговли являлась отдаленность отъ Маньчжуріи ея торговопромышленныхъ центровъ и отсутствіе регулярнаго прямого сообщенія между американскими и маньчжурскими портами. Товары Соединенныхъ Штатовъ отправлялись, главнымъ образомъ, въ Шанхай, а оттуда уже ввозились въ Маньчжурію или китайскими купцами, или же торговыми фирмами другихъ національностей. Съ открытиемъ новаго прямого пути, вѣроятно, будутъ установлены прямые рейсы къ берегамъ сѣверо-восточной Азіи, что окажеть весьма цѣнную услугу болѣе успѣшному развитію американской торговли. Черезъ Панамскій каналъ направятся на берега восточной Азіи желѣзныя издѣлія, керосинъ, мануфактура, табакъ и другіе предметы, которые, будучи теперь поставлены въ новыя выгодныя условія, получивъ значительную экономію въ расходахъ и времени по транспорту, смогутъ болѣе успѣшно конкурировать съ однородными соперничающими товарами. Вотъ здѣсь и возникаетъ опасность для Японіи: не вытѣснятъ ли американские товары, а въ томъ числѣ и хлопчатобумажныя издѣлія своихъ соперниковъ—японские продукты? Но при ближайшемъ разсмотрѣніи положенія Японіи на маньчжурскихъ рынкахъ эта опасность едва ли окажется дѣйствительно угрожающей. Японія, какъ мы показали выше, такъ широко, такъ поразительно умѣло развила свою торгово-промышленную дѣятельность, заняла столь прочную позицію, что едва ли американцамъ удастся сдвинуть ее съ господствующаго положенія. Если принять во вниманіе всѣ естественные преимущества Японіи и учесть весь рядъ мѣроprиятий, принятыхъ ею для укрѣпленія своей позиціи, путемъ расши-

ренія и проведенія желѣзнодорожныхъ путей, увеличенія числа морскихъ рейсовъ, созданія покровительственныхъ тарифовъ по морскому и желѣзнодорожному транспорту для своихъ товаровъ, тщательному изслѣдованию маньчжурскихъ рынковъ,—то можно смѣло допустить, что вся тяжесть американской конкуренціи обрушится послѣ открытия Панамскаго канала скорѣе всего на европейскую, а въ томъ числѣ и русскую торговлю, въ особенности мануфактурную. Государствамъ, не располагающимъ преимуществами въ транспорте черезъ Панамскій каналъ, какими пользуются Соединенные Штаты, несмотря на всѣ усилия, едва ли удастся сохранить свое былое положеніе.

Однимъ словомъ, открытие Панамскаго канала не пройдетъ беззлѣдно и для Маньчжуріи, а вызоветъ весьма существенныя и крупныя перемѣны во всей ея виѣшней торговлѣ, повлечетъ измѣненія въ распределеніи вывоза и ввоза между государствами, нынѣ соперничающими на маньчжурскихъ рынкахъ. Все же это въ свою очередь не можетъ не отразиться и на теченіи всей хозяйственной жизни Маньчжуріи.

## II.

Корею отъ Японіи отдѣляетъ лишь проливъ въ 200 километровъ. Эта близость и вызвала съ незапамятныхъ временъ торговое и политическое общеніе, обмѣнъ материальными благами. Въ Кореѣ Японія имѣла даже съ самыхъ отдаленныхъ временъ въ порту Фузанѣ торговое поселеніе, которое и являлось въ тѣ времена базой корейско-японского товарообмѣна. Древнѣйшая исторія сношеній Японіи съ Кореей весьма богата, полна интересныхъ фактовъ, но недостатокъ мѣста не позволяетъ намъ остановиться на этомъ вопросѣ болѣе подробно. Мы ограничимся лишь указаніемъ, что на протяженіи нѣсколькихъ столѣтій вплоть до второй половины XIX вѣка эти отношенія носятъ непостоянный характеръ, то совершенно прекращаясь, то снова возобновляясь. Въ 1868 г. императорское правительство снарядило въ Корею специальное посольство, съ намѣреніемъ восстановить прежнія мирные отношенія. Какъ разъ къ этому времени въ Кореѣ разрастается непримиримая вражда къ западному „варварству“, ненависть къ иностранцамъ, а въ томъ числѣ и къ японцамъ. Иностранцы не допускались совершенно на берега страны Утренняго Спокойствія, а христіанское населеніе неоднократно под-

вергалось жестокому преслѣдованию и даже избивалось. Наконецъ, въ 1875 г. въ Корею былъ отправленъ военный корабль „Уніо-кванъ“, съ цѣлью заставить Корею отказатьться отъ политики замкнутости и полной изолированности. На сей разъ миссія увѣнчалась успѣхомъ, и въ 1876 г. былъ подписанъ договоръ объ установленіи постоянныхъ сношеній съ Японіей, который и является первымъ дипломатическимъ документомъ, открывшимъ современнымъ народамъ доступъ къ берегамъ Кореи<sup>1)</sup>. Японскіе послы въ Кореѣ сыграли, такимъ образомъ, такую же роль, какую нѣкогда коммодоръ Перри сыгралъ у береговъ Японіи. Съ тѣхъ поръ политическая и торговая сношенія Японіи съ Кореей неустанно росли и развивались. Какъ шелъ процессъ развитія японско-корейской товарообмѣна, видно изъ слѣдующихъ данныхъ<sup>2)</sup>:

Годы	Экспортъ	Импортъ
1887	551.908 іень	1.010.375 іень
1897	5.196.573	8.864.360
1898	5.844.332	4.796.032
1899	6.995.931	4.976.167
1900	9.935.272	8.805.618
1901	11.372.550	10.052.438
1902	10.554.182	7.957.946
1903	11.761.494	8.912.151
1904	20.389.728	6.400.777
1905	22.618.870	6.150.541
1906	25.209.796	8.205.942
1907	32.792.476	16.371.512
1908	30.273.171	13.713.419
1909	26.997.842	14.139.067
1910	17.450.330	8.591.835.

Такимъ образомъ, торговая связь Японіи съ Кореейширилась и развивалась очень быстро. Подобные успѣхи можно объяснить изумительной энергіей и настойчивостью предпринимателей и цѣльмъ рядомъ разнообразнѣйшихъ мѣропріятій, принятыхъ Японіей. Японское правительство, стараясь осуществить свои стремленія, направленныя къ укрѣпленію торговой позиціи на рынкахъ Кореи, субсиди-

<sup>1)</sup> Стәдъ. А. Цитир сочиненіе. стр. 163.

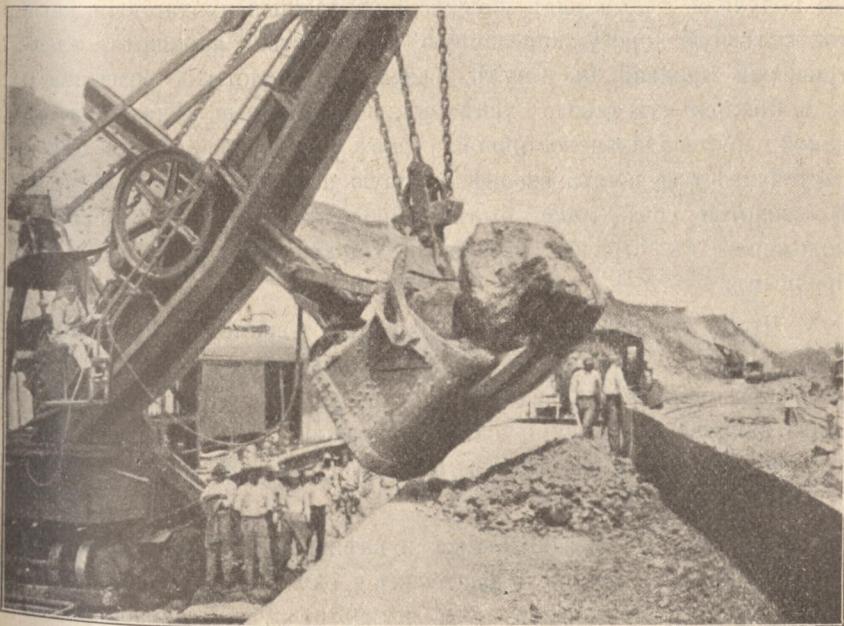
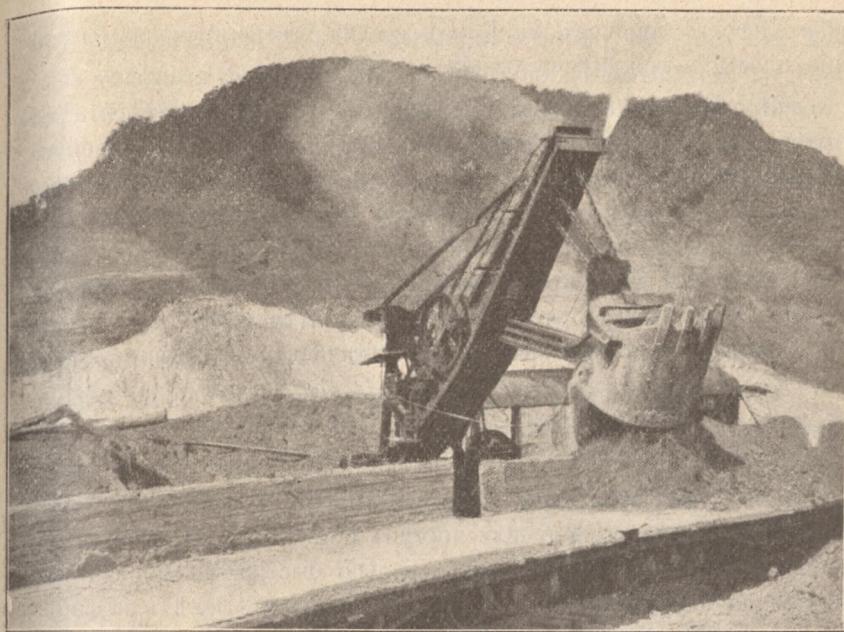
<sup>2)</sup> The Exporters' Directory of Japan. 1913.

ровало пароходные общества, поддерживающие рейсы къ корейскимъ портамъ, содѣйствовало открытию банковъ, имѣющихъ своимъ назначениемъ всячески облегчать и развивать торговыя сношения, устраивало посредническія конторы и т. п<sup>1</sup>). При поддержкѣ своихъ дипломатическихъ представителей японцы захватили лучшіе земельные участки въ корейскихъ портахъ, что также содѣйствовало успѣхамъ Японіи. Среди факторовъ, способствовавшихъ развитію японской торговли въ Кореѣ, слѣдуетъ упомянуть объ „Обществѣ изученія и поощренія японско-корейской торговли“. Это Общество, имѣющее своей основной задачей покровительство японской торговлѣ внутри Кореи, широко развило свою дѣятельность по всей странѣ, что чрезвычайно облегчало японцамъ сношения съ населеніемъ и, благодаря умѣлой постановкѣ дѣла, вскорѣ обеспечило Японіи блестящее положеніе на корейскихъ рынкахъ<sup>2</sup>.

Но еще несравненно больше содѣйствовала упроченію Японіи въ Кореѣ блестящая побѣда, закончившая войну съ Россіей. Съ тѣхъ порь установилась съ Кореей тѣсная, неразрывная связь, которая и завершилась въ 1910 г. присоединеніемъ Кореи къ Японской имперіи. Такимъ образомъ, съ международной точки зрѣнія Корея перестала существовать, а народъ, ради покоренія которого японцы вели столь много кровавыхъ войнъ, пересталъ существовать какъ свободная, самостоятельная нація и отнынѣ составляеть не болѣе какъ одну изъ народностей Японіи. Аннексія Кореи, явившаяся чрезвычайно важнымъ моментомъ въ современной исторіи Дальн资料го Востока, открыла и новую эру полнѣйшаго экономического и политического господства Японіи надъ полуостровомъ Азіи — страной Утренняго Спокойствія. Японія, ставъ твердой стопой въ этой странѣ, рѣшительными и смѣлыми шагами двинулась по пути кореннаго переустройства политической, общественной и хозяйственной жизни своей новой колоніи. Насаждались здѣсь по инициативѣ или при поддержкѣ правительства банки, почта, телеграфъ, административныя и торговыя учрежденія, акціонерныя общества; организовалась эксплоатација почвенныхъ, водныхъ и лѣсныхъ богатствъ; однимъ словомъ, началась спѣшиная и всесторонняя перестройка жизни Кореи, проводились всевозможныя реформы, распространялись неустанно блага европейской культуры.

<sup>1)</sup> Азбелевъ. Н. П. Цитир. сочиненіе. стр. 83.

<sup>2)</sup> Idem. стр. 84.



Паровые лопаты.

Дѣятельность японцевъ въ Кореѣ весьма быстро принесла блестящіе плоды, а вся страна ожила и преобразовалась.

Присоединеніе Кореи—неизмѣримо огромной важности событіе въ исторіи Японіи. Благодатный климатъ, плодородная почва, минеральная и лѣсная богатства, прекрасные берега, устьянные удобными гаванями и бухтами, богатыя рыбная ловля, обширныя плантациіи риса, хлопка и табака—вотъ тѣ экономическая блага, какія Корея можетъ предоставить Японіи. Но помимо экономическихъ богатствъ, Корея имѣеть еще для Японіи и первостепенное значеніе, какъ прекрасная стратегическая позиція.

Съ давнихъ порь заинтересовались Кореей и янки, стремящіеся къ господству надъ всѣмъ Тихимъ океаномъ, и она неоднократно раздражала имперіалистскіе аппетиты Соединенныхъ Штатовъ. Утвердившись въ Китаѣ и Японіи, Соединенные Штаты договоромъ 1883 г. получили доступъ и въ Корею. Торговыя сношенія стали здѣсь развиваться довольно быстро, и Америка возлагала на эту страну весьма большія надежды. Вслѣдъ за фабрикатами стала проникать въ Корею и американскій капиталъ. Благодаря настойчивости и дѣятельности своей дипломатіи, американцы получили цѣлый рядъ концессій на важныя предпріятія, какъ то: желѣзную дорогу, переданную впослѣдствіи японцамъ, электрическій трамвай въ Сеулѣ, разработку золотыхъ розсыпей и т. д. Исходя изъ такихъ успѣховъ, Соединенные Штаты ни въ какой другой дальневосточной странѣ не добивались съ такой настойчивостью занять вполнѣ прочную позицію, какъ въ Кореѣ. Но золотой сонъ янки былъ непродолжителенъ, и блестящее положеніе въ странѣ Утренняго Спокойствія оказалось непрочнымъ.

Чтобы выяснить болѣе подробно современное положеніе Соединенныхъ Штатовъ въ Кореѣ, чтобы хоть въ общихъ чертахъ обрисовать ихъ дальнѣйшія перспективы послѣ открытія Панамскаго канала, необходимо сдѣлать краткое обозрѣніе всей иностранной торговли въ Кореѣ въ связи съ той ролью, какую играетъ въ ней Америка.

Если разматривать данные о внѣшней торговлѣ Кореи, то можно замѣтить, что среди азіатскихъ и европейскихъ государствъ Соединенные Штаты занимаютъ четвертое мѣсто: первой идетъ Японія, затѣмъ Китай, а уже за ними слѣдуетъ Англія и послѣд-

ней—Америка. Въ 1903 г. общее количество импорта изъ Америки оцѣнивалось лишь въ 398.377 іенъ. Но проходитъ всего пять лѣтъ, и торговля Соединенныхъ Штатовъ обнаруживаетъ поразительный ростъ, увеличившись почти въ 11 разъ, между тѣмъ какъ Англія и Японія увеличили свой импортъ соотвѣтственно въ восемь и въ два раза, а торговля Китая не только не возрастила, но даже падала. О настойчивости и энергичномъ наступательномъ движениі amerikanцевъ на Корею говоритъ тотъ весьма краснорѣчивый фактъ, что въ то время какъ Японія, пользуясь преимуществами своего географического положенія и энергичной дѣятельностью значительного количества своихъ гражданъ, поселившихся въ Кореѣ, сумѣла лишь удвоить экспортъ въ Корею, американскій экспортъ увеличился въ одиннадцать разъ. Какъ развивался импортъ въ Корею изъ Америки и Японіи за промежутокъ 1901—1910 г.г., видно изъ слѣдующей таблицы<sup>1)</sup>:

Годы	Импортъ изъ Америки	Импортъ изъ Японіи
1901	398.377 іенъ	11.554.969 іенъ
1904	1.813.115 „	19.007.287 „
1905	1.978.812 „	23.581.899 „
1906	2.557.511 „	23.914.154 „
1907	3.295.558 „	27.363.872 „
1908	4.194.529 „	24.038.458 „
1909	2.396.975 „	21.852.245 „
1910	3.204.668 „	25.348.085 „

Если мы сравнимъ торговые обороты Соединенныхъ Штатовъ съ Кореей съ торговлей другихъ главнѣйшихъ государствъ, то получится слѣдующая картина<sup>2)</sup>:

<sup>1)</sup> „The American-Japanese Trade Journal“. № 2. 1911 г. и Annual Report on Reforms and Progress in Chosen.

<sup>2)</sup> Annual Report on Reforms and Progress in Chosen (Korea). 1911.

ГОСУДАРСТВА		1905	1906	1907	1908	1909	1910
Японія . . . . .	ієпъ	ієнъ	ієнъ	ієпъ	ієнъ	ієнъ	ієнъ
{ Экспортъ . . . . .	5.611.925	7.231.931	12.918.217	10.963.353	12.081.738	15.378.643	
{ Импортъ . . . . .	24.044.216	23.266.234	28.293.381	24.040..65	21.852.245	25.348.085	
Всего . . . . .	29.653.141	30.501.168	41.241.628	35.003.818	33.933.983	40.726.728	
Китай . . . . .	2.278.665	1.000.657	3.219.982	2.247.458	3.203.461	3.025.836	
{ Экспортъ . . . . .	6.463.042	4.372.028	5.577.628	4.882.246	4.473.209	3.815.274	
{ Импортъ . . . . .	5.372.685	8.741.707	8.797.610	7.129.704	7.676.670	6.871.110	
Азіат. Россия . . . . .	19.661	650.828	787.342	772.772	781.528	1.155.357	
{ Экспортъ . . . . .	110.772	55.513	67.382	45.234	41.404	17.970	
{ Импортъ . . . . .	130.433	706.341	854.724	818.006	828.932	1.173.327	
Англія . . . . .	6.320	14.703	10.843	5.746	50.126	24.719	
{ Экспортъ . . . . .	369.997	33.059	4.210.779	6.781.715	6.478.224	6.226.524	
{ Импортъ . . . . .	376.317	47.762	4.221.622	6.787.461	6.528.350	6.25..243	
Соед. Штаты . . . . .	1.978.812	2.557.502	2.918.940	45.106	68.978	304.867	
{ Экспортъ . . . . .	1.978.812	2.557.727	2.921.117	4.191.529	2.396.975	3.204.668	
{ Импортъ . . . . .	—	—	—	4.239.635	2.465.953	3.505.535	
Франція . . . . .	—	—	—	500	6.110	156	
{ Экспортъ . . . . .	—	—	—	114.167	75.541	96.039	
{ Импортъ . . . . .	—	—	—	9.224	11.667	81.651	
Всего . . . . .	—	—	—	9.224	11.667	96.195	
Германія . . . . .	—	—	—	—	6.581	36.505	
{ Экспортъ . . . . .	—	—	—	—	395.331	512.678	
{ Импортъ . . . . .	—	—	—	22.266	40.1.912	488.281	
Всего . . . . .	—	—	—	2.072	549.183	501.253	
Бельгія . . . . .	—	—	—	—	2.170	25	
{ Экспортъ . . . . .	—	—	—	—	66.088	146.126	
{ Импортъ . . . . .	8.013	5.036	18.115	68.258	146.151	120.976	
Всего . . . . .	8.913	5.036	18.115	—	—	120.976	
Общий итогъ . . . . .	7.916.571	8.902.387	16.973.574	14.113.310	16.248.888	19.913.843	
Импортъ . . . . .	32.971.852	30.291.445	41.387.510	41.025.523	36.648.770	39.782.756	
Всего . . . . .	39.193.832	40.888.423	58.361.114	58.361.114	58.361.114	59.696.599	
(Включая др. госуд.)							

Если же торговыя сношениа различныхъ государствъ съ Кореей прелстवить въ видѣ процентныхъ отношеній, то получимъ слѣдующія данныя<sup>1)</sup>:

		1905	1908	1910
Японія . . . . .	Экспортъ . . . . .	70.9	77.7	77.2
	Импортъ . . . . .	72.9	58.6	63.7
	Всего . . . . .	72.5	63.5	68.2
Китай . . . . .	Экспортъ . . . . .	28.7	15.9	15.2
	Импортъ . . . . .	19.7	11.9	09.7
	Всего . . . . .	21.4	12.9	11.5
Азіатская Россія . . . . .	Экспортъ . . . . .	00.3	05.5	05.8
	Импортъ . . . . .	00.3	00.1	00.0
	Всего . . . . .	00.3	01.5	02.0
Англія . . . . .	Экспортъ . . . . .	00.1	00.0	00.1
	Импортъ . . . . .	01.1	16.5	15.7
	Всего . . . . .	00.9	12.3	10.5
Соединенные Штаты . . . . .	Экспортъ . . . . .	00.0	00.3	01.5
	Импортъ . . . . .	06.0	10.3	08.1
	Всего . . . . .	04.9	07.7	05.9
Другія государства . . . . .	Экспортъ . . . . .	00.0	00.5	00.2
	Импортъ . . . . .	00.0	02.6	02.8
	Всего . . . . .	00.0	02.1	01.9

Такимъ образомъ, мы видимъ, что 63 слишкомъ процента импортной торговли Кореи принадлежало Японіи, т. е. она занимала въ этомъ отношеніи первое мѣсто. Въ то время какъ импортъ изъ Японіи достигалъ 63% общаго импорта въ Корею, корейскіе товары были вывезены въ Японію на сумму 10 миллионовъ іенъ слишкомъ, что составляетъ 77% общей экспортной торговли полуострова. Въ противовѣсь этому огромному пріобрѣтенію, сдѣланному Японіей, Америка приняла участіе въ 1910 г. въ экспортной торговлѣ Кореи въ размѣрѣ всего лишь 1.5%, что по сравненію съ предыдущими годами составляетъ все же некоторый прогрессъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ сравнивается экспортъ изъ Кореи въ Японію и Америку на протяженіи отъ 1905 до 1910 года<sup>2)</sup>:

1) Idem.

2) Idem.

Годы	Экспортъ въ Америку	Экспортъ въ Японію
1905 . . . .	-- іень	5.611.925 іень
1906 . . . .	225	7.234.934
1907 . . . .	2.177	12.948.247
1908 . . . .	45.106	10.963.353
1909 . . . .	68.978	12.081.738
1910 . . . .	304.867	15.378.643

Если дальше болѣе подробно разсмотрѣть статистическія данныя, относящіяся къ американскому экспорту въ Корею, то особенно рѣзко бросается въ глаза тотъ фактъ, что американская торговля начала особенно быстро развиваться съ тѣхъ поръ, какъ Японія заняла полуостровъ. До утвержденія японскаго протектората американскій экспортъ въ Корею былъ весьма незначителенъ и напримѣръ въ 1903 г. доходилъ лишь до 398.377 іень. Но послѣ того какъ Японія стала господствовать въ Кореѣ, американскій экспортъ сталъ здѣсь чрезвычайно быстро расти и уже въ слѣдующемъ году, т. е. въ 1904, онъ опредѣлялся въ 1.813.115 іень. Это явленіе объясняется не простой случайностью, ибо статистическія данныя ясно свидѣтельствуютъ о томъ, что внезапное увеличеніе американской торговли было вызвано японскимъ спросомъ на американскіе товары. Съ момента установлѣнія протектората американскій экспортъ въ Корею непрерывно и быстро прогрессировалъ. Тоже самое наблюдается и послѣ аннексіи Кореи и окончательного присоединенія ея къ Японской имперіи. Такъ, статистическія данныя указываютъ, что развитіе импорта Соединенныхъ Штатовъ въ Корею шло слѣдующимъ образомъ<sup>1)</sup>:

	Экспортъ	Импортъ
1910 . . . .	304.867 іень	3.204.668 іень
1911 . . . .	953.344	4.260.903
1912 . . . .	95.552	6.460.026

Эти факты разсѣиваются тотъ невѣрный взглядъ, что въ періодъ своего протектората въ Кореѣ, Японія враждебно и недобросовѣстно относилась къ принципу „открытыхъ дверей“, а также и то, что со времени установлѣнія своего господства Японія старается наносить особенный ущербъ американскому интересамъ путемъ всяческихъ происковъ и тормозовъ.

1) The Thirteenth Financial and Economic Annual of Japan.

Главные предметы экспорта изъ Америки въ Корею—желѣзно-дорожные матеріалы, керосинъ и мука. Въ отношеніи этихъ трехъ предметовъ Соединенные Штаты почти монополизировали рынокъ. Всѣ другіе предметы экспорта изъ Соединенныхъ Штатовъ, какъ то: папиросы, лѣсъ (изготовленный для различныхъ подѣлокъ), цементъ, гвозди, шертингъ, шитингъ и соленая рыба, хотя и ввозятся въ значительныхъ размѣрахъ, но встрѣчаются сильныхъ конкурентовъ въ японскихъ, англійскихъ, а въ иѣкоторыхъ случаихъ даже и въ китайскихъ товарахъ. Въ 1908 г. количество ввезенной въ Корею изъ Соединенныхъ Штатовъ муки исчислялось въ 372.816 іенъ противъ 11.475 іенъ японской муки<sup>1)</sup>). Американскій керосинъ въ томъ же году ввозился на 1.369.991 іену, между тѣмъ какъ русскій—на 20.409, а изъ малайскаго архипелага—на 50.000 іенъ; къ 1910 г. американскій керосинъ занялъ исключительное положеніе, вытѣснивъ совершенно русскій, а отчасти и малайскій<sup>2)</sup>). Наиболѣе крупными соперниками Соединенныхъ Штатовъ на рынкахъ Кореи является лишь Японія и Англія, а Китай хотя и имѣетъ сравнительно большиѳ обороты съ Кореей, но китайскіе товары таковы, что нисколько не могутъ соперничать съ американскими. Конкурирующимъ товаромъ на первый взглядъ могутъ показаться лишь папиросы, вывозимыя изъ Китая на весьма значительную сумму (въ 1908 г., напримѣръ, китайскихъ папиросъ было ввезено на 176.010, а американскихъ на 48.501 іену), но въ дѣйствительности эти папиросы, большей частью, изъ Шанхая, отправляемыя Англійско-Американской Компанией<sup>3)</sup>). Разсмотримъ теперь болѣе подробно продукты ввоза изъ Соединенныхъ Штатовъ въ связи съ однородными продуктами, ввозимыми изъ другихъ странъ<sup>4)</sup>.

Товары	Изъ Америки	Изъ Японіи	Изъ Англіи
Мука . . . . .	372.816 іенъ	11.475 іенъ	— іенъ
Керосинъ . . . . .	1.369.991	1.124	—
Рельсы . . . . .	944.486	22.535	27.101
Локомотивы . . . . .	343.469	39.911	27.106

<sup>1)</sup> „The American—Japanese Trade Journal“. № 2. 1911.

<sup>2)</sup> Annual Report on Reforms and Progress in Chosen (Korea).

<sup>3)</sup> „The American-Japanese Trade Journal“. № 2. 1911.

<sup>4)</sup> Idem.

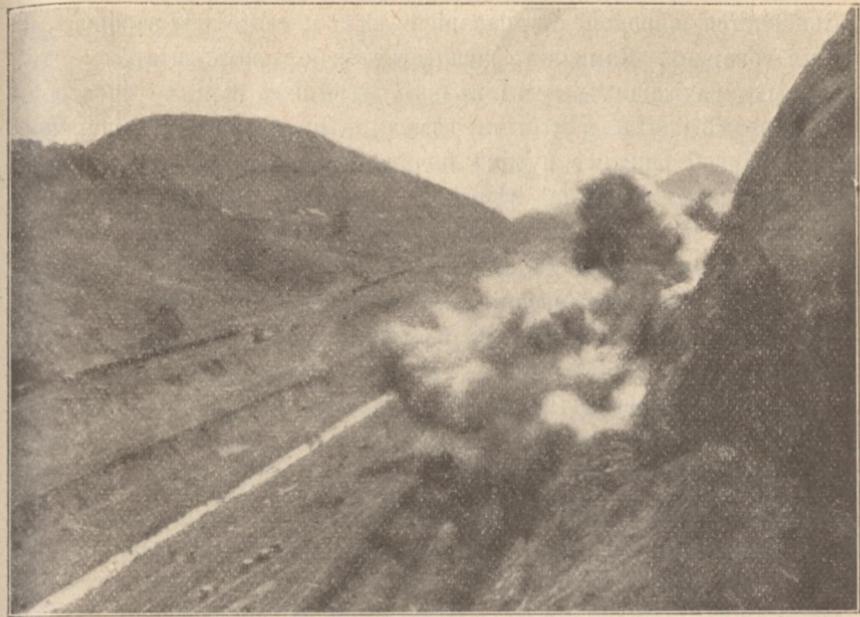
Вагоны . . . . .	192.633	6.996	5.704
Соленая рыба . .	27.387	100.547	—
Свѣчи . . . . .	20.464	47.071	44.353
Шитингъ . . . . .	39.142	2.138.620	792.601
Шертигъ . . . . .	7.390	32.842	2.898.439
Желѣзные прутья	22.966	17.551	101.916
Гальванизирован.			
желѣзо . . .	15.551	22.214	203.814
Желѣзныя трубы	6.365	—	581.785
Желѣзные гвозди	30.086	10.513	49.902
Папиросы . . . . .	48.501	616.290	99.832
Телеф. и телегр.			
материалы .	11.835	228.315	16.587
Лѣсъ . . . . .	32.680	168.351	—
Цементъ . . . . .	31.666	202.330	—

Въ Корейской торговлѣ помимо Соединенныхъ Штатовъ принимаютъ еще нѣкоторое участіе и ея колоніи, главнымъ образомъ, Гавайскіе и Филиппинскіе острова. Поставляютъ они преимущественно табакъ и сахаръ. Общий размѣръ ихъ торговыхъ оборотовъ въ 1908 г., т. е. въ первый же годъ установленія торговыхъ сношеній съ Кореей оказался слѣдующій<sup>1)</sup>:

	Экспортъ	Импортъ
Филиппинскіе острова . . . . .	60 іенъ	66.925 іенъ
Гавайскіе                  "	—	23.274

Заканчивая вопросъ о состояніи американской торговли въ Кореѣ, остановимся еще на разсмотрѣніи основного продукта этой торговли — папирошъ и табака въ связи съ дѣятельностью Англійско-Американской Компаниіи. К. Каваками приводитъ вычисленіе, что Корея ежегодно потребляетъ 840.000.000 папирошъ, изъ которыхъ 40.000.000 доставляется ежемѣсячно Японіей, а остальное количество приходится на долю Англійско-Американской Компаниіи. Такимъ образомъ, около 50% всей торговли папирошами въ Кореѣ находится въ рукахъ американцевъ. Выше мы указали также, что около 50% той же торговли въ Маньчжурии принадлежитъ американскому предпріятію той же Англійско-Американской Компаниіи. Такой успѣхъ Компаниіи на Дальнемъ Востокѣ

<sup>1)</sup> The Second Annual Report on Reforms and Progress in Korea. 1909.



Взрывъ динамита.



Видъ оползня у Кулебры.

объясняется широкой организацией дѣла и системой распространения товаровъ. Компания располагаетъ большимъ штатомъ дѣятельныхъ служащихъ, агентовъ изъ туземцевъ или же иностранцевъ, владѣющихъ мѣстными языками, прибѣгаеть къ широкой и заманчивой рекламѣ путемъ печатныхъ плакатовъ, иллюстрированныхъ каталоговъ на мѣстныхъ языкахъ, путемъ, наконецъ, ловкихъ вояжеровъ, раздающихъ бесплатно съ цѣлью рекламы пробныя пачки папиросъ. Благодаря такой энергичной дѣятельности и широкой организациіи, американцы свою торговлю табакомъ и папиросами поставили на весьма твердый фундаментъ, и она будетъ процвѣтать здѣсь, вѣроятно, еще много лѣтъ.

Что же внесетъ Панамскій каналъ въ положеніе торговыхъ интересовъ Японіи и Соединенныхъ Штатовъ въ Кореѣ? Здѣсь въ общемъ получится та же картина, что и въ Маньчжуріи. Съ открытиемъ Панамскаго канала американцы черезъ него направлять въ Корею свои табачныя, желѣзныя и хлопчатобумажныя издѣлія, которыя донынѣ пользовались менѣе выгоднымъ Суэзскимъ направлениемъ. Этимъ путемъ направится и крупнѣйшая статья ввоза Америки въ Корею—керосинъ. Благодаря новому положенію американские продукты еще болѣе успѣшно будутъ конкурировать съ европейскими и въ трехъ крупнѣйшихъ статьяхъ корейскаго импорта займутъ господствующее, а можетъ быть даже и монопольное положеніе, о чёмъ свидѣтельствуютъ нынѣшнія тенденціи, направленныя въ эту сторону. Новый путь откроетъ также болѣе легкій доступъ въ Корею и другимъ американскимъ товарамъ, къ которымъ слѣдуетъ отнести: башмаки, туфли, часы, каучукъ, резиновыя издѣлія, холодильники, мѣдныя и желѣзныя издѣлія, шляпы, фуражки и т. д. Всѣ эти товары вмѣстѣ съ ростомъ европеизаціи корейского населенія найдутъ все болѣе увеличивающійся рынокъ. Незначительное вліяніе окажетъ Панамскій каналъ на экспортную торговлю Кореи въ Соединенные Штаты, ибо послѣдніе, за исключеніемъ лѣса, кожи и ископаемыхъ, мало нуждаются въ корейскихъ продуктахъ вывоза. Что же касается европейскихъ государствъ, то ихъ все возрастающей торговлѣ, а въ особенности Англіи, Германіи и Россіи послѣ открытия Панамскаго канала будетъ нанесенъ весьма чувствительный ударъ, и имъ, вѣроятно, придется въ силу необходимости уступить свое мѣсто Соединеннымъ Штатамъ, поставляющимъ однородные предметы.

На интересахъ Японіи въ Кореѣ Панамскій каналъ едва

ли отразится, а если и отразится даже, то главнымъ образомъ на торговлѣ табачными издѣліями и притомъ лишь, вѣроятно, въ первые годы, ибо табачное дѣло, какъ культура табака, такъ и переработка его сильно развивается и въ самой Японіи и въ Кореѣ. Это подаетъ надежду съ теченіемъ времени поставить табачное дѣло на такую ступень, чтобы съ успѣхомъ соперничать и вытѣснить американцевъ. Японія, поставляющая въ огромныхъ размѣрахъ на рынки Кореи хлопчатобумажная ткани, сахаръ, сакэ, спички, одежду, бумагу, уголь, пищевые продукты, благодаря своимъ географическимъ и политическимъ условіямъ и прекрасной организаціи своихъ торгово-промышленныхъ предпріятій въ Кореѣ, не уступить здѣсь своей позиціи, которая досталась ей съ затратой такихъ огромныхъ средствъ, энергіи и ради которой приходилось проливать столько крови. Еще меньшее вліяніе сможетъ оказать Панамскій каналъ на вывозъ Японіи изъ Кореи, ибо, являемая и нынѣ главнѣйшей покупательницей крупнѣйшихъ корейскихъ продуктовъ—риса, хлопка, шпеницы, ячменя, рыбы, бобовъ, продуктовъ животноводства и т. д., Японія останется таковой и впредь. Такимъ образомъ, Панамскій каналъ, вліяя на успѣшность торговли американцевъ въ Кореѣ, содѣйствуя послѣднимъ въ вытѣсненіи отсюда европейскихъ фабrikатовъ, нисколько не нарушить чрезвычайно важныхъ торговыхъ интересовъ Японіи, крайне нуждающейся, какъ въ корейскомъ ввозѣ, такъ и вывозѣ.

### III.

Формоза, открытая китайцами въ началѣ VII вѣка, начиная съ 1600 г., стала притягивать къ себѣ взоры очень многихъ европейцевъ<sup>1)</sup>. Португальцы, голландцы и испанцы добивались на этомъ островѣ первенства и пытались пріобрѣсти для себя здѣсь надежное пристанище. Голландцы, утвердившись на Формозѣ между 1624—1661 г.г., принуждены были черезъ нѣкоторое время передать власть Китаю, который и держался на островѣ до японско-китайской войны 1895 г., когда послѣдний, согласно условіямъ мирного договора, былъ переданъ Японіи<sup>2)</sup>. Сношенія же японцевъ съ островомъ

<sup>1)</sup> Формоза—название европейское и означаетъ „красивый островъ“. Въ Китаѣ и Японіи этотъ островъ известенъ подъ именемъ Тайванъ, означающимъ „засыпанная бухта“.

<sup>2)</sup> Чемберленъ, проф. Вся Японія. стр. 352.

начались за нѣсколько вѣковъ раньше. Они выступали здѣсь въ качествѣ то мирныхъ жителей, то морскихъ разбойниковъ.

Японія, такъ сильно нуждающаяся въ свободныхъ пространствахъ земли для своего густого и быстро увеличивающагося населенія, сдѣлала на Формозѣ свой первый колонизаціонный опытъ. Овладѣвъ этимъ островомъ и сразу оцѣнивъ его превосходное коммерческое и стратегическое значеніе, Японія принялась за развитіе здѣсь разнообразнѣйшихъ отраслей промышленности и правильную эксплоатацию его огромныхъ природныхъ богатствъ. Богатства же эти столь обширны, что послѣ тщательного обслѣдованія острова, чѣмъ нынѣ заняты японскіе ученые и предприниматели, и усмиренія туземныхъ дикарей, они будутъ приносить крупные доходы какъ японскимъ колонистамъ, такъ и самому правительству. Формоза снабжаетъ чуть ли не весь міръ камфорой. Эта отрасль промышленности, составляя правительственную монополію, весьма быстро развивается и стоитъ нынѣ на вполнѣ прочномъ фундаментѣ. Въ 1910 г. производство сырой камфоры исчислялось въ 5.258.116 кинъ и камфорного масла въ 5.858.144 кинъ<sup>1)</sup>. Чрезвычайно богатая будущность предстоитъ и сельскому хозяйству Формозы. Среди ея сельско-хозяйственныхъ продуктовъ первое мѣсто занимаютъ—рисъ, дающій здѣсь двѣ жатвы въ годъ, чай, сахарный тростникъ, индиго, шелкъ, конопля, ленъ и многіе другіе. Производство главнѣйшихъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ Формозы въ 1911 г. было слѣдующее<sup>2)</sup>:

Рисъ . . . . .	4.488.849	коку
Пшеница . . . . .	26.912	"
Ячмень . . . . .	9.020	"
Бобы . . . . .	117.906	"
Сладкій картофель .	1.129.883.072	кинъ
Земляные орѣхи . .	171.968	коку
Чай . . . . .	98.531.116	кинъ
Сахарный тростникъ .	4.715.255.195	"
Индиго (Mokuran) . .	21.162.305	"
Индиго (Sanran) . .	382.353	"
Табакъ . . . . .	826.421	"

<sup>1)</sup> The Statistical Summary of Taiwan.

<sup>2)</sup> Idem.

Богата Формоза также и ископаемыми, въ особенности сѣрой, углемъ, нефтью и золотомъ. Въ послѣднее мое пребываніе въ Японіи въ 1913 г. известный профессоръ геологіи Джимбо рассказывалъ мнѣ, что въ новооткрытомъ имъ на Формозѣ минералъ „хокутолитъ“ заключается радий и торий, и что минералъ этотъ при некоторыхъ, пока еще не выясненныхъ условіяхъ, можетъ представлять большую цѣнность.<sup>1)</sup> Запасы всѣхъ этихъ минеральныхъ богатствъ на островѣ весьма велики, и добыча ихъ, все увеличиваясь, въ 1911 г. производилась въ слѣдующихъ размѣрахъ:<sup>2)</sup>

Золото . . . . .	441.760	момме
Серебро . . . . .	493.917	"
Мѣдь . . . . .	1.599.366	кинъ
Уголь . . . . .	424.868.219	"
Сѣра . . . . .	2.981.740	"
Нефть . . . . .	1.442	коку

Благодаря всѣмъ этимъ природнымъ богатствамъ, развитію сельского хозяйства и прекрасной постановкѣ сахарной, камфорной и чайной промышленности, съ каждымъ годомъ растетъ и развивается внѣшняя торговля Формозы. Ростъ ея виденъ изъ слѣдующихъ данныхъ:<sup>3)</sup>

	Экспортъ	Импортъ	Всего	
1896	11.395.680	1енъ	20.026.682	1енъ
1901	8.234.097	"	12.809.795	"
1906	9.779.084	"	12.737.460	"
1911	13.175.590	"	19.555.047	"

Еще болѣе быстрымъ темпомъ шло развитіе японско-формозского товарообмѣна. Развитіе его съ 1897 г. было слѣдующее:<sup>4)</sup>

1) Образецъ этого минерала находится въ геологическомъ музѣй Киев. Ком. Института. Химическая формула этого минерала, представляющаго собой изоморфную смѣсь, слѣдующая:  $m\text{BaSO}_4 + n\text{PbSO}_4$ .

2) Twenty-eighth Statistical Report of the Department of Agriculture and Commerce Japan.

3) The Statistical Summary of Taiwan.

4) Yosaburo Takekoshi. Japanese Rule in Formosa.

Годы	Импортъ	Экспортъ	Всего
1997	3.723.722	2.104.648	5.828.370
1899	8.011.826	3.650.475	11.662.301
1901	8.782.258	7.345.956	16.128.214
1903	11.194.788	9.729.460	20.924.248
1905	13.483.833	13.661.500	27.145.333
1907	19.750.445	17.634.673	37.385.118
1909	24.006.803	36.309.500	60.316.303
1911	33.739.556	51.643.586	85.383.142

Если торговлю Формозы распределить по главнѣйшимъ государствамъ, то получится слѣдующая картина:<sup>1)</sup>

1) Экспортъ (въ іенахъ)

	1896	1900	1904	1908	1911
Японія	2.104.648	4.402.110	10.431.307	24.423.387	51.643.586
Соед. Шт.	265.122	969.634	2.870.854	4.556.975	6.005.284
Китай	8.675.575	7.792.383	7.175.202	3.198.479	3.660.730
Германія	—	—	76.000	44.579	1.645.754
Англія	—	—	277.141	427.876	646.071
Гонгконгъ	2.454.169	1.760.648	1.628.725	781.401	368.153
Франція	—	—	253.500	201.727	408.519

2) Импортъ (въ іенахъ).

	1896	1900	1904	1908	1911
Японія . .	3.723.722	8.439.033	10.156.311	20.926.859	33.739.556
Соед. Шт. .	594.390	1.517.981	1.452.129	2.289.857	1.732.172
Китай . .	4.094.390	5.995.494	5.841.992	4.242.095	5.859.954
Англія . .	1.146.328	1.398.131	1.375.394	4.280.990	4.486.225
Гонгконгъ .	290.614	610.155	262.287	167.882	215.044
Азіатск. Рос.	40.697	278.817	189.060	42.517	—
Германія .	223.224	94.344	184.830	1.228.844	2.756.652
Франція .	7.769	2.891	13.226	11.144	21.950

Главнѣйшіе предметы вывоза Формозы суть—камфора, чай, рисъ, тростниковый сахаръ, сѣра, ананасы, лѣсъ, золото, уголь; а предметы ввоза—мука, опій, рисъ, рельсы, керосинъ, бумага, табакъ, сатинъ, шерингъ, цыновки, бобовое масло и др.<sup>2)</sup>.

1) The Statistical Summary of Taiwan.

2) Resumé Statistique de l'Empire du Japon.

Чтобы выяснить отношение Панамского канала къ торговлѣ Формозы, разсмотримъ еще болѣе подробно предметы вывоза и ввоза Соединенныхъ Штатовъ. Въ 1911 г. импортъ и экспортъ Соединенныхъ Штатовъ на Формозѣ составлялся изъ слѣдующихъ главнѣйшихъ предметовъ:<sup>1)</sup>

Экспортъ	Импортъ
Чай . . . . . 4.906.227	Мука . . . . . 91.032 іенъ
Сахаръ . . . . . 117.667	Конденс. молоко . . . . . 51.464 „
Камфора . . . . . 979.354	Керосинъ . . . . . 474.940 „
Всего (включ. друг. предм.) 6.005.284	Желѣз. и стал. изд. 121.994 „
	Локомотивы . . . . . 76.713 „
	Вагоны . . . . . 70.839 „
	Сахаров. машины . . . . . 39.532 „
	Котлы . . . . . 372.143 „
	Разн. машины . . . . . 68.000 „
	Всего (включ. друг. предм.) 1.732.172 „

Такимъ образомъ мы видимъ, что первое и наиболѣе крупное мѣсто въ формозской торговлѣ занимаетъ Японія, затѣмъ слѣдуетъ Китай, а третье мѣсто принадлежитъ Соединеннымъ Штатамъ, торговые обороты которыхъ на много меньше японской торговли на островѣ. Въ торговлѣ Соединенныхъ Штатовъ наиболѣе любопытнымъ является то, что вывозъ изъ Формозы въ нѣсколько разъ превосходитъ ввозъ, съ сильной тенденціей увеличиваться какъ разъ въ этомъ отношеніи.

Панамскій каналъ, видоизмѣнія циркуляцію всей тихоокеанской и дальневосточной торговли, внесетъ пѣкоторыя перемѣны и въ торговыя отношенія съ Формозой. Всѣ грузы острова какъ ввоза, такъ и вывоза направлялись до настоящаго времени чрезъ Суэзъ. Но въ связи съ установленіемъ новыхъ рейсовъ на Дальній Востокъ и Филиппины черезъ Панаму, по этому направлению пойдутъ и продукты формозской торговли. Чрезъ Панамскій каналъ Соединенные Штаты направлять на островъ керосинъ, машины и др. предметы, а равнымъ образомъ чай, камфора, лѣсъ и остальные вывозные продукты также будутъ проходить

<sup>1)</sup> Annual Return of the Foreign Trade of Taiwan. 1911.

черезъ этотъ каналъ. Установленіе новыхъ рейсовъ вызоветъ болѣе тѣсную связь съ островомъ и, естественно, повлечетъ за собой оживленіе какъ формозско-американской, такъ и вообще всей торговли Формозы.

Съ развитіемъ же на островѣ торговли, съ ростомъ промышленности и распространеніемъ культуры послѣ открытия Панамскаго канала, американскій флагъ, вѣроятно, все чаще и чаще будетъ развѣваться въ портахъ Формозы. Въ настоящее время, какъ показываетъ нижеслѣдующая таблица, американскія суда заглядываютъ къ берегамъ острова весьма рѣдко. Движеніе паровыхъ судовъ въ 1911 г. въ главныхъ формозскихъ портахъ было слѣдующее<sup>1)</sup>:

Флаги.	П о р т ы.									
	Тансуи.		Анпинъ.		Кіирунъ.		Такао.		Всего.	
	Число судовъ.	Тоннажъ.								
Японскій.	101	69.155	76	96.452	85	192.464	71	115.227	333	473.298
Англій-скій . .	1	1.203	—	—	35	112.927	17	58.982	53	173.112
Герман-скій . .	1	774	1	907	5	12.446	11	39.566	18	53.693
Голланд-скій . .	7	4.011	—	—	—	—	—	—	7	4.011
Датскій.	—	—	—	—	1	2.488	1	2.488	2	4.976
Русскій.	—	—	—	—	1	891	—	—	1	891
Америк.	—	—	—	—	9	70.935	—	—	9	70.935
Всего.	110	75.143	77	97.359	136	392.151	100	216.263	423	780.916

Развитіе американской торговли и движенія судовъ къ формозскимъ берегамъ послѣ открытия Панамскаго канала нисколько не нарушить торговыхъ интересовъ Японіи. Наоборотъ, развитіе американской торговли, съ тенденціей въ сторону вывоза главнѣйшихъ продуктовъ хозяйства Формозы, имѣеть чрезвычайно важ-

1) Idem.

ное значение для интересовъ японскихъ предпринимателей и колонистовъ, ибо расширеніе спроса на формозскіе продукты повлекетъ развитіе какъ сельско-хозяйственной, такъ и вообще всей промышленности острова.

Принимая во вниманіе все сказанное, можно смѣло утверждать, что будущее прекраснѣйшей и богатѣйшей японской колоніи —Формозы представляется несомнѣнно блестящимъ, и что однимъ изъ факторовъ, приближающихъ это будущее, является открытие Панамскаго канала въ связи со всѣми вызванными имъ перемѣнами въ организаціи тихоокеанской торговли.

---

---

## ГЛАВА X.

### Значение Панамского канала для Северо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ.

---

#### I.

Вокругъ Тихаго океана, неизмѣримо огромной, безбрежной водной пустыни, усыпанной пестрѣющими оазисами—островами сказочной красоты, все пришло въ движеніе, все ожило, все звалновалось. Постепенно вырастаютъ новыя молодыя силы, постепенно водная пустыня превращается въ муравейникъ съ кипучей, интенсивной жизнью. Превращеніе Великаго океана въ Средиземный становится дѣйствительностью.

„Американцы—говорить Теодоръ Рузвельтъ—побуждаемые инстинктомъ къ непрестанному передвиженію безъ цѣли, который таится въ сердцѣ всякаго американца, проходя по безконечнымъ, ровнымъ какъ море преріямъ или поднимаясь вверхъ вдоль по теченію великихъ пустынныхъ рѣкъ, перебрались черезъ проходы въ недоступныхъ Скалистыхъ горахъ, съ трудомъ пробились черезъ однообразныя пустыни, поросшія шалфеемъ и солянкой, и, наконецъ, проложивъ себѣ топоромъ дорогу въ темной чащѣ лѣсовъ, тянущихся вдоль морскаго берега, остановились передъ правильно колышущимися волнами величайшаго изъ океановъ“<sup>1)</sup>). И вотъ съ той минуты, какъ американцы, гонимые золотой лихорадкой въ Калифорнію, утвердились на берегахъ Великаго океана, вырастаетъ въ молодомъ народѣ, одаренномъ желѣзной волей и энергией, вѣра, что ему предстоитъ великая миссія—установленіе безграничного господства надъ безбрежнымъ Великимъ океаномъ. Янки, опьяненные широкими надеждами—превратить Великий

---

<sup>1)</sup>) Ренэ Пинонъ. Цитир. сочиненіе. стр. 23.

океанъ въ американское Средиземное море, все шире и шире, все дальше и дальше подвигаются впередъ, все тверже и тверже укрепляютъ свое могущество на Великомъ океанѣ. Проходитъ немного лѣтъ съ момента появленія американцевъ въ водахъ Великаго океана, и уже по всему его безбрежному простору разставлены ихъ вѣхи—острова, базы будущаго владычества Заатлантической Республики на его водахъ. Империалистскія тенденціи Соединенныхъ Штатовъ приносятъ крупные плоды. Въ 1898 г. была разгромлена Испанія, и вскорѣ Куба, Порто-Рико, Гаваи, Филиппины, Панго-Панго, Туитула и другіе острова стали фактически провинціями Соединенныхъ Штатовъ.

Наконецъ, стремленія Америки къ владычеству на Великомъ океанѣ завершаются наиболѣе крупнымъ и великимъ событиемъ—прорытиемъ Панамскаго канала на средне-американскомъ перешейкѣ, явившемся наиболѣе сильной преградой для широкихъ appetитовъ американского империализма. Панамскій каналъ—огромныя ворота, созданныя могучимъ геніемъ человѣка—открываетъ просторный и широкій путь между Великимъ и Атлантическимъ океанами, открываетъ свободный доступъ американцамъ въ воды того океана, на который они возлагаютъ столько золотыхъ надеждъ. Дѣйствительно, открытие междуокеанскаго канала даетъ окончательный перевѣсь американскому могуществу на Великомъ океанѣ, на всѣхъ обширныхъ и богатыхъ земляхъ, его окаймляющихъ. Золотой сонъ янки какъ-будто сбывается, а радужныя мечты превращаются въ реальную дѣйствительность.

Вотъ сознаніе всего этого огромнаго значенія канала и побудило американцевъ не остановиться передъ столь многими личными и материальными жертвами и заставило ихъ ждать его открытия съ такимъ нетерпѣніемъ. Панамскій каналъ сторицей оправдываетъ всѣ затраты, ибо онъ открываетъ Соединеннымъ Штатамъ широкую возможность перебрасывать свои морскія силы изъ Атлантическаго океана въ Тихій и тѣмъ постепенно и непрестанно усиливать могущество своихъ тихоокеанскихъ штатовъ, расширять и закрѣплять свое владычество надъ водами и землями Великаго океана. Съ открытиемъ канала морскія силы Америки удваются, разстоянія однихъ береговъ къ другимъ сократятся на тысячи миль. Такимъ образомъ, Панамскій каналъ является чрезвычайно сильнымъ орудіемъ американского империализма, уже представшаго удовлетворяться принципомъ Монро—„Америка для

американцевъ“, а требующаго большаго—„Великій океанъ и его земли для американцевъ“.

Но мало лишь было соорудить каналъ. Американцамъ для осуществленія всѣхъ своихъ чаяній и стремленій необходимо было соорудить его на такихъ началахъ, чтобы контроль надъ нимъ принадлежалъ всецѣло лишь Соединеннымъ Штатамъ; нужно было его создать неприступной твердыней, могущественнѣйшимъ орудіемъ для проведенія въ жизнь своихъ имперіалистскихъ надеждъ, для завоеванія полнаго господства въ борьбѣ за Великий океанъ. И чтобы Панамскій каналъ сталъ такимъ орудіемъ и проводникомъ американского импераціализма, необходимо было его освободить совершенно отъ иностранного вмѣшательства, т. е. нейтралитетъ его сдѣлать крайне ограниченнымъ, и кромѣ того самый каналъ превратить въ неприступную крѣпость, а зону его—въ военную базу. Сознаніе необходимости создать каналъ именно на такихъ началахъ, подъ исключительнымъ американскимъ контролемъ жило въ правительственныхъ и общественныхъ кругахъ Собединенныхъ Штатовъ уже очень давно и имѣть свою многосложную исторію. Немало горькихъ опытовъ и разочарованій, немало усилий и борьбы стоило разрешеніе американцамъ этого вопроса въ желательномъ для нихъ смыслѣ. Вопросъ этотъ чрезвычайно богатъ и интересенъ, и потому мы нѣсколько остановимся на немъ, прослѣдивъ главнѣйшіе этапы его развитія.

Вопросъ обѣ установлениія надъ Панамскимъ каналомъ неограниченного контроля Соединенныхъ Штатовъ возникъ со времени Клейтонъ-Бульверскаго договора, заключенного въ 1850 г. между Англіей и Америкой. Основная цѣль договора сводилась къ слѣдующимъ тремъ пунктамъ: 1) признать право прорытія канала общимъ достояніемъ Англіи и Америки, 2) сдѣлать этотъ каналъ нейтральнымъ и 3) не допустить устройства въ предѣлахъ зоны канала крѣпостей и другихъ военно-оборонительныхъ приспособленій<sup>1)</sup>. Путы этого договора Соединенные Штаты сознали весьма давно. Общественное мнѣніе и правительство требовало примѣненія къ каналу принципа Монро и изыскивало съ раннихъ поръ способа освободиться отъ тяжелыхъ узъ договора 1850 года.

Подобное настроеніе дало поводъ нѣмецкому публицисту Рудольфу Мейеру, возвратившемуся въ 1883 г. изъ путешествія въ

<sup>1)</sup> Arias. H. The Panama Canal.

Америку, заявить, что американцы не отступятъ даже передъ войной, чтобы не дать какой-либо европейской державѣ права контроля надъ средне-американскимъ каналомъ. Хотя американцы давно чувствовали необходимость въ сооруженіи канала на перешейкѣ, но осуществленію его препятствовали стѣснительныя постановленія Клейтонъ-Бульверскаго договора. Французскія Компаниіи, получившія концессію на право прорытія междуокеанскаго канала, какъ мы уже знаемъ, потерпѣли полнѣйшее крушеніе своего предпріятія и принуждены были оставить работы по прорытію далеко незаконченными. Какъ разъ въ это время, въ результатѣ блестящаго исхода для Соединенныхъ Штатовъ испано-американской войны, Америка заняла новыя и богатыя владѣнія на восточныхъ и западныхъ берегахъ, отчего, естественно, почувствовала крайнюю необходимость въ прорытіи канала, еще острѣе уча его значеніе какъ въ политическомъ, такъ и въ экономическомъ отношеніяхъ. Въ виду такой создавшейся крайней необходимости въ каналѣ американское правительство рѣшило взять на себя дѣло его прорытія. Но такъ какъ Клейтонъ-Бульверскій договоръ оставался въ силѣ, то, чтобы освободиться отъ стѣснительныхъ пунктовъ его, Соединенные Штаты обратились къ Англіи съ требованіемъ пересмотра этого договора. Въ результатѣ дипломатическихъ переговоровъ въ 1900 г., по заключенному между Хеемъ и Паунсефотомъ прелиминарному договору, Соединенные Штаты приобрѣли право самостоятельно прорывать каналъ, но все-таки въ новомъ договорѣ была сохранена статья о недопустимости сооруженія военныхъ укрѣплений въ зонѣ канала.<sup>1)</sup> Не удовлетворившись этимъ видоизмѣненнымъ проектомъ договора, Соединенные Штаты оставили его безъ ратификаціи. Но американцамъ чрезвычайно благопріятствовалъ ходъ дальнѣйшихъ событий. Въ Африкѣ вспыхнула англо-бурская война, и это дало Соединеннымъ Штатамъ возможность воспользоваться удобнымъ моментомъ и снова открыть переговоры. Англія, занятая войной, принуждена была уступить, и 18 ноября 1901 г. былъ окончательно заключенъ Хей-Паунцефотскій договоръ, на сей разъ уже исключающій запрещеніе строить крѣпости и оборонительныя приспособленія въ зонѣ канала<sup>1).</sup>

Попытка Россіи взять на себя окончаніе Панамскаго пред-

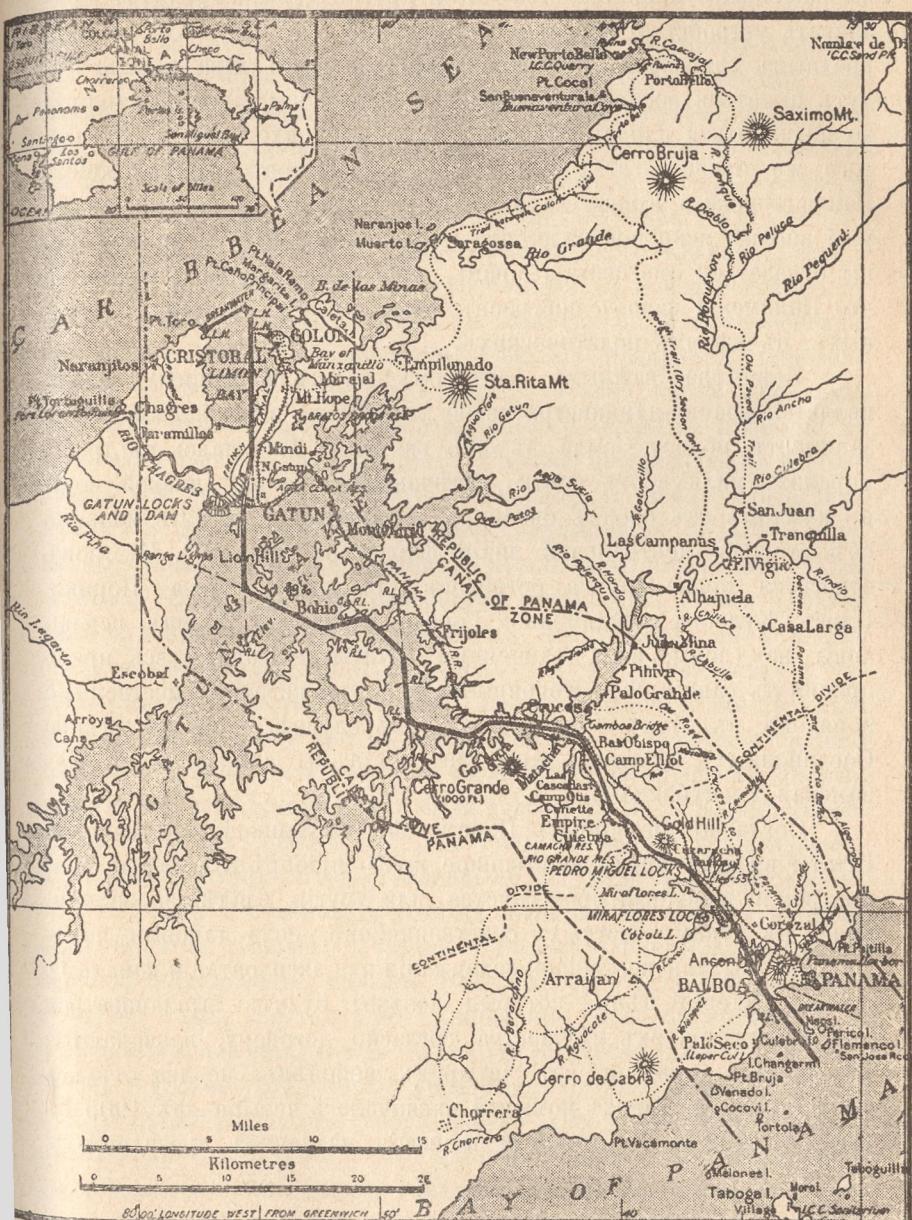
<sup>1)</sup> Oppenheim L. The Panama Conflict.

пріятія не увѣнчалась успѣхомъ, и тѣмъ рушился послѣдній шансъ интернаціоналізаціі канала, рушилась послѣдняя преграда, которая могла бы воспрепятствовать стать ему исключительно американскимъ каналомъ. Соединенные Штаты, освободившись, наконецъ, отъ всѣхъ узъ, рѣшили приобрѣсти все предприятіе у Французской Компаниіи и съ этой цѣлью приступили къ переговорамъ съ Колумбійскимъ правительствомъ. Но мирнымъ путемъ переговоры эти не обѣщали закончиться въ благопріятномъ смыслѣ для американцевъ. Тогда Соединенные Штаты, желая совершенно овѣбодиться отъ стѣснительной политики Колумбіи, поддержали Панамскую революцію и содѣйствовали возникновенію Панамской Республики. Такой ходъ событий далъ возможность Соединеннымъ Штатамъ заключить договоръ съ новой Республикой въ желательномъ для себя смыслѣ. Въ силу договора Хея—Буно-Варилля Соединенные Штаты получили право занятія, пользованія и управлѣнія полосой земли подъ каналомъ, а въ случаѣ надобности предоставлялось имъ также право употреблять полицейскую и военную силу для охраны канала, желѣзной дороги и другихъ сооруженій, а равно какъ воздвигать съ этой цѣлью военно-оборонительныя приспособленія. Эти чрезвычайной важности права Соединенныхъ Штатовъ формулировались 23 статьей договора Хея—Буно-Варилля, гласящей слѣдующее: „Если бы когда-либо понадобилось прибѣгнуть къ вооруженной силѣ для безопасности или защиты канала или судовъ, пользующихся послѣднимъ, или же лѣзныхъ дорогъ и вспомогательныхъ сооруженій, Соединенные Штаты будутъ въ правѣ во всякое время и по своему усмотрѣнію прибѣгать къ своей полиціи и употреблять свои сухопутныя и морскія силы или, наконецъ, сооружать въ этихъ цѣляхъ укрѣпленія“<sup>2)</sup>.

Такимъ образомъ, Заатлантическая Республика достигла своей завѣтной цѣли и получила неограниченное право строить крѣпости, воздвигать укрѣпленія на полосѣ земли и островахъ, прилегающихъ къ каналу. Нынѣ Соединенные Штаты ни съ однимъ государствомъ не связаны договоромъ, который бы помѣшалъ имъ превратить зону канала въ военную базу. Осуществить или не осуществить свое право, зависитъ исключительно отъ доброй воли

1) Erle Richards. The Panama Canal Controversy.

2) The Hay—Bunau-Varilla Treaty. статья 23.



Зона Панамского канала.

американського правительства. Якщо другія держави будуть признавати устроєство воєннихъ укрѣпленій въ предѣлахъ канала вреднымъ для своїхъ інтересовъ или для всього міра и даже будуть пытаться воспрепятствовать въ сооруженії таковихъ, то право подчиниться или не подчиниться все же находится въ рукахъ того же правительства Соединенныхъ Штатовъ. Постановленіе Вашингтонського Конгресса въ 1911 г. укрѣпить Панамський каналъ уже вполнѣ ясно показало, что Соединенные Штаты не намѣрены отказаться отъ своїхъ правъ, добитыхъ такими усиліями, и что Панамський каналъ построенъ прежде всего въ цѣляхъ воєнныхъ, въ цѣляхъ політическихъ.

Наиболѣе важнимъ факторомъ въ дѣлѣ захисту каналаявляется военно-административное устройство зоны канала. Зона занимаетъ полосу земли въ 436 кв. миль. Начинаясь въ трехъ морськихъ миляхъ отъ черты, отмѣчающей границу низкої води въ каждомъ изъ обоихъ океановъ, зона тянется на пять миль по обѣ стороны центральной линіи фарватера канала<sup>1)</sup>. Къ зонѣ относится также группа острововъ Панамського залива—Періко, Наосъ, Кулебра и Фляменко. Города, Панама и Колонъ, исключены изъ зоны, но Соединенные Штаты имѣютъ здѣсь право принимать санитарные мѣропріятія и поддерживать общественный порядокъ въ этихъ городахъ въ томъ случаѣ, если, по мнѣнію Соединенныхъ Штатовъ, этого не смогла бы сдѣлать сама Панамська Республіка<sup>2)</sup>.

Согласно договору съ Панамською Республікою, Соединенные Штаты имѣютъ преимущественное право пріобрѣтать любыя зданія, земли и водная пространства или другія владѣнія, находящіяся въ рукахъ частныхъ собствениковъ, если таковыя понадобились бы для постройки, содержанія или эксплоатації канала<sup>3)</sup>. Для обсужденія цѣнъ, которые должны будуть выплачиватися владѣльцамъ за ихъ имущество, согласно договору, назначаютися спеціальная комиссія изъ четырехъ человѣкъ, по два отъ каждой страны<sup>4)</sup>. Такихъ комиссій назначалось четыре—въ 1905 г., 1907 и 1908 г. г. Четвертая комиссія назначена президентомъ

<sup>1)</sup> Lindsay. F. Panama and the Canal to-day.

<sup>2)</sup> The Hay—Bunau-Varilla Treaty. пунктъ II-ой.

<sup>3)</sup> Idem. пунктъ III-ий, статья 6-ая.

<sup>4)</sup> Idem.

Соед. Штатовъ въ январтѣ 1913 г.<sup>1)</sup>. Передъ этой комиссіей лежала болѣе отвѣтственная задача, чѣмъ у ея предшественниковъ, ибо ей предписывалось оцѣнить и возмѣстить всѣ убытки, вызванные превращеніемъ зоны въ военную базу, путемъ очистки ея отъ всякихъ построекъ, за исключеніемъ помѣщеній для гражданской и военной службы канала<sup>2)</sup>. До начала работы комиссіи вся площадь, затопленная водами Гатунскаго озера, была очищена отъ жилищъ и построекъ. Потребовалось много мѣсяцевъ, чтобы разобрать и удовлетворить всѣ требованія. Но обязанности комиссіи были выполнены успѣшно, и всѣ даже самыя мелкія требованія не остались неудовлетворенными. Рѣшеніе превратить всю зону канала въ военную базу было принято только послѣ продолжительныхъ переговоровъ, сопровождавшихся сильными препріемами въ законодательныхъ учрежденіяхъ. Раньше проектировали использовать всю землю, прилегающую къ каналу, въ земледѣльческихъ цѣляхъ и предполагали, что многіе служащіе на каналѣ американцы, привыкнувъ къ климату перешейка, пожелаютъ здѣсь остаться, чтобы заняться сельскимъ хозяйствомъ. Было сдѣлано даже нѣсколько попытокъ въ этомъ направлениі, но всѣ они оказались весьма неудачными. За исключеніемъ тропическихъ фруктовъ—банановъ, ананасовъ, манго и др., овощи и злаки принесли въ первыхъ пробахъ весьма жалкіе урожаи. Но даже эксплоатација тропическихъ растеній также не могла принести крупныхъ результатовъ, ибо всѣ лучшія земли были погребены подъ водами озера. Такимъ образомъ, выяснилось, что врядъ-ли многіе изъ американцевъ соблазнятся предоставленными землями и останутся на перешейкѣ, а поселенцы другой національности, если бы и пожелали остаться, явились бы нежелательнымъ элементомъ въ видахъ военной безопасности канала. Невыгодность заселенія зоны выяснилась также и въ другомъ отношеніи. Если бы создались по всей зонѣ поселенія, нужно было бы содергать дороги, организовать широкое гражданское управление, открыть школы и почтовыя учрежденія, создать полицейскую охрану, учредить контроль въ санитарномъ и пожарномъ отношеніи, а все это значительно увеличило бы расходы по управлению зоной, которые едва ли оправдались бы доходами отъ поселеній. Также точно и съ военной

<sup>1)</sup> Bishop. I. The Panama Gateway.

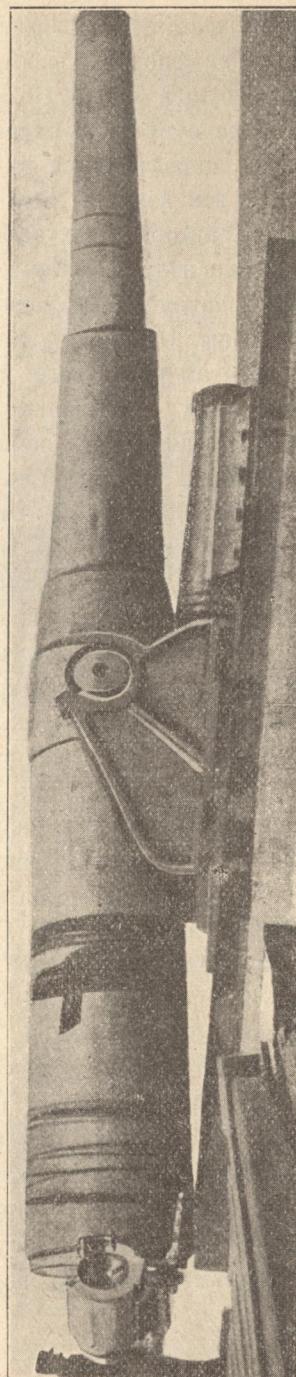
<sup>2)</sup> Idem.

точки зреїнія мѣстность, заросшая лишь трудно проходимыми джунглями, не прерываемыми проложенными дорогами, облегчаетъ задачи защиты, ибо подобная мѣстность явится непроходимой для непріятельскихъ войскъ. Слѣдовательно, постановленіе превратить всю зону канала въ военную базу приведеть къ тому, что всѣ лица, не входящія въ составъ военной и техническо-административной службы канала, будутъ удалены изъ зоны послѣ сооруженія и открытия канала. Десятки негритянскихъ поселеній, существующія здѣсь издавна, заглохнутъ и опустѣютъ. Вся мѣстность покроется джунглями, хотя и будетъ содержаться при такихъ условіяхъ, чтобы не явиться новымъ очагомъ эпидемій. Немногочисленныя поселенія останутся лишь для нуждъ линіи канала и желѣзной дороги; таковы будутъ всѣ нынѣшняя крупнѣйша поселенія—Гатунъ, Мирафлоресь, Педро Мигуель, Анконъ, Бальбоа. Противники укрѣщенія канала утверждали, что военная защита его является совершенно напрасной, ибо шлюзы во всякое время могутъ быть безъ особаго труда разрушены нѣсколькими динамитными патронами, подложенными двумя-тремя смѣльчаками изъ непріятельского лагеря. Но подобный взглядъ далекъ отъ истины. Наиболѣе компетентнымъ авторитетомъ въ данномъ вопросѣ можно считать строителя канала, полковника Готальса, который по поводу возможности порчи шлюзовъ далъ слѣдующее разясненіе: „Для того, чтобы произвести разрушеніе шлюзовъ, необходимо было бы помѣстить въ нихъ очень большіе заряды взрывчатыхъ веществъ. На это понадобилось бы время, а что же бы дѣлали тогда наши люди? Одинъ человѣкъ не могъ бы доставить нужное количество вещества, а кромѣ того зарядъ нужно поставить съ большими предосторожностями и при томъ, чтобы совершить серьезныя поврежденія, помѣстить его въ опредѣленномъ мѣстѣ. Я не могу себѣ представить, чѣмъ бы были заняты въ это время работающіе на каналѣ и завѣдывающіе его охраной“<sup>1)</sup>. Специалисты утверждаютъ, что и воздушный флотъ, бросая разрывные снаряды, не можетъ причинить серьезныхъ поврежденій, ибо снаряды не только должны быть большой силы, но и должны также попасть за шлюзныя ворота, чего достигнуть почти невозможно.

Чтобы гарантировать защиту канала и обеспечить его безопас-

<sup>1)</sup> Idem.

ность отъ всякихъ случайностей, на перешейкѣ воздвигается цѣлый рядъ укрѣплений. Работы по сооруженію оборонительныхъ приспособленій ведутся и на всѣхъ островахъ, входящихихъ въ зону канала. На островахъ — Наосъ, Перико, Кулебра, Фляменко, установлены батареи съ чудовищными орудіями отъ 6 до 16 дюймовъ, которыя и защищаютъ входъ въ каналъ со стороны Тихаго океана<sup>1)</sup>). Съ Атлантической стороны укрѣпленія сосредоточены въ Пойнтъ Торо и на островѣ Маргариta, а у Гвантанамо на островѣ Куба будетъ создана первоклассная морская база. Самый же каналъ будетъ укрѣпленъ цѣлымъ рядомъ фортовъ съ дальнобойными орудіями, которыя расположены вблизи Колона и Панамы. Американское правительство въ цѣляхъ неприступности канала предполагаетъ также создать морскую крѣпость на Галопагосскихъ островахъ и на островѣ Табога, тѣмъ или инымъ путемъ отторгнувъ ихъ отъ Экуадора и Панамской Республики. Помимо всѣхъ этихъ военныхъ укрѣпленій, для защиты канала въ зонѣ будетъ распределенъ гарнизонъ, состоящій изъ четырехъ полковъ пѣхоты, двѣнадцати ротъ береговой тяжелой артиллеріи, одной батареи полевой артиллеріи и эскадрона кавалеріи. Всѣ эти средства защиты канала, подкрепляемые американскимъ флотомъ, дѣла-



Одно изъ 16-дюймовыхъ орудій съ дальностью боя въ 30 анг. миль, охраняющихихъ входъ въ Панамскій каналъ.

1) Idem.

ють его настоящей твердыней. Сооружение всѣхъ укреплений и военно-инженерныхъ работъ, по подсчетамъ специальной комиссии, потребуютъ около  $19\frac{1}{2}$  миллионовъ долларовъ, а ежегодные расходы на оборону и охрану канала, по вычислениямъ проф. Э. Джонсона, опредѣляются въ 15 миллионовъ долларовъ<sup>1)</sup>.

Всѣ эти военные приготовленія въ достаточной степени выяснили характеръ международного положенія Панамскаго канала. Теперь уже нѣтъ сомнѣній въ томъ, что на первомъ планѣ — военное значеніе Панамскаго Канала, какъ средства національной обороны. Панамскій каналъ, созданный на началахъ исключительного американского контроля, съ зоной, превращенной въ военную базу, открываетъ Соединеннымъ Штатамъ безпрепятственную возможность перебрасывать свой военный флотъ изъ одного океана въ другой въ теченіе всего какихъ-нибудь нѣсколькихъ сутокъ. Война для Америки до сихъ поръ являлась дѣломъ весьма затруднительнымъ, но съ прорытиемъ Панамскаго канала Соединенные Штаты, владѣя имъ всецѣло, будутъ держать въ своихъ рукахъ эту широкую дверь въ Тихій океанъ, будутъ свободно распоряжаться этимъ укрепленнымъ проходомъ великаго морскаго пути, идущаго вокругъ всего земного шара. Все это дасть возможность Соединеннымъ Штатамъ быстро и легко объединять военный флотъ съ любой стороны своихъ обширныхъ владѣній, чѣмъ шансы американцевъ на побѣду удвоются, а международное военное положеніе ихъ значительно усиливается. Но еще больше и еще шире разрастется военное могущество Америки у себя дома, въ предѣлахъ своихъ континентальныхъ и островныхъ владѣній. Всѣ берега Центральной, Сѣверной и Южной Америки окажутся съ открытиемъ Панамскаго канала въ полной власти военного флота Заатлантической Республики. Американская Республика постепенно, одна за другой, попадутъ подъ тяжелую руку Соединенныхъ Штатовъ, ставшихъ уже давно на путь расширенія своихъ границъ, уже давно примкнувшихъ къ борьбѣ за Великій океанъ. Первыми жертвами империалистской политики Соединенныхъ Штатовъ могутъ оказаться государства Центральной Америки, какъ напримѣръ, Мексика, которая едва-ли долго сможетъ отстаивать свою политическую независимость, ибо завладѣть этими государствами, примыкающими къ области Панамскаго канала,

<sup>1)</sup> Павловичъ. М. П. Цитир. сочиненіе. стр. 215.

для Соединенныхъ Штатовъ означаетъ овладѣть чрезвычайно важной и прочной базой для установлѣнія нераздѣльного господства надъ материками Америки и водами Великаго океана.

## II.

Но, помимо выясненнаго нами военнаго значенія Панамскаго канала съ національной точки зрѣнія, онъ имѣеть еще для Соединенныхъ Штатовъ огромнѣйшее экономическое значеніе, вытекающее, главнымъ образомъ, изъ географическаго положенія Затлантической Республики.

Прежде всего, Панамскій каналъ окажеть сильное вліяніе на внутренніе обширные и богатые покупательными средствами рынки Соединенныхъ Штатовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ объединить и еще больше сплотить самые Штаты, сблизивъ морскимъ путемъ ихъ Атлантическія и Тихоокеанскія части, объединивъ въ одно цѣлое торговые пункты и промышленные центры страны. Атлантическая сторона станетъ ближе къ Тихоокеанской на тысячи морскихъ миль, что дастъ около мѣсяца экономіи во времени и сбереженіе на углѣ, для средняго океанскаго судна 5-6 тысячъ тоннъ, т. е. приблизительно до 40.000 рублей. При такихъ новыхъ условіяхъ, при такой колоссальной экономіи времени и расходовъ неѣть сомнѣнія, что товарообмѣнъ внутри страны сильно возрастетъ, а промышленность станетъ развиваться еще болѣе быстрымъ темпомъ.

Всѣ преимущества Соединенныхъ Штатовъ, вытекающія изъ приносимаго Панамскимъ каналомъ сокращенія морскихъ путей, влекущаго за собой крупное сбереженіе во времени и расходахъ по транспорту, наглядно видны изъ слѣдующей таблицы, представляющей разстоянія въ морскихъ миляхъ отъ Нью-Йорка до различныхъ тихоокеанскихъ портовъ, какъ по старымъ рейсамъ, такъ и по новому Панамскому, съ указаніемъ для каждого въ отдѣльности размѣровъ сокращенія.

Санть-Франциско:

Магеллановъ пр. .	13.135
Панама . . . . .	5.262
Сокращеніе .	7.873

Ситка:

Магеллановъ пр. .	14.437
Панама . . . . .	6.664
Сокращеніе .	7.873

## Гонолулу:

Магеллановъ пр.	13.312
Панама . . . . .	6.700
Сокращеніе .	6.612

## Гуаякиль:

Магеллановъ пр.	10.215
Панама . . . . .	2.810
Сокращеніе .	7.405

## Икуикъ:

Магеллановъ пр.	9.143
Панама . . . . .	4.004
Сокращеніе .	5.139

## Гонконгъ:

Суэзъ . . . . .	11.628
Панама . . . . .	11.383
Сокращеніе .	245

## Манилла:

Суэзъ . . . . .	11.589
Панама . . . . .	11.548
Сокращеніе .	41

## Уэллингтонъ:

Магеллановъ пр.	11.344
Панама . . . . .	8.851
Сокращеніе .	2.493

Ясно, что при такихъ условіяхъ открытие Панамскаго канала вызоветъ крупныя перемѣны въ торговыхъ сношеніяхъ между Тихоокеанскими и Атлантическими берегами Америки. Но прежде чѣмъ выяснить характеръ этихъ перемѣнъ, разсмотримъ сперва всѣ тѣ направленія, которыя могутъ конкурировать съ Панамскимъ каналомъ.

Къ торговымъ путямъ, связывающимъ нынѣ восточные и западные берега Америки, слѣдуетъ прежде всего отнести трансконтинентальныя желѣзныя дороги, состоящія изъ шести линій,

## Іокогама:

Суэзъ . . . . .	13.079
Панама . . . . .	9.798
Сокращеніе .	3.281

## Каліяо:

Магеллановъ пр.	9.613
Панама . . . . .	3.363
Сокращеніе .	6.250

## Вальпараізо:

Магеллановъ пр.	8.380
Панама . . . . .	4.633
Сокращеніе .	3.747

## Шанхай:

Суэзъ . . . . .	12.525
Панама . . . . .	10.649
Сокращеніе .	1.876

## Мельбурнъ:

Магеллановъ пр.	12.852
Панама . . . . .	10.030
Сокращеніе .	2.822

## Владивостокъ:

Магеллановъ пр.	17.036
Панама . . . . .	10.001
Сокращеніе .	7.035

затѣмъ пути смѣшанного сообщенія по Техуантепекскому и Панамскому перешейкамъ и, наконецъ, исключительно водный путь черезъ Магеллановъ проливъ. Какова же дальнѣйшая судьба всѣхъ четырехъ перечисленныхъ выше торговыхъ направленій въ связи съ открытиемъ новаго морскаго пути черезъ Панаму? Такъ какъ Панамская желѣзная дорога съ открытиемъ канала потеряетъ свое прежнее транзитное значеніе между обоими побережьями, то конкурировать съ каналомъ могутъ, такимъ образомъ, лишь три оставльныя направленія. По вычисленіямъ проф. Эмори Джонсона, въ 1911 году желѣзнодорожныхъ грузовъ, идущихъ съ западныхъ береговъ, насчитывалось 2.987.000 тоннъ, пароходныхъ до 494.000 тоннъ, что и составить вмѣстѣ грузовое движение въ 3.481.000 тоннъ, т. е. 85,8% желѣзнодорожныхъ и 14,2% пароходныхъ грузовъ<sup>1)</sup>. Что же касается грузовъ, идущихъ съ восточныхъ береговъ къ западнымъ, то ихъ нѣсколько меньше, и исчисляются они тѣмъ же профессоромъ въ 3 мил. тоннъ, распредѣляясь такимъ образомъ, что желѣзнодорожные грузы составляютъ 89,5%, а пароходные 10,5% всего грузооборота<sup>2)</sup>. Такимъ образомъ, въ настоящее время свыше 85% грузовъ пользуются желѣзными дорогами и только лишь 15% прибѣгаютъ къ морскому транспорту. Морскіе фракты по сравненію съ платой за желѣзнодорожный транспортъ гораздо ниже и, по подсчету проф. Джонсона, смѣшанное сообщеніе черезъ Техуантепекскій перешеекъ обходится значительно дешевле на 20-60%, чѣмъ прямое сообщеніе по желѣзнымъ дорогамъ<sup>3)</sup>. Панамскій каналъ, представляя прямой морской путь, въ сравненіи со смѣшаннымъ, будетъ еще болѣе дешевымъ и во всякомъ случаѣ не дороже его, поэтому всѣ тѣ товары, которые не нуждаются въ большой скорости, перейдутъ къ болѣе дешевому направленію черезъ Панамскій каналъ. Трансконтинентальная желѣзная дорога, предвидя для себя паденіе транзитныхъ грузовъ, прилагаютъ всѣ усилія, чтобы по крайней мѣрѣ часть ихъ сохранить за собою. Напримѣръ, Canadian Pacific Railway предполагаетъ измѣнить свое обслуживание Дальн资料 Vостока такимъ образомъ, чтобы путь отъ Іокогамы до Ванкувера совершился въ 8 дней, противъ 12 дней, требующихся нынѣ на этотъ переходъ для су-

<sup>1)</sup> Johnson Emory. prof. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Idem.

довъ Канадской желѣзной дороги. Подобныя приготовленія къ предстоящей борьбѣ наблюдаются и со стороны всѣхъ другихъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Возвращаясь снова къ сравненію между Техуантепекской желѣзной дорогой и Панамскимъ каналомъ, мы укажемъ, что разстояніе между Нью-Йоркомъ и Санть-Франциско по этой же желѣзной дорогѣ ближе, чѣмъ черезъ Панамскій Каналъ на 1.000 мор. мил., а разстояніе между Новымъ-Орлеаномъ и Санть-Франциско черезъ Техуантепекскій перешеекъ ближе на 1.500 м. м. Поэтому, если основываться лишь на данныхъ о разстояніи, то смѣшанный путь черезъ Техуантепекскій перешеекъ можетъ показаться болѣе выгоднымъ, что на первый взглядъ открываетъ ему возможность конкурировать съ Панамой. Проф. Белле даже утверждаетъ, что американцы сильно озабочены этой возможной конкуренціей и, желая избѣгнуть ея,чишли всевозможная затрудненія сооруженію Мексиканской жел. дорогѣ. Окончательное же устройство этой дороги и ея великколѣпныхъ конечныхъ портовъ въ Коатзакоалкосъ и Салина-Круцъ, по мнѣнію того-же профессора, послужило будто-бы одной изъ причинъ паденія президента Діапа, противъ котораго именно за это ополчились американцы, имѣющіе, какъ известно, сильное вліяніе въ Мексикѣ<sup>1)</sup>. Однако, на самомъ дѣлѣ преимущества смѣшанного транспорта по Мексиканской жел. дорогѣ далеко не такъ велики, чтобы дать ей возможность успѣшно конкурировать съ Панамскимъ каналомъ и сильно вліять на состояніе его грузооборота. Преимущество въ отношеніи разстоянія смѣшанного пути по сравненію съ Панамскимъ каналомъ совершенно аннулируются тѣмъ обстоятельствомъ, что транспортная плата на Панамскомъ направлениі будеть гораздо ниже. Мало того, товары, идущіе по перешейку, должны быть перегружаемы съ парохода на поѣздъ, а затѣмъ снова на суда, вызывая этимъ такие расходы, которыхъ совершенно не будеть при направленіи черезъ каналъ. Въ результатѣ смѣшанного транспорта будеть обходиться дороже приблизительно на 2 дол. за каждую тонну.<sup>2)</sup> Кромѣ того, на сторонѣ Техуантепекскаго направлениія требуется на нагрузку и выгрузку около 4 дней, тогда какъ Панамскій рейсъ потребуетъ на переходъ по каналу полъ дня, да на нагрузку угля полъ дня,

<sup>1)</sup> Bellet Daniel. prof. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Saxon Mills. I. The Panama Canal.

давал такимъ образомъ выигрышъ во времени въ три дня. Поэтому выгода въ разстояніи, а слѣдовательно и во времени, на сторонѣ Техуантепекской желѣзной дороги въ значительной степени умаляется задержкой при перегрузкѣ. Принимая во вниманіе ничтожный выигрышъ во времени и гораздо большую транспортную плату, можно съ увѣренностью предположить, что всѣ тѣ товары, которые, направляясь съ однихъ береговъ къ другимъ, пользовались до сихъ поръ смѣшаннымъ путемъ, будутъ отняты новымъ каналомъ. Мексиканская желѣзная дорога, лишившись транзитныхъ грузовъ, утратить свое прежнее торговое значеніе, сохранивъ лишь мѣстное. Разъ подобныя перемѣны произойдутъ съ наиболѣе выгоднымъ до сихъ поръ смѣшаннымъ путемъ, то еще въ большей степени онъ, несомнѣнно, коснутся остальныхъ трансконтинентальныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ еще меньше шансовъ на успѣхъ въ конкуренціи съ Панамскимъ каналомъ.

Теперь сравнимъ еще южно-американскій рейсъ черезъ Магеллановъ проливъ съ Панамскимъ направленіемъ. Какъ извѣстно уже изъ выше приведенныхъ таблицъ, разстояніе между Нью-Йоркомъ и Санть-Франциско по Панамскому рейсу исчисляется въ 5.262 м. м., а по Магелланову въ—13.135 м. м. Слѣдовательно, разница между обоими рейсами составится въ 7.873, т. е. Магелланово направленіе почти въ два раза длиннѣе Панамскаго. Вслѣдствіе такихъ колоссальнѣйшихъ выгодъ на сторонѣ Панамскаго канала, Магеллановъ круговой путь, несомнѣнно, потеряетъ совершенно свое значеніе какъ торгового пути между восточными и западными берегами С. Америки и всецѣло уступить его новому междускѣансому каналу.

Историческій опытъ, исторія хозяйственной эволюції міра всегда показывали, что измѣненіе путей сообщенія и развитіе мореплаванія вызывали дифференціацію и спецификацію промышленности и приводили въ связь съ этимъ, въ концѣ концовъ, къ широкому и быстрому росту торговли. Америкѣ предстоитъ въ ближайшіе дни пережить коренную ломку старыхъ путей и нарожденіе новыхъ, болѣе выгодныхъ и дешевыхъ, болѣе совершенныхъ. Вполнѣ естественно ожидать, что, вслѣдъ за такимъ кореннымъ измѣненіемъ торговыхъ путей, послѣдуютъ важныя перемѣны какъ въ области торговли, ея размѣрахъ и направленіи, такъ и во всемъ укладѣ хозяйственной жизни страны.

И первымъ и наиболѣе важнымъ слѣдствіемъ прорытія канала для внутренней торговли страны, для развитія ея промышленности явится возможность лучшаго и болѣе рационального географическаго распределенія ихъ по странѣ, широко раскинувшейся между обширнѣйшими и величайшими океанами.

Зарожденіе политической, культурной и промышленной жизни Соед. Штатовъ, какъ извѣстно, созидалось на сторонѣ Атлантическаго океана. Но въ 1827 году была построена первая желѣзная дорога, а черезъ 10 лѣтъ появилась уже цѣлая, довольно густая сѣть желѣзнодорожныхъ линій<sup>1)</sup>. Въ 70-хъ годахъ была проложена первая желѣзнодорожная линія, которая соединила порты Атлантическаго океана съ Санть-Франциско. Онѣ явились крупнѣйшимъ факторомъ торгового и промышленного расцвѣта Заатлантической Республики, онѣ же облегчили и ускорили заселеніе ея земель. По мѣрѣ роста и развѣтленія желѣзнодорожной сѣти, Далекій Западъ уходилъ все дальше и дальше отъ Атлантическихъ береговъ, все болѣе и болѣе приближаясь къ водамъ Великаго океана. Безъ такого широкаго развитія путей сообщенія Дальній Западъ и до сихъ поръ оставался бы пустыней. Панамскій каналъ всестороннѣе, болѣе широко и успѣшно завершить дѣло, начатое трансконтинентальными желѣзными дорогами. Весь Дальній Западъ, получая новый путь, такой сравнительно короткій и удобный, оживится, и его развитіе пойдетъ теперь, несомнѣнно, такимъ же головокружительнымъ темпомъ, какой проявилъ Востокъ. Насколько современное положеніе штатовъ у береговъ Тихаго океана отличается отъ Атлантическихъ штатовъ, видно изъ слѣдующаго сопоставленія данныхъ о развитіи экспорта изъ главныхъ районовъ<sup>2)</sup>:

Экспортъ въ миллионахъ долларовъ изъ:

Фискальные годы	Атлантич. портъ портовъ	Мексик. залива	сѣв. границъ и Велик. озеръ	Тихоокеан. побережья
1881—90	569	114	32	46
1891—900	734	144	62	52
1901—10	1.091	353	159	84

Точно такая же отсталость Тихоокеанскихъ береговъ Соед. Штатовъ наблюдается и въ отношеніи движенія судовъ. Движеніе

1) Быкова. А. Ф. Сѣверо-Американскіе Соед. Штаты. стр. 77.

2) Гольдштейнъ. И. М. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 137.

судовъ по отдельнымъ частямъ Соед. Штатовъ видно изъ слѣдующей таблицы<sup>1)</sup>:

Порты	Входящихъ судовъ.		Выходящихъ судовъ.	
	Тоннажъ 1911	Тоннажъ 1912	Тоннажъ 1911	Тоннажъ 1912
Атлантич.	22.947.353	24.005.037	22.162.497	23.371.642
Тихоокеан.	4.109.501	4.553.821	4.311.632	4.891.151

Также точно чрезвычайно слабо развита въ Тихоокеанскихъ штатахъ и промышленность. Мы такъ привыкли смотрѣть на Соед. Штаты, какъ на страну вполнѣ развившуюся въ торговомъ и промышленномъ отношеніяхъ, что совершенно забываемъ о томъ, какъ медленно совершается процессъ передвиженія народонаселенія, промышленности и торговли къ западу отъ Атлантическихъ береговъ. Между тѣмъ не только въ хозяйственной жизни, какъ мы показали выше, но и въ густотѣ народонаселенія наблюдается между отдельными штатами, расположенными по берегамъ обоихъ океановъ, рѣзкое отличіе. Это можно замѣтить изъ слѣдующихъ цифръ<sup>2)</sup>:

### 1) Штаты Атлантическаго океана.

	Площадь въ кв. мил.	Населеніе.		На 1 кв. милю.
		1900 г.	1910 г.	
Мэнъ . . . . .	29.895	694.466	742.371	24.8
Нью Гэмпширъ .	9.031	411.588	430.572	47.7
Вермонтъ . . .	9.124	343.641	355.956	39.0
Массачусетсъ .	8.039	2.805.346	3.366.416	418.8
Родъ Айлендъ .	1.067	542.610	428.556	508.5
Коннектикутъ .	4.820	908.420	1.114.756	231.3
Нью-Йоркъ . .	47.654	7.268.894	9.113.614	191.2
Нью-Джерсей .	7.514	1.883.669	2.537.167	337.7
Пенсильванія .	44.832	6.302.115	7.665.111	171.0
Делаваръ . . .	1.965	184.735	202.322	103.0
Мерилендъ . .	9.941	1.188.044	1.295.346	130.0
Колумбія . . .	60	278.718	331.069	5517.8
Вирджинія . .	40.262	1.854.184	2.061.612	51.2

1) The Statesman's Year-Book, 1913.

2) Idem.

Зап. Вирджинія	24.022	958.800	1.221.119	50.8
Сѣв. Кароліна	48.740	1.893.810	2.206.287	45.3
Южн. Кароліна	30.495	1.340.316	1.515.400	49.7
Георгія . . .	58.725	2.216.331	2.609.121	44.4
Флоріда . . .	54.861	528.542	752.619	13.7

## 2) Штаты Тихого океана.

Вашингтонъ . .	68.836	518.103	1.141.990	17.1
Орегонъ . .	95.607	413.536	672.765	7.0
Каліфорнія .	155.652	1.485.053	2.377.549	15.3
Аляска . . .	590.884	63.592	64.356	—

Причина такой сравнительной отсталости Тихоокеанского побережья заключается въ отсутствіи дешевыхъ путей сообщенія и отдаленности его отъ торгово-промышленныхъ центровъ Нового и Старого Свѣта. Даже и теперь при густой сѣти желѣзныхъ дорогъ С. Америки нельзя сказать, чтобы трансконтинентальная линія, служащія главнѣйшимъ путемъ сообщенія между восточными Тихоокеанскими штатами вполнѣ соотвѣтствовали потребностямъ транспорта материальныхъ благъ, которыми обмѣниваются Востокъ и Западъ. Могучимъ двигателемъ Тихоокеанскихъ береговъ Америки по пути общаго прогресса безусловно явится Панамскій каналъ. Открывая новые болѣе короткіе, удобные и значительно дешевые пути, новый междуокеанскій каналъ послужить несомнѣннымъ и весьма сильнымъ стимуломъ для болѣе быстраго развитія въ Тихоокеанскихъ штатахъ индустріи и торговли, а также болѣе интенсивнаго ихъ заселенія.

Выяснимъ теперь болѣе подробно, въ чёмъ должно выражаться вліяніе Панамскаго канала на состояніе торговли и промышленности въ восточныхъ, западныхъ и центральныхъ штатахъ Заатлантической Республики. Главнѣйшими продуктами народного богатства на западныхъ Тихоокеанскихъ берегахъ являются—льсь, рыба, пшеница, фрукты и мн. др. продукты добывающей промышленности, а въ особенности здѣсь имѣется неистощимый запасъ лѣса. Каліфорнія и Орегонъ очень богаты лѣсами—сосновыми, еловыми, кедровыми и красного дерева. Все это весьма цѣнныя породы, въ особенности красное дерево, на которое существуетъ большой спросъ въ странахъ Атлантическаго океана. Большое количество этихъ лѣсныхъ богатствъ вывозится въ государства Европы и въ восточные штаты. До послѣдняго времени весь

лѣсь съ Тихоокеанскихъ береговъ Америки направлялся къ берегамъ Атлантическаго океана, главнымъ образомъ, на парусныхъ судахъ вокругъ мыса Горнъ. Вслѣдствіе огромнаго разстоянія и неудобствъ этого пути, плата за провозъ была довольно высока; кромѣ того требовалось для транспорта весьма много времени. Между тѣмъ, несмотря на такія неудобства въ транспортѣ, экспортъ лѣса въ Европу изъ Соед. Штатовъ непрестанно и довольно быстро возросталъ. Ростъ лѣсного экспорта изъ Америки въ Европу виденъ изъ слѣдующихъ данныхъ<sup>1)</sup>:

	Англію		Италію		Голландію	
	Милл.	фут. долларовъ	Милл.	фут. долларовъ	Милл.	фут. долларовъ
1910	193,8	6,0	40,6	0,96	80,1	2,3
1911	225,5	7,6	39,7	0,91	88,1	2,4
1912	267,3	10,3	43,2	0,99	118,8	3,1
1913	354,2	14,4	52,5	1,17	112,7	3,0

Открытие Панамскаго канала понизить морскіе фрахты для американскаго экспорта лѣса въ Европу не меныше, чѣмъ на 50%<sup>2)</sup>. Кромѣ того огромнѣйшии выигрышъ получится и во времени. Все это ставитъ лѣсной экспортъ изъ Тихоокеанскаго побережья въ новыя, несравненно лучшія условія. Если уже и нынѣ количество лѣса, вывозимаго изъ Паджетъ Саунда и другихъ тихоокеанскихъ портовъ, достигаетъ огромной цифры, то несомнѣнно, что послѣ открытия Панамскаго канала экспортъ лѣса, будучи поставленъ въ болѣе выгодныя условія, дойдетъ до колоссальныхъ размѣровъ. Точно также Панамскимъ направленіемъ воспользуются такие продукты, какъ пшеница, рыба и мн. другіе, вывозимые нынѣ на восточные берега и въ Европу. Получая новые пути транспорта и болѣе легкій доступъ къ мѣстамъ своего сбыта, всѣ эти продукты, естественно, смогутъ все болѣе и болѣе расширять и увеличивать свой вывозъ.

Кромѣ того, открытие Панамскаго канала послужить также весьма сильнымъ импульсомъ для широкаго развитія сельского хозяйства всей западной береговой полосы Америки. Сравнительную отсталость сельско-хозяйственной промышленности западныхъ

<sup>1)</sup> Гольдштейнъ. I. M. Проф. Цитир. сочиненіе. стр. 153.

<sup>2)</sup> Saxon Mills. I. Цитир. сочиненіе.

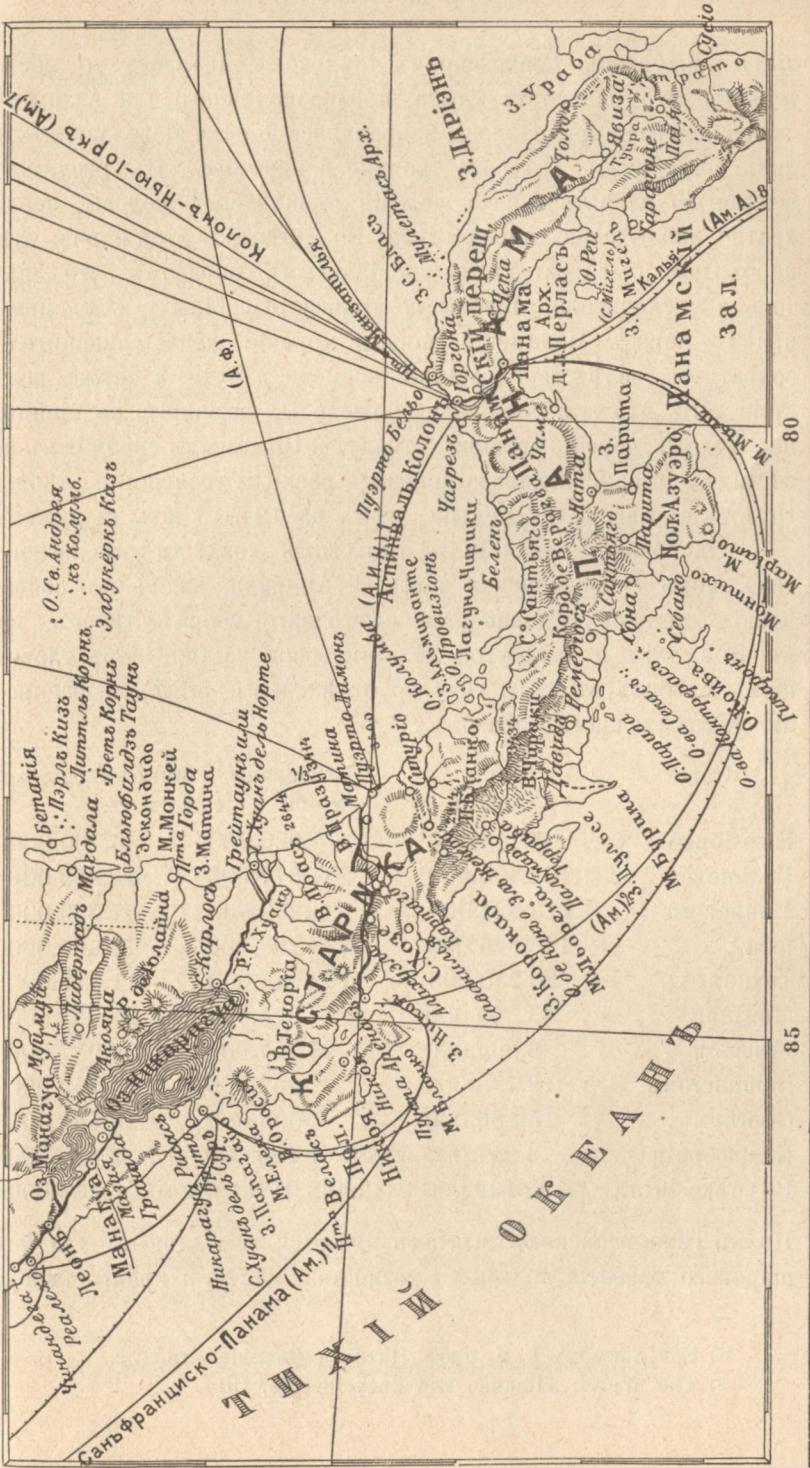
штатовъ можно объяснить тремя главнѣйшими причинами: отдаленностью ихъ отъ рынковъ, недостаточнымъ развитиемъ путей сообщенія и низкой степенью заселенности, обусловливающей недостатокъ въ трудовой силѣ. Эмиграція „желтыхъ“ народовъ изъ Азіи на Тихоокеанскіе берега С. Америки или совершенно запрещена, или же допускается съ весьма большими ограничениями, вслѣдствіе чего этотъ выносливый, здоровый, дешевый и весьма продуктивный рабочій элементъ, несмотря на острую потребность въ рабочей силѣ, не можетъ проникать на американскія поля въ нужномъ количествѣ. Переселенцы же изъ Европы, вслѣдствіе чрезмѣрно высокихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, не могутъ достигнуть западныхъ береговъ, гдѣ въ нихъ чувствуется наиболѣе сильная потребность. Такъ напримѣръ, изъ всего числа эмигрантовъ въ Соед. Штатахъ и ихъ владѣнія, достигшаго въ 1913 году 1.197.892 чел., на три восточныхъ штата и Аляску приходилось всего 56.754, распредѣляясь въ слѣдующемъ соотношенії:<sup>1)</sup>

Аляска . . . . .	1.170
Калифорнія . . . . .	32.277
Вашингтонъ . . . . .	18.313
Орегонъ . . . . .	4.994
<hr/>	
Всего	56.754

Съ открытиемъ Панамскаго канала и съ установленіемъ прямыхъ рейсовъ изъ европейскихъ государствъ, безработный и безземельный элементъ Европы получить возможность по сравнитель но дешевой цѣнѣ достигнуть Тихоокеанскаго побережья С. Америки. Вслѣдствіе этого сельское хозяйство западныхъ штатовъ, чувствующее постоянно острый недостатокъ въ трудовой силѣ, будетъ теперь удовлетворено въ этомъ отношеніи и тѣмъ получить возможность значительно расширить размѣры производства своихъ продуктовъ. Съ проведеніемъ Панамскаго канала устраивается и вторая причина медленного развитія сельского хозяйства въ Западной полосѣ, ибо разстоянія морскихъ путей отъ тихоокеанскихъ портовъ до Атлантическихъ береговъ Америки и Европы сократятся на тысячи морскихъ миль. Также съ установленіемъ новыхъ рейсовъ черезъ Панамскій каналъ, будутъ устранены и всѣ другія неудобства, тормозящія экспортъ сельско-хозяйствен-

1) The World. Almanac and Encyclopedia. 1914.

Панамський перешеек.



ныхъ продуктовъ. Главнѣйшимъ тормозомъ являлось то обстоятельство, что транспорту хлѣба, предназначенаго для Атлантическихъ береговъ приходилось, направляясь черезъ Магеллановъ проливъ, пересѣкать два раза тропики и экваторъ. Въ результѣтѣ, вслѣдствіе климатическихъ условій тропической полосы, неоднократно наблюдалась порча хлѣба. Во избѣженіе этой порчи, хлѣбъ необходимо было нагружать специальнымъ образомъ, что значительно увеличивало расходы по транспорту. Между тѣмъ при отправкѣ черезъ Панамскій каналъ морскіе фрахты значительно сократятся, вслѣдствіе экономіи времени и пути, а также вслѣдствіе того, что всѣ специальные расходы, связанные съ длиннымъ переходомъ черезъ тропики, отпадутъ. По самымъ скромнымъ подсчетамъ, Панамскій каналъ понизить расходы транспорта хлѣбныхъ грузовъ въ Европу не меныше, чѣмъ на 12—15 коп. съ пуда<sup>1)</sup>.

Насколько отсталой въ сельскомъ хозяйствѣ является до сихъ поръ Тихоокеанская часть С. Америки, видно изъ сопоставленія данныхъ о количествѣ ежегоднаго сбора хлѣбовъ, какъ въ этой, такъ и въ другой Атлантической части. Сборъ главнѣйшихъ хлѣбовъ въ 1913 году по отдѣльнымъ штатамъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ<sup>2)</sup>:

Штаты	Овесь въ б	Пшеница бушилляхъ	Разные хлѣбные злаки
Нью-Йоркъ . . .	43.114.000	15.020.000	6.700.000
Иллинойсъ . . .	102.435.000	284.877.000	41.963.000
Миннесота . . .	112.531.000	94.280.000	67.959.000
Іова . . .	168.326.000	338.198.000	13.460.000
Техасъ . . .	29.250.000	169.944.000	11.812.000
Монтана . . .	22.359.000	976.000	21.023.000
Канзасъ . . .	36.894.000	23.757.000	86.957.000
Вашингтонъ . . .	13.775.000	952.000	52.159.000
Орегонъ . . .	15.186.000	598.000	15.655.000
Калифорнія . . .	6.257.000	1.485.000	3.822.000
Во всѣхъ штат. .	1.122.139.000	2.463.017.000	753.233.000

Но въ Тихоокеанскихъ штатахъ имѣются всѣ данныя для болѣе широкаго развитія сельскаго хозяйства, какъ-то: прекрасный кли-

1) Гольдштейнъ И. М. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 152.

2) The World. Almanac and Encyclopedia. 1914.

матъ, плодородная почва, обильный запасъ свободныхъ земель и т. д. Панамскій каналъ устранитъ, какъ мы показали, очень многое обстоятельства, тормозящія развитіе сельско-хозяйственной промышленности и, открывъ новые пути, чрезвычайно усилить экспортъ продуктовъ изъ тихоокеанскихъ портовъ, чѣмъ въ значительной степени будетъ содѣствовать всестороннему и широкому развитію хозяйственной жизни западныхъ штатовъ С. Америки. Доказательствомъ жизнеспособности экспорта изъ этого начинающего лишь нынѣ развиваться огромнаго района можетъ служить тотъ фактъ, что вывозъ отсюда различныхъ продуктовъ сельского и лѣсного хозяйства, несмотря на высокіе фрахты и разнообразныя неудобства въ транспортѣ, неустанно и быстро увеличивается. Ростъ экспорта изъ Паджетъ Саунда и другихъ тихоокеанскихъ портовъ виденъ изъ слѣдующихъ данныхъ:<sup>1)</sup>

Цѣнность средняго ежегоднаго экспорта въ долларахъ изъ Паджетъ Саунда

	Фрукты	Мясные и рыбные консервы	Лѣсъ
1871—80	1.700	8.100	282.300
1881—90	10.500	57.800	885.900
1891—900	71.200	177.700	1.307.500
1901—05	200.400	575.900	2.606.700
1906—10	495.000	940.700	3.612.400

Цѣнность средняго ежегоднаго экспорта въ долларахъ изъ всѣхъ другихъ тихоокеанскихъ портовъ Соед. Штатовъ.

	Фрукты	Мясные и рыбные консервы	Лѣсъ
1871—80	134.900	296.400	393.800
1881—90	496.100	393.300	700.900
1891—900	1.347.900	593.900	827.300
1901—05	2.517.000	1.044.500	1.837.200
1906—10	3.046.000	1.122.000	3.224.000

Тенденція къ неестественному и быстрому росту экспорта изъ тихоокеанскихъ портовъ, обнаруживаемая приведенными цифрами несомнѣнно еще больше окрѣпнетъ и чрезвычайно расширится вслѣдъ за открытиемъ Панамскаго канала въ связи со всѣми его благотворными послѣствіями.

<sup>1)</sup> Гольдштейнъ. И. М. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 159.

Крупное вліяніе окажетъ Панамскій каналъ и на развитіе штатовъ центральной части, расположенныхъ въ бассейнѣ р. Миссисипи на пространствѣ 1.500.000 кв. миль<sup>1)</sup>. Всѣ эти штаты принуждены были до сихъ поръ отправлять свои продукты—хлопокъ, желѣзныя, стальныя издѣлія и мн. др. сперва въ Нью-Йоркъ, откуда они уже и направлялись на Востокъ и Западъ. Съ открытиемъ же канала всѣ эти товары будутъ спускаться по р. Миссисипи въ Гальвестонъ, Новый Орлеанъ и прочіе порты Мексиканскаго залива, а отсюда уже черезъ Панамскій каналъ будутъ направляться къ мѣстамъ своего назначенія. Такимъ образомъ, всѣ продукты центральной части Соед. Штатовъ будутъ пользоваться чрезвычайно выгоднымъ путемъ, какъ въ отношеніи платы за провозъ, такъ и во времени транспорта, вслѣдствіе чего значительно можетъ развиться и производство ихъ и вывозъ. Болѣе интенсивное развитіе центральной части С. Америки окажетъ весьма сильное вліяніе на развитіе желѣзнодорожнаго транспорта и покроеть, такимъ образомъ, тотъ ущербъ, который будетъ ему нанесенъ Панамскимъ каналомъ, путемъ отвлеченія къ себѣ транзитныхъ грузовъ. Въ началѣ своего существованія трансконтинентальныя желѣзныя дороги почти исключительно зависѣли отъ транзитной торговли, но главная задача была направлена на расширение мѣстнаго грузооборота, который гораздо выгоднѣе сквозныхъ грузовъ. Хотя прибрежная полоса Тихаго океана, пересѣкаемая трансконтинентальными желѣзными дорогами, все еще находится въ зачаточной стадіи своего индустріального развитія, но мѣстное грузовое движеніе на нѣкоторыхъ другихъ участкахъ этихъ дорогъ достигло уже довольно обширныхъ размѣровъ. Вице-предсѣдатель одной желѣзнодорожной компаніи устанавливаетъ, что начиная съ 1893 быстрый ростъ грузооборота трансконтинентальныхъ линій стоитъ преимущественно въ зависимости не отъ морскихъ портовъ, а отъ развитія движенія промежуточныхъ грузовъ<sup>2)</sup>. Подобный взглядъ высказывалъ также и одинъ изъ директоровъ одной изъ крупнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ, проложенныхъ между Нью-Йоркомъ и Санть-Франциско. Спрошенный Комиссіей Панамскаго канала о вліяніи послѣдняго на положеніе желѣзныхъ дорогъ, онъ высказалъ слѣдующее мнѣніе: „Въ общемъ я нахожу, что отъ

1) Панама унга-но-каицу ни цуите.

2) Saxon Mills. I. Цитир. сочиненіе.

прорытія Панамского канала выиграетъ какъ вся долина Миссисипи, такъ и побережье Тихаго океана. Я думаю, что менѣе дорожий способъ перевозки грузовъ между долиной Миссисипи и побережьемъ настолько усилить общую торговлю, что желѣзнодорожныя компаніи выиграютъ на перевозкѣ пассажировъ и дорогихъ товаровъ болѣе, чѣмъ потеряютъ отъ уменьшенія перевоза дешевыхъ товаровъ, которые не нуждаются въ скорости и которыхъ они лишатся<sup>1)</sup>. Въ силу приведенныхъ выше причинъ, Панамскій каналъ будетъ значительно содѣйствовать оживленію и развитію индустріи, сельскаго хозяйства и торговли, вызывая тѣмъ и болѣе интенсивное движеніе грузовъ во всѣ направлениія, что весьма благотворно отразится на положеніи интересовъ желѣзныхъ дорогъ, обслуживающихъ тихоокеанскіе и центральныя штаты.

Не менѣе вліяніе окажетъ Панамскій каналъ на развитіе индустріи и торговли на восточныхъ берегахъ Соед. Штатовъ. До открытія канала мануфактура, сосредоточивающаяся, главнымъ образомъ, въ штатахъ Атлантическаго океана, находилась въ весьма неблагопріятномъ положеніи, вслѣдствіе крупныхъ затратъ, которыя она принуждена была дѣлать на транспортъ своихъ продуктовъ, экспортируемыхъ на тихоокеанскіе и азіатскіе рынки. Легко поэтому понять, насколько подымется и всесторонне разовьется вся индустрія и торговля Атлантическаго побережья послѣ открытія канала, предоставляющаго легкій, дешевый и весьма скорый доступъ, какъ къ мѣстнымъ рынкамъ Тихоокеанскаго побережья, такъ и къ цѣлому ряду другихъ весьма емкихъ рынковъ, въ которыхъ американцы до настоящаго времени не могли принимать крупнаго участія, въ виду неблагопріятныхъ условій транспорта.

Панамскій каналъ явится для Соед. Штатовъ также и могучимъ средствомъ для развитія и созданія національнаго коммерческаго флота. Соед. Штаты въ настоящее время являются страной, гдѣ, по сравненію съ колоссальнѣйшимъ прогрессомъ въ области индустріи и торговли, морскіе транспортныя находятся еще въ весьма неразвитомъ состояніи. Если мы обратимся къ цифрамъ, то положеніе коммерческаго флота Америки, наряду съ таковыми другихъ великихъ державъ, представится въ слѣдующемъ видѣ<sup>2)</sup>:

1) Tavernier. Е. Цитир. сочиненіе.

2) „Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Горговли“. № 39. 1912 г.

	Т о н н а жъ.	
	1911	1912
Великобританія . . . . .	17.872.697	18.213.620
Соед. Штаты . . . . .	5.158.278	5.258.487
Германія . . . . .	4.466.880	4.628.983
Норвегія . . . . .	2.154.381	2.292.996
Франція . . . . .	1.976.682	2.052.518
Італія . . . . .	1.340.508	1.398.582
Японія . . . . .	1.206.220	1.344.991
Голландія . . . . .	1.058.287	1.120.906
Швеція . . . . .	931.482	969.943
Россія . . . . .	895.258	936.591
Австро-Венгрія . . . . .	846.488	906.067
Іспанія . . . . .	775.551	777.985
Данія . . . . .	752.754	757.599

Большая часть американского флота занята каботажемъ, а виѣшняя торговля до 90% совершається на иностранныхъ судахъ. Распределение американской морской торговли (въ долларахъ) между национальнымъ и иностраннымъ флотами видно изъ слѣдующей таблицы <sup>1)</sup>:

Годы	На Американ- скихъ судахъ	На иностран- ныхъ судахъ	В с е г о	%/о отношеніе на amer. суд.
1900	195.084.192	1.894.444.424	2.089.528.616	9.3
1901	177.398.615	1.974.536.796	2.151.935.411	8.2
1902	185.819.987	1.919.029.314	2.104.849.301	8.8
1903	214.695.032	2.026.106.388	2.240.801.420	9.6
1904	229.735.119	2.001.203.514	2.230.938.633	10.3
1905	290.607.946	2.103.201.462	2.393.809.408	12.1
1906	322.347.205	2.367.667.354	2.690.014.559	12.0
1907	318.331.026	2.684.296.291	3.002.627.317	10.6
1908	272.513.322	2.520.739.864	2.793.253.186	9.8
1909	258.657.217	2.462.693.814	2.721.351.031	9.5
1910	260.837.147	2.721.962.475	2.982.799.622	8.7
1911	280.206.464	2.930.436.506	3.210.642.970	8.8
1912	322.451.565	3.109.018.858	3.431.470.423	9.4
1913	381.032.495	3.391.998.429	3.773.030.924	10.0

<sup>1)</sup> The World. Almanac and Encyclopedia. 1914.

Показателемъ того же застоя въ дѣлѣ американского дальняго плаванія можетъ служить также тотъ, на первый взглядъ невѣроятный фактъ, что еще въ 1908 году не было ни одного парохода съ флагомъ Соед. Штатовъ, который совершаѣтъ-бы рейсы въ Бразилію, Аргентину, Чили и Перу<sup>1)</sup>). Слабое развитіе коммерческаго флота Соед. Штатовъ объясняется цѣлымъ рядомъ причинъ экономического и соціального характера. Къ таковыимъ можно отнести— высокую заработную плату рабочихъ, занятыхъ въ судостроеніи, дороговизну желѣзныхъ матеріаловъ, покровительственные законы, ставящіе непремѣннымъ условиемъ сооруженіе судовъ изъ американского матеріала, высокій окладъ жалованія судовыхъ командъ, американскіе законы, возлагающіе на командира заботы о командѣ и регулирующіе точно рабочее время, пищу, помѣщеніе и т. д. и тѣмъ значительно увеличивающіе дороговизну эксплоатациіи судовъ. Все это послужило причиною отсталости Америки въ дѣлѣ развитія національнаго судоходства и судостроенія и затрудняло конкуренцію американскому флоту съ иностраннымъ. Кромѣ того, сильное вліяніе желѣзодорожныхъ компаний также препятствовало успѣшности развитія торгового флота Соед. Штатовъ. Послѣ открытия Панамскаго канала условія, касающіяся судостроительства, измѣняются весьма незначительно, и американская торговля, связанная съ дальнимъ плаваніемъ, въ первое время по прежнему будетъ обслуживаться иностраннымъ флотомъ, съ которымъ американскій флотъ не сможетъ выдержать конкуренцію. Американское правительство, озабоченное болѣе успѣшнымъ развитіемъ національнаго коммерческаго флота, было намѣreno путемъ протекціонистскихъ мѣръ и освобожденія отъ платы за проходъ черезъ каналъ, поставить свой флотъ въ такія условія, при которыхъ, несмотря на всѣ причины застоя въ судостроительствѣ, иностранный флотъ былъ бы безсиленъ конкурировать. Подобное покровительство повлекло бы непремѣнное развитіе и судоходства и судостроенія. Но биллемъ Саймса всѣ крупныя привилегіи американского флота отмѣнены, что подвергаетъ американскій флотъ дальняго плаванія риску пострадать отъ напора конкуренціи иностранныхъ пароходныхъ компаний. Но американцы, стремящіеся къ безраздѣльному господству на тихоокеанскихъ и дальневосточныхъ рынкахъ, несмотря на всѣ перечисленныя усло-

<sup>1)</sup> Saxon Mills. I. Цитир. сочиненіе.

вія, облегчаючі успѣхъ иностранному флоту, повидимому, намѣреваються расширить и развить свой флотъ, чтобы подъ звѣзднымъ флагомъ распредѣлять свою огромнѣйшую торговлю по многочисленнымъ странамъ Тихаго океана. Свидѣтельствомъ этого можетъ служить та поспѣшность, съ какой американскія пароходныя общества готовятся къ открытию нового канала. Напримѣръ, Американско-Гавайская Компанія, владѣющая 18 пароходами, строить еще 5 новыхъ для обслуживанія открывающихся рейсовъ черезъ Панамскій каналъ; пароходство Локенбаха строить два парохода; компанія New-York South American уже приготовила для Панамскихъ рейсовъ 6 судовъ; компанія South American заготовила также 6 пароходовъ и т. д.<sup>1)</sup> Содѣйствовать успѣху американскаго флота въ конкуренціи съ иностраннѣмъ будетъ сокращеніе Панамскимъ каналомъ морскихъ путей. Измѣненіе разстояній откроетъ доступъ небольшимъ судамъ къ такимъ направлениямъ, въ которыхъ раньше они были лишены возможности совершать плаванія. Вслѣдствіе этого появится усиленное предложеніе тоннажа, пониждающее тѣмъ фрахты, что въ свою очередь облегчить американскому флагу борьбу съ иностраннѣмъ.

Но въ совершенно иныхъ условіяхъ окажется каботажное плаваніе, которое по американскимъ законамъ предоставляетъ исключительно лишь національнѣмъ судамъ. Послѣ открытия Панамскаго канала право каботажного плаванія останется по прежнему національной привилегіей, недоступной для иностраннѣхъ судовъ. Панамскій каналъ, отнимая большую часть грузовъ у трансконтинентальныхъ желѣзныхъ дорогъ и способствуя оживленію внутреннѣй торговли между различными владѣніями Соед. Штатовъ, усилитъ спросъ на каботажный тоннажъ, что естественно будетъ способствовать развитію судостроительства и національного судоходства. Все это вмѣстѣ съ установленіемъ новыхъ рейсовъ, расширеніемъ и развитіемъ старыхъ направлений и общимъ оживленіемъ торговли, вызваннымъ открытиемъ Панамскаго канала, безусловно отразится на состояніи и развитіи американскаго берегового плаванія. Однимъ словомъ, Панамскій каналъ послужитъ сильнымъ толчкомъ для болѣе быстраго развитія всего, а въ особенности каботажного флота Соед. Штатовъ.

<sup>1)</sup> „Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли“. № 38. 1912 г.

## III.

Огромныя послѣдствія будетъ имѣть открытие Панамскаго канала для торговыхъ сношеній Соед. Штатовъ съ Тихоокеанскими берегами Южной Америки. Съ момента открытия междуокеанскаго пути начнется новая эпоха въ развитіи торгово-политическихъ сношеній Заатлантической Республики съ Эквадоромъ, Боливіей, Перу и Чили.

Торговыя сношенія всѣхъ этихъ четырехъ республикъ, расположенныхъ съ сѣвера на югъ по берегамъ Тихаго океана, производились до сихъ поръ исключительно съ Европой, причемъ Англія и Германія занимали здѣсь преобладающее положеніе, а Соед. Штатамъ принадлежало одно изъ послѣднихъ мѣсто. До послѣдняго времени торговля съ этими странами велась, главнымъ образомъ, посредствомъ парусныхъ судовъ. Американскимъ судамъ, направлявшимся къ Тихоокеанскимъ берегамъ Южной Америки, черезъ Суэзъ или мысъ Доброй Надежды, приходилось совершать огромный кругъ и огибать почти весь земной шаръ. Такой путь требовалъ очень много времени и поглощалъ очень много издержекъ по транспорту.

Съ открытиемъ Панамскаго канала, положеніе южно-американскихъ торговыхъ путей совершенно мѣняется. Если обратиться къ даннымъ о новыхъ разстояніяхъ, то увидимъ поразительный фактъ тѣхъ коренныхъ измѣненій, какія маленькая полоска синей воды у Панамы внесетъ въ морской транспортъ міра. Возьмемъ пока одинъ лишь примѣръ для поясненія этихъ измѣненій. Калляо, портъ на Перуанскомъ берегу, до открытия канала отстоялъ отъ Нью-Йорка дальше, чѣмъ Южный полюсъ. Съ открытиемъ же нового пути это разстояніе настолько сократится, что Калляо къ Нью-Йорку будетъ почти на двѣ тысячи миль ближе, чѣмъ Санть-Франциско.

Но разсмотримъ вопросъ о перемѣнахъ въ разстояніяхъ болѣе подробно. Разстояніе между Нью-Йоркомъ и Коронелемъ, южнымъ портомъ Чили, по кратчайшему донынѣ рейсу черезъ Магеллановъ проливъ, исчисляется въ 8.135 м. м., тогда какъ по Панамскому—въ 4.839 м. м., т. е. послѣдній рейсъ будетъ короче почти вдвое. Разстояніе между Нью-Йоркомъ и Вальпараїзо по Магелланову рейсу—8.380, а по Панамскому—всего 4.633 м. м.

Направляясь далѣе къ сѣверу, мы получимъ слѣдующія сокращенія:

Отъ Нью-Йорка	Черезъ Магеллановъ пр.	Черезъ Панаму.	Сокращенія.
До Икуика . . . . .	9.143 м. м.	4.004 м. м.	5.139 м. м.
„ Калля . . . . .	9.613	3.363	6.250
„ Гуаякиля . . . . .	10.215	2.810	7.405

Такимъ образомъ, разстояніе между Нью-Йоркомъ и западными берегами Юж. Америки, благодаря новооткрывающемуся каналу, сократится на 3-7 тысячъ морскихъ миль. Вмѣстѣ съ сокращеніемъ пути значительно понизятся морскіе фрахты и издержки по транспорту. Эти преимущества и предполагаютъ использовать американцы, стремящіеся къ завоеванію тихоокеанскихъ рынковъ, а въ особенности чрезвычайно богатыхъ и еще весьма слабо эксплуатируемыхъ рынковъ южно-американскихъ странъ. Торговые обороты американцевъ здѣсь еще весьма невелики и львиная доля ихъ находится въ рукахъ англичанъ. Торговля тихоокеанскихъ республикъ Южной Америки и мѣсто, занимаемое въ ней Соед. Штатами, видны изъ слѣдующихъ статистическихъ данныхъ за 1911 г.:<sup>1)</sup>

### 1) Чили.

Государства:	Импортъ	Экспортъ
Англія . . . . .	111.767.889	пезо 145.913.102
Германія . . . . .	89.578.552	71.780.194
Соед. Штаты . . . . .	43.221.833	53.566.939
Аргентина . . . . .	21.410.343	3.284.006
Перу . . . . .	20.343.731	1.074.477
Франція . . . . .	18.990.996	16.068.983
Бельгія . . . . .	10.567.088	9.531.591
Италія . . . . .	8.681.239	979.371

### 2) Перу.

Англія . . . . .	1.719.831	фун. стер.	2.396.640	фун. стер.
Германія . . . . .	946.206		562.297	
Соед. Штаты . . . . .	1.165.602		2.037.599	
Франція . . . . .	289.529		380.478	
Чили . . . . .	76.769		1.274.032	
Италія . . . . .	199.450		—	

<sup>1)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

Бельгія . . . .	333.982	98.928
Аргентина . . . .	8.767	—

## 3) Эквадоръ.

Англія . . . .	512.400 фун. стер.	204.397 фун. стер.
Соед. Штаты . . .	482.895	641.896
Германія . . . .	323.321	439.405
Франція . . . .	108.134	932.649

Такимъ образомъ, торговые обороты Соед. Штатовъ на этихъ рынкахъ въ настоящее время еще не особенно велики, но вслѣдъ за открытиемъ Панамскаго канала, въ связи съ колоссальнѣйшимъ сокращеніемъ морскихъ путей, размѣры ихъ торговли, безусловно, увеличатся во много разъ. Хотя и для европейскихъ государствъ путь къ Тихоокеанскому побережью Южной Америки также сократится черезъ Панамскій каналъ на 1-2 тысячи морскихъ миль, но такъ какъ они все-таки, несмотря на эти сокращенія, окажутся въ худшихъ условіяхъ чѣмъ Соед. Штаты, то выгоды, какія они получать, не могутъ быть поставлены на одну плоскость съ выгодами американцевъ. Поэтому все говорить за то, что американцы, пользуясь каналомъ, сооруженнымъ ихъ усиленіями, въ скоромъ времени пріобрѣтутъ львиную долю южно-американской торговли, отвоевавъ ее у европейскихъ государствъ. Американскія машины, бумажныя, желѣзныя и стальныя издѣлія и другіе товары, въ особенности хлопчатобумажныя ткани, которыя до сихъ порь проникали на южно-американскіе рынки весьма страннымъ, окольнымъ и длиннымъ путемъ, смогутъ теперь съ большимъ успѣхомъ конкурировать на этихъ рынкахъ. Сырой хлопокъ, выращиваемый въ южныхъ частяхъ С. Америки, вывозился въ Европу и лишь оттуда въ переработанномъ видѣ попадалъ черезъ Магеллановъ проливъ въ республики Южной Америки. Новый путь черезъ Панаму открываетъ Соед. Штатамъ возможность отправлять свои хлопчатобумажныя издѣлія прямо изъ Нью-Йорка, Чарльстона или Нового Орлеана, выгадывая при томъ въ разстояніи свыше 7.000 м. м. Весьма незначительная часть южно-американской торговли Соед. Штатовъ направлялась по Панамской желѣзной дорогѣ, ибо морскіе фрахты, назначавшіеся судоходными компаніями для грузовъ, отправляемыхъ съ западныхъ береговъ Панамы, были такъ высоки, что совершенно лишали американскихъ экспортёровъ возможности пользоваться этимъ направленіемъ. Благодаря такимъ

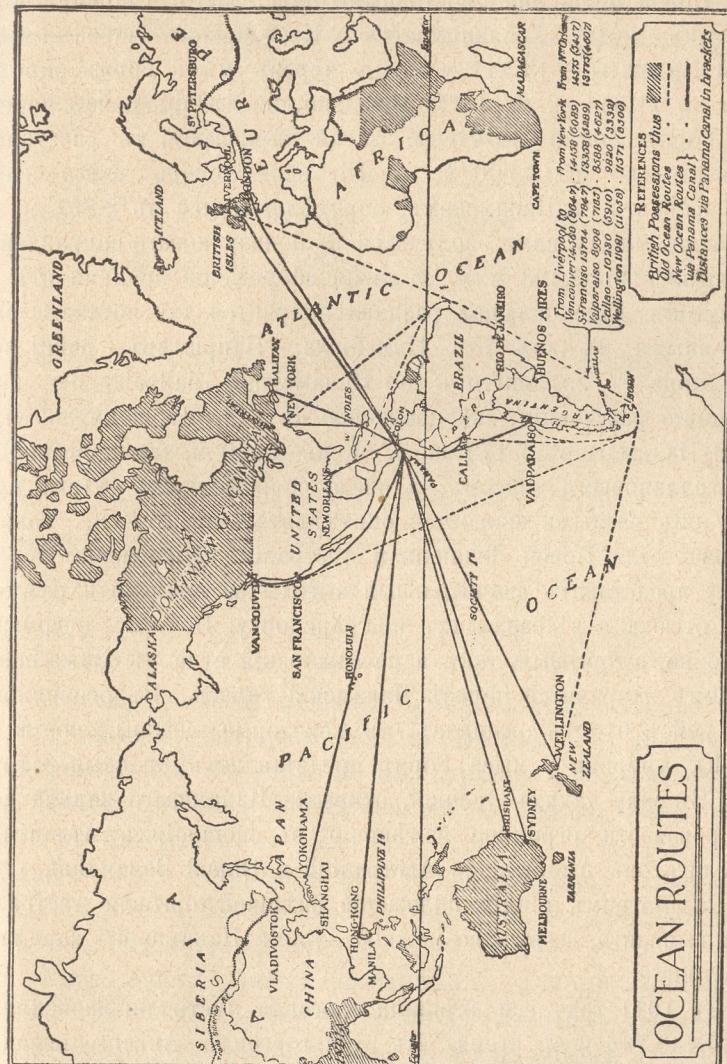
условіямъ, было гораздо дешевле направлять грузы окольнымъ путемъ черезъ Англію или Германію, т. е. путемъ въ 14.000 м. м. протяженія, вмѣсто того, чтобы транспортировать ихъ черезъ Панаму—направленіе всего въ 3-4 тысячи миль. Панамскій каналъ устранитъ всѣ эти неудобства и откроетъ Соед. Штатамъ широкій путь на рынки Тихоокеанскаго побережья Южной Америки. Отсюда ясно, что американскіе торгово-промышленные круги съ удвоенной энергией будутъ стараться расширять свои торговыя обороты на западныхъ берегахъ южно-американскихъ республикъ. Вмѣстѣ же съ ростомъ здѣсь силы американцевъ и установленіемъ все болѣе и болѣе широкой монополизации рынковъ, европейскимъ государствамъ будетъ нанесенъ весьма сильный ударъ, подъ натискомъ котораго они едва ли смогутъ сохранить свое былое господство. Въ результатѣ этихъ перемѣнъ однѣмъ изъ наиболѣе важныхъ и несомнѣнныхъ слѣдствій будетъ общее и быстрое развитіе Тихоокеанскихъ береговъ Сѣверной и Южной Америки, и большой расцвѣтъ торговли между южно-американскими областями и Заатлантической Республикой.

#### IV.

Не менышее значеніе имѣеть Панамскій каналъ для сношеній Соед. Штатовъ съ Австраліей и Новой Зеландіей.

Рейсовъ между восточными берегами С. Америки и Австраліей существуетъ иѣсколько, но наиболѣе важное значеніе изъ нихъ имѣютъ лишь два рейса, а именно: направленіе черезъ Суэзъ и направленіе черезъ мысъ Доброй Надежды. Послѣднее направленіе въ сравненіи съ Суэзскимъ рейсомъ гораздо выгоднѣе въ отношеніи разстоянія и транспортной платы, а потому въ австралийско-американской торговлѣ оно занимаетъ первое мѣсто. Какое же положеніе сможетъ занять этотъ наиболѣе оживленный путь сношений Америки съ Австраліей вокругъ мыса Доброй Надежды послѣ открытия Панамскаго канала? Мы уже касались этого вопроса въ V-й главѣ, гдѣ и привели подробную таблицу разстояній отъ портовъ Атлантическаго побережья до Австраліи, а потому теперь ограничимся лишь нѣкоторыми общими указаниями. Разстояніе между Нью-Йоркомъ и Сиднеемъ по Панамскому рейсу опредѣляется въ 9.811 м.м., тогда какъ рейсъ черезъ мысъ Доброй Надежды—въ 13.743, т. е. послѣдній путь будеть

длинѣ на 3.932 м.м. Если это сокращеніе перевести въ число сбереженныхъ сутокъ, то для судовъ со скоростью въ 9, 10, 12, 14 и 16 узловъ въ часъ, выигрышъ соотвѣтственно получится въ



Главнѣйшіе тихоокеанскіе торговые пути.

17, 15, 13, 11 и 9 сутокъ. Сокращеніе торговыхъ путей между С. Америкой и Австралией будетъ увеличиваться по мѣрѣ того, какъ спускаться къ югу отъ Нью-Йорка. Такъ, напримѣръ, разстояніе между Новымъ Орлеаномъ и Сиднеемъ сократится но-

вымъ путемъ на 5.444 м.м., а во времени выигрышъ получится оть 24 до 13 сутокъ.

Такое же вліяніе окажетъ Панамскій каналъ на сообщенія между Новой Зеландіей и восточными берегами С. Америки. Морской путь между Уэллингтономъ и Нью-Йоркомъ черезъ мысъ Доброї Надежды — 14.441 м.м., а черезъ мысъ Горнъ опредѣляется въ 11.344 м.м. Слѣдовательно, послѣдній рейсъ черезъ мысъ Горнъ болѣе выгоденъ, давая выигрышъ въ разстояніи приблизительно въ 3.000 м.м. Но если теперь далѣе этотъ рейсъ сравнить съ Панамскимъ, опредѣляющимся въ 8.851 м.м., то разница между ними получится въ пользу новаго направленія, выразившись въ 2.493 м.м., и давая сбереженіе времени оть 11 до 6 сутокъ. Еще большая разница получится для портовъ, расположенныхыхъ къ югу оть Нью-Йорка. Напримѣръ, рейсъ изъ Гальвестона въ Уэллингтонъ по Панамскому направленію дастъ сокращеніе разстоянія, по сравненію съ рейсомъ вокругъ мыса Доброї Надежды въ 7.174 м.м. и въ 3.560 м.м. по сравненію съ Магеллановымъ рейсомъ, а число сбереженныхъ сутокъ пути для судовъ разныхъ скоростей опредѣляется въ 15 — 8. Такимъ образомъ, для Новой Зеландіи и Австралии направленіе черезъ Панаму представить значительныя выгоды во времени и разстояніи, а отсюда и въ расходахъ по транспорту. Поэтому, несомнѣнно, что какъ торговья, такъ и пассажирскія суда въ ближайшемъ будущемъ направятся черезъ Панамскій каналъ. Въ особенности этотъ рейсъ будетъ оживленъ въ нѣкоторые сезоны, когда обходъ Ю. Америки у мыса Горнъ представляетъ опасныя затрудненія. Въ силу такихъ условій, открытие Панамскаго канала должно произвести огромное измѣненіе въ сношеніяхъ Атлантическихъ штатовъ Америки съ Австралией и Новой Зеландіей.

Разсмотримъ теперь положеніе виѣшней торговли Австралии, чтобы выяснить затѣмъ возможное вліяніе Панамскаго канала на ея состояніе.

Въ 1911 году вся виѣшняя торговля Австралии исчислялась въ 146.449.746 фун. стерл. Въ этой торговлѣ Англія принадлежала большая часть, и торговый оборотъ ея опредѣлялся въ 74 слишкомъ милл. фун. стерл., Германія занимала второе мѣсто съ оборотомъ 11 милл. фун. стерл., и лишь третье мѣсто приходилось на долю Соед. Штатовъ, исчислявшихъ свой товарооборотъ въ 8 милл. фун. стерлинговъ. Что же касается одного лишь ввоза въ Австралию,

то здѣсь первое мѣсто принадлежало Англіи, а затѣмъ уже слѣдовали — Соед. Штаты, Германія, Бельгія, Индія и др. Болѣе подробно товарообмѣнъ Австраліи виденъ (въ фунтахъ стерлинговъ) изъ слѣдующей таблицы:<sup>1)</sup>

Государства.	1910		1911	
	Импортъ изъ	Экспортъ въ	Импортъ изъ	Экспортъ въ
Англія . . . . .	36,646,441	37,698,312	39,499,011	35,309,982
Соед. Штаты . . . . .	6,494,829	1,599,102	7,747,991	1,464,155
Германія . . . . .	3,778,666	7,340,455	4,437,153	6,642,012
Франція . . . . .	501,584	8,551,579	614,045	8,180,084
Бельгія . . . . .	1,242,867	5,949,060	2,007,557	6,111,943
Новая Зеландія . .	2,203,806	2,342,753	2,974,215	2,655,469
Индія . . . . .	2,668,862	1,535,372	2,122,260	3,319,504
Цейлонъ . . . . .	769,985	631,225	738,556	5,412,705
Ява . . . . .	539,407	345,315	543,819	488,696
Японія . . . . .	718,462	657,057	832,757	832,958

Однако, въ вышеуказанной суммѣ англійского ввоза заключается также и нѣкоторая сумма иностранныхъ, а въ томъ числѣ и американскихъ товаровъ. По изслѣдованию „Times'a“ американские товары, которые, сперва попадая въ Англію, вывозятся затѣмъ въ Австралію, въ среднемъ, ежегодно исчисляются въ 1 миллионъ фунт. стерлинговъ<sup>2)</sup>). Слѣдовательно, американскій ввозъ на австралійскіе рынки опредѣлится въ дѣйствительности въ 9 мил. фун. стерлинговъ.

Приведенные данные показываютъ, что торговые обороты Соед. Штатовъ въ настоящее время значительно уступаютъ Англіи. Открытие Панамскаго канала, сокращая морскіе пути и устранявъ въ нихъ многія неудобства, поставитъ американцевъ въ Австраліи въ болѣе выгодныя условія и будетъ способствовать тѣмъ

1) The Statesman's Year-Book. 1913.

2) Панама унга-но-каицу ни цуите.

расширенію ихъ торговыхъ оборотовъ. Сокращеніе торгового пути значительно понизить расходы по фрахту, удешевляя этимъ товары и вызывая болѣе усиленное ихъ потребленіе. Все это, конечно, повлечетъ чрезвычайное расширение ввоза американскихъ продуктовъ. Что же касается того, какіе предметы американского ввоза окажутся наиболѣе вѣроятными конкурентами англійскихъ товаровъ, то таковыми стать больше всего шансовъ имѣютъ—мануфактура, обувь, экипажи, часы, желѣзныя издѣлія, велосипеды, вагоны и т. д. Другіе же предметы австралійской торговли Америки, какъ керосинъ, лѣсъ, табакъ и нѣкоторые другіе, довольно успѣшно распространяясь и нынѣ въ Австралии, съ открытиемъ Панамскаго канала, займуть, вѣроятно, на этомъ рынкѣ одно изъ первыхъ мѣстъ.

Подобные выгоды принесетъ Панамскій каналъ и торговль Соед. Штатовъ съ Новой Зеландіей, внѣшние торговые обороты которой въ 1910-11 г. распредѣлялись слѣдующимъ образомъ:<sup>1)</sup>

Государства.	Импортъ изъ		Экспортъ въ	
	1910	1911	1910	1911
	ФУНТ. СТЕР.	ФУНТ. СТЕР.	ФУНТ. СТЕР.	ФУНТ. СТЕР.
Англія . . . . .	10,498,771	11,787,300	18,633,118	15,134,743
Австралия . . . . .	2,359,393	2,944,991	2,010,751	2,515,168
Океанія . . . . .	673,765	810,284	296,244	324,306
Индія и Цейлонъ . . . . .	659,352	623,647	132,628	100,147
Китай . . . . .	30,332	35,280	19,627	8,139
Соед. Штат. . . . .	1,399,757	1,682,129	553,603	434,586
Друг. госуд. . . . .	1,430,233	1,662,248	534,238	511,401
Всего . . . . .	17,051,583	19,545,879	22,180,209	19,028,490

Торговые обороты Соед. Штат. съ Новой Зеландіей, какъ видно изъ этихъ данныхъ, въ настоящее время не отличаются

<sup>1)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

особеннымъ оживленіемъ. Но Панамскій каналъ, приближая наиболѣе промышленные центры Соед. Штатовъ на нѣсколько тысячъ морскихъ миль къ ново-зеландскимъ рынкамъ, безъ сомнѣнія, возбудить здѣсь болѣе интенсивный товарообмѣнъ. Благодаря указаннымъ выше крупнымъ сокращеніямъ путей въ Новую Зеландію, Соед. Штаты займутъ на ея рынкахъ чрезвычайно выгодное положеніе, вслѣдствіе чего американская торговля примѣтъ здѣсь совершенно новый характеръ. Этимъ Америка нанесетъ европейскимъ государствамъ, а въ особенности Англіи весьма чувствительный ударъ, ибо вторгнется въ сферу ихъ широкаго торгового вліянія.

## V.

Ни въ одной странѣ міра не развивалась индустрія такимъ бышенымъ темпомъ, нигдѣ въ мірѣ не шло такими гигантскими шагами развитіе капиталистического хозяйства, какъ въ Заатлантической Республике. Въ результатѣ такого огромнаго экономического роста у американской буржуазіи выросла неотложная и крайне настойчивая задача—проложить путь къ новымъ рынкамъ, чтобы этимъ обеспечить дальнѣйшее столь же интенсивное развитіе національной промышленности. И тогда передъ взоромъ Соед. Штатовъ предсталъ Великій Океанъ со всѣми его обширнѣйшими, дѣственными и чрезвычайно емкими рынками, со всѣми его неисчерпаемыми богатствами, со всѣмъ его многомилліоннымъ населеніемъ, представляющимъ прекрасную покупательную силу.

Соед. Штаты, принужденные силою экономической эволюціи страны, предпринимаютъ настойчивый, безпрерывный походъ на Тихій океанъ. Испано-американская война 1898 г. отмѣчаетъ уже вступленіе въ новую эру американской политики на Тихомъ океанѣ, готовой во имя своихъ задачъ, созданія устойчивыхъ рынковъ, не остановиться ни передъ какими даже самыми крайними средствами. Разгромъ Испаніи принесъ американцамъ весьма прочныя базы во всѣхъ концахъ Великаго океана. Основавшись здѣсь Соед. Штаты систематически и такъ же настойчиво продолжали устанавливать свое политическое и торговое господство надъ Тихимъ океаномъ и его богатѣйшими землями.

Но, несмотря на побѣдоносное вступленіе Америки въ предѣлы Великаго океана, маленькая и узенькая полоска земли Панамскаго перешейка послужила преградой для дальнѣйшаго рас-

ширенія здѣсь ихъ господства, для осуществленія всѣхъ ихъ надеждъ и желаній. Вотъ эта преграда и обусловила тотъ фактъ, что Соед. Штаты существовали на Тихомъ океанѣ лишь географически. Но преграда разрушена динамитомъ и геніемъ американскихъ инженеровъ: открыть свободный и просторный путь къ мѣстамъ, съ которыми связано у американцевъ столько золотыхъ грезъ. И если побѣда Америки у Филиппинъ дала поводъ англійскому философу Венъямину Кидду заявить, „что пушечный выстрѣлъ, произведенный адмираломъ Девейемъ въ гавани Манилы—самое важное историческое событие со времени битвы при Ватерлоо“, то великий моментъ открытия Панамскаго канала можно признать самымъ знаменательнымъ событиемъ въ исторіи Штатовъ съ тѣхъ временъ, какъ закончилась война за независимость.

Каковы же элементы американского могущества на Великомъ океанѣ? Каковы возможности американской торговли въ его земляхъ? Есть ли достаточное основаніе для вѣры американцевъ въ ихъ господство на западныхъ моряхъ и прилегающихъ рынкахъ?

Богатства тихоокеанскихъ странъ, этого фундамента дальнѣйшаго развитія американского вліянія въ предѣлахъ Великаго океана, поистинѣ неисчерпаемы. Богатства одной только западной, тихоокеанской части Соед. Штатовъ, по мнѣнію Ральфа Кооля, вполнѣ достаточно, чтобы удовлетворить всѣ потребности населенія Японіи, увеличенного въ не сколько разъ.<sup>1)</sup> А богатства страны Скалистыхъ горъ, гдѣ нынѣ шумить лишь Орегонъ, и гдѣ не слышно ни одного звука, кромѣ журчанія его водъ, вполнѣ достаточны для пятнадцати Швейцарій.<sup>2)</sup>

Такъ же огромны богатства и Аляски. Здѣсь имѣются и обширнѣйшія розсыпи золота, и залежи прекраснѣйшаго антрацита и обиліе другихъ ископаемыхъ богатствъ. Разработка, напримѣръ, мѣдныхъ рудъ въ Читинѣ и Уайтхорза привели къ многообѣщающимъ результатамъ.<sup>3)</sup> А продукты морскихъ промысловъ Аляски уже нашли для себя міровые рынки. Широкимъ источникомъ богатствъ здѣсь являются и лѣса. Въ общемъ культурная и экономическая завоеванія, которыя сдѣланы уже въ Алясکѣ, благодаря открытию золотыхъ рудниковъ, стоятъ на прочномъ фунда-

<sup>1)</sup> Ralph Cole. The Future of the United States in the Pacific.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Декертъ. Э. Сѣверная Америка. стр. 486.

ментъ и многообѣщающи въ будущемъ. Можно безъ преувеличения сказать, что богатства этого крайняго сѣвера Америки весьма велики, а хозяйственныя перспективы являются здѣсь далеко не таковыми, какъ каждый привыкъ думать, имѣя въ виду страну вѣчнаго льда и снѣга. И вотъ всѣ эти богатства Россія отдала въ 1867 году Соед. Штатамъ всего за 7,2 милл. долларовъ.<sup>1)</sup> Россія, такъ мало знавшая всѣ скрытыя богатства Аляски, отдала ее Штатамъ, желая тѣмъ поставить Англію межъ двухъ огней и ослабить ея политическое могущество. Эти неоправдавшіеся расчеты лишили Россію навсегда столь богатаго уголка Америки.

Насколько оживленъ въ настоящее время товарообмѣнъ между Аляской и центр. штатами, видно изъ того факта, что импортъ Америки изъ Аляски въ 1911 году опредѣлялся въ 21.597.712 долларовъ, а ввозъ въ порты Аляски—въ 18.809.270 долл.<sup>2)</sup>. Сравнительно оживлено и судоходство. Въ 1912 году 487 судовъ съ водоизмѣщеніемъ въ 510.509 тоннъ прибыло въ Аляску изъ Америки, а направилось отсюда къ берегамъ Соед. Штатовъ—594 суд. съ водоизмѣщеніемъ въ 505.412 тоннъ.<sup>3)</sup> Панамскій каналъ, безусловно, значительно оживить товарообмѣнъ Аляски, ибо Атлантические берега получать, наконецъ, возможность свободно направлять туда свои фабрикаты и взамѣнъ получать сырье и пищевые продукты, которые найдутъ въ Соед. Штатахъ весьма широкій сбытъ.

Но американцы располагаютъ не только богатѣйшей материковой территоріей, окаймляющей Тихій океанъ. Побѣда надъ Испаніей принесла ей и владычество надъ цѣлымъ рядомъ острововъ, раскинутыхъ по всему океану. Къ этимъ трофеямъ относятся острова: Гавайскіе, Филиппинскіе, Гуамъ и Самоа.

Съ политической точки зрѣнія не возникаетъ никакого сомнѣнія въ томъ, что группа Гавайскихъ острововъ представляетъ ключъ къ Тихому океану. Здѣсь въ Гонолулу пересѣкаются всѣ линіи тихоокеанскихъ торговыхъ путей. Въ силу такого положенія, Гаваи представляютъ изъ себя опорную точку, обеспечивая престижъ на Великомъ океанѣ той державѣ, которая владѣеть ею. Помимо того, весь западный берегъ Соед. Штатовъ будетъ силь-

<sup>1)</sup> Idem стр. 485.

<sup>2)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

<sup>3)</sup> Idem.

но защищены до тѣхъ порь, пока имъ удастся удержать въ своихъ рукахъ эти острова.

Но географическое положеніе острововъ и ихъ отдаленность отъ метрополіи фактически лишили американцевъ возможности использовать все коммерческое и стратегическое значеніе Гавайскихъ острововъ. Гаваи до сихъ порь находились подъ болѣе сильнымъ вліяніемъ японцевъ, чѣмъ самихъ владыкъ своихъ — американцевъ. Если обратимся къ числовымъ даннымъ за 1910 г. о распредѣленіи населенія, то увидимъ слѣдующее соотношеніе<sup>1)</sup>:

Гавайцевъ . . . . .	38.547	человѣкъ
Китайцевъ . . . . .	21.674	"
Португальцевъ . . . . .	22.303	"
Испанцевъ . . . . .	1.990	"
Америк., англичанъ и нѣмцевъ . . .	14.867	"
Японцевъ . . . . .	76.674	"

То же преобладаніе японцевъ замѣтно и въ хозяйственной жизни острововъ. Такъ напримѣръ, въ 1910 году общее число плантаций, опредѣлявшееся въ 43.917, между поселенцами различныхъ національностей распредѣлялось въ слѣдующемъ процентномъ отношеніи<sup>2)</sup>:

Американцамъ принадлежало . . . . .	1.4
Португальцамъ . . . . .	8.9
Испанцамъ . . . . .	1.2
Русскимъ . . . . .	1.0
Гавайцамъ . . . . .	3.0
Неграмъ изъ Порто-Рико . . . . .	4.3
Китайцамъ . . . . .	6.3
Японцамъ . . . . .	64.0
Корейцамъ . . . . .	4.0
Филиппинцамъ . . . . .	5.2
Друг. націон.	0.7
Всего . . . . .	100.00

Японія при условіяхъ, предшествовавшихъ открытию Панамскаго канала, весьма легко могла бы занять всѣ эти богатые острова въ нѣсколько сутокъ. Около половины населенія состав-

1) Idem.

2) Theodore Richards. The Future of the Japanese in Hawaii.

ляютъ японцы. Многіе изъ нихъ были солдатами и умѣютъ владѣть ружьемъ, флотъ и войска Японія очень быстро и безъ затрудненія можетъ въ любое время доставить къ берегамъ острововъ. Соед. Штаты на островахъ имѣютъ всего лишь одинъ батальонъ регулярнаго войска, а поселенцевъ американцевъ на островахъ всей группы не болѣе десяти тысячъ<sup>1)</sup>. Что же касается американскаго флота, то лишь часть его, да притомъ небольшая, могла бы направиться къ островамъ немедленно, а другой части пришлось бы пройти длинный и опасный путь, прежде чѣмъ достигнуть острововъ, пришлось бы испытать такія же затрудненія, какія вышли на долю нашей несчастной Балтійской эскадры, на шедшей кладбище у о. Цусимы. Такимъ образомъ, вслѣдствіе длины морскихъ разстояній, Соед. Штаты до сихъ поръ, въ случаѣ осложненія съ Японіей, на практикѣ были беспомощны удержать за собой Гавайи. Но Панамскій каналъ, прокладывая Соед. Штатамъ новый путь къ Гавайскимъ островамъ, совершенно мѣняетъ здѣсь ихъ положеніе.

Военный флотъ въ любой моментъ теперь можетъ быть объединенъ, и притомъ въ какихъ-нибудь 8-10 дней, тогда какъ раньше потребовалось бы для этого около 2 мѣсяцевъ. Поэтому нынѣ во всякое время къ острову можетъ быть доставленъ десантъ, быстро и въ большомъ количествѣ могутъ быть подвезены военные припасы, ибо суда получаютъ отъ канала крупное сбереженіе времени, а кромѣ того будутъ освобождены отъ длиннаго и опаснаго перехода вокругъ мыса Горнъ, перехода черезъ весь Атлантическій и Тихій океаны.

И только лишь теперь послѣ открытія канала Соедин. Штаты являются фактическими господами своихъ владѣній, только лишь теперь получать возможность использовать всю прекрасную стратегическую позицію Гавайскихъ острововъ. Нынѣ американское правительство, вполнѣ оцѣнивъ значеніе этихъ острововъ, направить всѣ свои усилия на укрѣпленіе ихъ и защиту, что значительно облегчается прорытиемъ Панамскаго канала. Америка приложитъ, вѣроятно, всѣ старанія, чтобы сдѣлать гавань Гонолулу Гибралтаромъ Тихаго океана. Задачу такого укрѣпленія американскому правительству облегчаетъ сама конфигурація острововъ, а гора „Diamond Head“ („Брилліантовая Голова“), находя-

<sup>1)</sup> Ralph Cole. Цитир. сочиненіе.

щаяся при входѣ въ гавань Гонолулу, представляется своего рода естественной крѣпостью. Панамскій каналъ, открывая американцамъ доступъ къ Гавайямъ и облегчая на много дѣло ихъ защиты, утвердить здѣсь владычество Соед. Штатовъ, способствуя вмѣстѣ съ тѣмъ въ значительной степени и укрѣплѣнію ихъ политики на Тихомъ океанѣ, обосновавъ ее на болѣе реальномъ, твердомъ фундаментѣ.

Но помимо великолѣпного стратегического положенія, Гавайскіе острова имѣютъ для Америки еще и крупное коммерческое значеніе и не только благодаря своему положенію, центральнаго узла всѣхъ торговыхъ путей Тихаго океана, но и вслѣдствіе тѣхъ природныхъ богатствъ, которыми они располагаютъ. Въ 1912 году весь ввозъ на острова изъ Соед. Штатовъ исчислялся въ 23.095.878 долларовъ; вывозъ же оттуда въ Америку въ томъ году достигъ весьма крупной суммы—55.076.165 долл., изъ которыхъ 48.143.530 приходилось на сырой сахаръ, 1.817.979 доллар.—на рафинадъ, 2.744.042 долл.—на тропическіе фрукты, 335.641 долл.—на кофе, 212.146 дол.—на рисъ и т. д. Весь же иностранный ввозъ опредѣлялся въ 5.598.444 долл., а—вывозъ 373.273 долл.<sup>1)</sup> Лѣвиная часть съ этой послѣдней суммы приходилась на долю Японіи, экспортирующей на острова—чай, рисъ, шелкъ, обувь, сакэ, меликаменты, уголь, разн. ткани и т. п.; сумма же всего экспорта Японіи въ 1912 г. достигала 5.221.953 іенъ<sup>2)</sup>. Причиною сравнительно слабаго развитія внѣшней торговли и тормозомъ прогресса хозяйственной жизни острововъ служилъ, главнымъ образомъ, недостатокъ путей сообщенія, ибо Соед. Штаты относили плаваніе между Америкой и Гавайскими островами къ каботажу, и представлялось оно лишь національному флагу. Съ открытиемъ Панамскаго канала этотъ недостатокъ будетъ устраненъ, а кромѣ того усиливается каботажъ, возникнутъ новыя линіи на Дальній Востокъ, въ Австралию, Новую Зеландію и Филиппины, которые будутъ проходить Гонолулу, а также увеличится число судовъ на старыхъ рейсахъ. Однимъ словомъ, Гонолулу станетъ одной изъ центральныхъ станцій торговли Тихаго океана, вслѣдствіе чего оживится и расширится товарообмѣнъ Гавайскихъ острововъ, какъ

<sup>1)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

<sup>2)</sup> Twenty-eighth Statistical Report of the Department of Agriculture and Commerce Japan.

съ Соед. Штатами, въ особенности съ Атлантическимъ побережьемъ, такъ и со многими другими странами. Естественно, что, вслѣдствіе такихъ крупныхъ перемѣнъ, развитіе хозяйственной жизни на островахъ, располагающихъ и великоклѣпаннымъ климатомъ, и многими другими природными богатствами, пойдетъ отнынѣ болѣе быстрымъ темпомъ.

Еще болѣе отчужденной отъ метрополіи до открытия Панамского канала была другая богатѣйшая колонія Соед. Штатовъ на Тихомъ океанѣ—Филиппинскіе острова. Филиппины—страна земледѣльческая. Главнѣйшими растительными продуктами и предметами вывоза являются въ настоящее время—пенька, сахаръ, кофра, табакъ<sup>1)</sup>. Нѣмецкій ученый д-ръ Землеръ, авторитетъ въ вопросахъ тропического хозяйства, утверждаетъ также, что Филиппины представляютъ идеальную почву для культуры манго, какао, кофе и сахарного тростника<sup>2)</sup>. Очень важнымъ продуктомъ сельского хозяйства и экспорта является также извѣстный манильскій тросъ, представляющій волокно особаго вида банана, который растетъ исключительно лишь на Филиппинахъ. Крупное количество этого троса идетъ въ Америку, Голландію, Германію, Англію, а чѣмокорое количество его попадаетъ на русскій рынокъ, преимущественно для машиннаго вязанія сноповъ. Хотя промышленность острововъ и ограничивается плетеніемъ цыновокъ, изготовленіемъ тканей и вышивокъ, и табачными издѣліями, сигаръ и сигаретъ, но обиліе минеральныхъ богатствъ, каменнаго угля и даровой двигательной силы многочисленныхъ ручьевъ и рѣкъ служать залогомъ будущаго широкаго развитія фабрично-заводской промышленности.

Богатство страны и обусловливаетъ довольно крупную торговлю Филиппинъ, которая въ 1912 году по экспорту опредѣлилась въ 50.319.836 долл. и импорту—въ 54.549.980 долл. На долю Соед. Штатовъ въ филиппинской торговлѣ, несмотря на ихъ отдаленность, приходится почти 50% всѣхъ торговыхъ оборотовъ. Положеніе американской торговли наряду съ другими госуд. видно изъ слѣдующей таблицы<sup>3)</sup>:

<sup>1)</sup> Сиверсъ. В. проф. Азія. стр. 703

<sup>2)</sup> „Вѣстникъ Азіи“. №3. стр. 78

<sup>3)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

	Импортъ	Экспортъ
Соед. Штаты . . . . .	20.770.536 долл.	21.619.686 долл.
Англія . . . . .	5.509.773	12.991.360
Франція . . . . .	1.276.638	11.347.651
Франц. Индо-Китай . . .	9.575.741	9.584.660
Японія . . . . .	3.234.714	4.424.540
Германія . . . . .	2.389.233	4.141.755
Іспанія . . . . .	1.254.359	3.740.020
Австралазія . . . . .	3.126.275	3.622.760
Брит. Индія . . . . .	1.950.743	3.120.143
Китай . . . . .	1.978.315	2.391.343

Отдаленность Филиппинъ отъ политическихъ и торгово-промышленныхъ центровъ Соед. Штатовъ затрудняло сильно американцамъ установление здѣсь болѣе всесторонней и широкой дѣятельности. Колоніальная политика ихъ на Филиппинахъ отличалась поэтому непостоянствомъ и неопределенностью. Передъ американскимъ правительствомъ стояло три плана окончательного разрешенія филиппинского вопроса: первый—оставить острова въ вѣчномъ владѣніи Соед. Штатовъ, второй—передать ихъ какой-нибудь другої державѣ и третій—даровать островамъ независимость<sup>1)</sup>). Но съ открытиемъ Панамскаго канала вся эта неопределенность американской политики совершенно отпадетъ, и американское правительство станетъ на путь полнѣйшаго экономического и политического закрѣпощенія Филиппинъ за собою, уже и нынѣ сильнѣе всего склоняясь въ эту сторону. Хотя Панамскій каналъ и сокращаетъ морскіе пути отъ Америки къ Филиппинскимъ островамъ всего лишь на десятки миль, но въ связи съ произведенными перемѣнами въ положеніи Соед. Штатовъ на Тихомъ океанѣ, въ связи съ ростомъ здѣсь ихъ политического и торгового могущества, въ связи, наконецъ, съ установлениемъ цѣлаго ряда новыхъ рейсовъ, звеномъ среди которыхъ являются и Филиппины, положеніе американцевъ станетъ на прочномъ фундаментѣ, а ихъ торговая и промышленная дѣятельность приметъ несравненно болѣе широкіе размѣры.

Торговые обороты Соед. Штатовъ въ приобрѣтенныхъ ими съ 1898 г. тихоокеанскихъ колоніяхъ развиваются особенно бы-

<sup>1)</sup> Ralph Cole. Цитир. сочиненіе.

стро со времени установлениѧ здѣсь ихъ господства. Доказательствомъ могутъ служить слѣдующія данныя: <sup>1)</sup>

Годы.	Экспортъ изъ Соединен. Штатовъ.		Импортъ въ Соед. Штаты.	
	Гаваи.	Филиппины.	Гаваи.	Филиппины.
	доллар.	доллар.	доллар.	доллар.
1898	5.907.155	127.804	17.187.380	3.830.415
1900	13.509.148	2.640.449	20.707.903	5.971.208
1902	—	5.258.470	24.730.060	6.612.700
1904	11.683.393	4.832.900	25.157.255	12.066.934
1906	12.036.675	5.459.414	26.882.199	12.337.927
1908	14.638.717	11.461.732	41.640.505	10.164.223
1910	20.289.017	16.768.909	40.161.288	17.317.897
1912	24.647.905	23.736.133	55.076.070	23.257.199
1913	30.646.089	25.384.793	42.713.184	21.010.248

Разъ и нынѣ обнаруживается въ торговыхъ сношеніяхъ Соед. Штатовъ съ ихъ главнѣйшими колоніями такая неустанная и интенсивная тенденція къ быстрому развитію, то можно себѣ легко представить, какимъ темпомъ пойдетъ развитіе товарообмѣна Америки съ Гавайскими и Филиппинскими островами послѣ тѣхъ колоссальнѣйшихъ благотворныхъ для американцевъ измѣненій, какими будетъ сопровождаться открытие Панамскаго канала.

Въ общій круговоротъ перемѣнъ въ циркуляціи тихоокеанской торговли будуть вовлечены и другія колоніи Соед. Штатовъ — Гуамъ и Самоа. Какъ Гуамъ, такъ и Самоа съ прекрасной гаванью въ Панго-Панго лежать на прямой дорогѣ между Санть-Франциско, Панамой и Австралией и представляютъ обязательные пункты для захода судовъ, идущихъ изъ Америки въ Австралию или обратно. Всѣдѣствіе такого географического положенія, развитіе всей тихоокеанской торговли, вызванное открытиемъ Панамскаго канала, отразится и на этихъ островахъ, насчитывающихъ нынѣ

<sup>1)</sup> The World. Almanac and Encyclopedia. 1914.

еще весьма незначительные обороты. (Въ 1912 году импортъ о. Гуамъ исчислялся въ 129.449 долл., а экспортъ—въ 60.674 долл.; импортъ о. Самоа въ томъ же году опредѣлялся въ 94.190 долл., а импортъ—въ 142.740 долл.)<sup>1)</sup>.

Но хотя всѣ эти острова и богаты, хотя они и заключаютъ широкую возможность для развитія здѣсь торговли и промышленности, все-же они представляютъ изъ себя лишь маленькия дробинки для тихоокеанской торговли Соед. Штатовъ. Колоніи, разбросанныя во всѣхъ концахъ Тихаго океана, явятся лишь базами для владычества Америки надъ его водами, но рынки наиболѣе крупные для сбыта фабрикатовъ американской промышленности будутъ базироваться все-же въ Китаѣ и Японіи. Японія не только постоянный покупатель, и ея требованія на американскіе продукты быстро возрастаютъ, но она вмѣстѣ съ тѣмъ является и поставщикомъ большинства такихъ товаровъ, въ которыхъ Соед. Штаты зависятъ отъ другихъ странъ міра. Но еще болѣе показательны, какъ мы видѣли, цифры торговой емкости пробуждающагося Китая. Вѣкъ стали, пара и электричества только теперь лишь наступилъ для Китая и его 400.000.000-го населенія. Съ окончательнымъ присоединеніемъ этого колосса къ европейской культурѣ, спросъ на фабрикаты Америки будетъ несравненно больше, чѣмъ у какой либо другой націи міра. Вотъ здѣсь-то и заложена наиболѣе важная база тихоокеанской торговли Америки, здѣсь и покойится фундаментъ широкаго развитія американской промышленности, безъ емкихъ рынковъ обреченнай на застой и паденіе.

## VI.

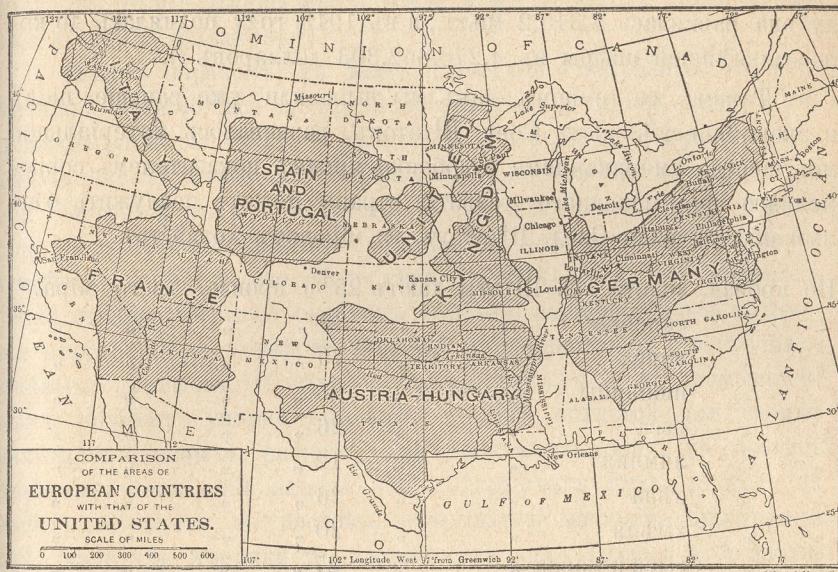
На нашихъ глазахъ вырастаетъ огромное, небывалое по своимъ размѣрамъ и могуществу государство на материкѣ Нового Свѣта и водахъ Великаго океана. Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты занимаютъ площадь въ 9.540.000 кв. км. (безъ Аляски и острововъ) и представляютъ крупнѣйшее государство въ мірѣ, уступая лишь Англіи съ ея колоніями, Россіи и Китаю.<sup>2)</sup>

1) *The Statesman's Year-Book. 1913.*

2) Декертъ. Э. Сѣверная Америка. стр. 491.

Соотношение между территориями этихъ государствъ представляется въ слѣдующемъ видѣ: <sup>1)</sup>

Англія . . . . .	10.814.433	анг. кв. миль.
Россія . . . . .	8.764.586	" " "
Китай (всѣ части) .	4.277.170	" " "
Соед. Штаты . . .	3.571.223	" " "



Графическое сопоставленіе территоріи Соед. Штатовъ съ европейскими государствами.

Что же тогда представляютъ другія европейскія государства, по сравненію съ колоссомъ — Заатлантической Республикой? Населеніе Соед. Штатовъ ко времени провозглашенія независимости, по сравненію съ европейскимъ, казалось незамѣтнымъ, а нынѣ возрасло до весьма внушительныхъ размѣровъ. Ростъ населенія здѣсь шелъ слѣдующими поразительными скачками: <sup>2)</sup>

1790 годъ . . . . .	3.929.214	человѣкъ
1890 " . . . . .	62.947.714	"
1910 " . . . . .	91.972.266	"

1) The Statesman's Year-Book, 1913.

2) Idem.

Не менѣе изумителенъ ростъ торговли Соед. Штатовъ. Вся торговля ихъ въ 1789 году оцѣнивалась всего въ 43,2 милл. долларовъ, но уже въ 1800 году возрасла въ четыре раза, выразившись въ 162,2 долл.; въ 1840 году вся цѣнность внѣшней торговли составляла 239,2 миллиона, а черезъ 50 лѣтъ, т. е. къ 1890 году достигла 1.647,1 милл. долл.<sup>1)</sup>. Затѣмъ, до 1900 г. совершился дальнѣйшій сильный подъемъ ея до 2.244,4 милл.; къ 1907 году она равнялась 3.315,2 милл., а въ 1913 году поднялась до колоссальнѣйшей цифры въ 4.278.862.303 долларовъ<sup>2)</sup>.

Такимъ же темпомъ, какъ мы выяснили уже раньше, шель и экономической ростъ Соед. Штатовъ, развивалось материальное могущество американцевъ. Особенно яркимъ показателемъ современного промышленного развитія страны можетъ послужить бѣглый обзоръ роли Соед. Штатовъ въ міровомъ хозяйствѣ.

По произв. золота С. Штаты даютъ 25% произв. всего міра.<sup>3)</sup>

"	"	серебра	"	"	33	"	"	"	"
"	"	маиса	"	"	75	"	"	"	"
"	"	пшеницы	"	"	25	"	"	"	"
"	"	овса	"	"	26	"	"	"	"
"	"	ячменя	"	"	12	"	"	"	"
"	"	сѣна	"	"	26	"	"	"	"
"	"	хмѣля	"	"	20	"	"	"	"
"	"	сыра и масла	"	"	27	"	"	"	"
"	"	яицъ	"	"	50	"	"	"	"
"	"	хлопка	"	"	78	"	"	"	"
"	"	шерсти	"	"	11	"	"	"	"
"	"	земл. прод.	"	"	44	"	"	"	"
"	"	мяса	"	"	38	"	"	"	"
"	"	рыб. прод.	"	"	31	"	"	"	"
"	"	петролеума	"	"	50	"	"	"	"
"	"	лѣс. прод.	"	"	50	"	"	"	"
"	"	кож. прод.	"	"	58	"	"	"	"
"	"	кам. угля	"	"	40	"	"	"	"
"	"	мѣди	"	"	60	"	"	"	"

<sup>1)</sup> Декертъ Э. Цитир. сочиненіе. стр. 530.

<sup>2)</sup> The World. Almanac and Encyclopedia. 1914.

<sup>3)</sup> Озеровъ И. Х. проф. Чему учить насъ Америка. стр. 34.

” ”	стали	”	40	”	”	”	”
” ”	чугуна	”	37,5	”	”	”	”
” ”	мануфактуры	”	37,5	”	”	”	”

Въ связи съ этимъ изумительнымъ ростомъ торговли и промышленности чрезвычайно быстро росло и все народное богатство Соед. Штатовъ. Такъ, въ 1800 году оно составляло 1,100 милл. долл., въ 1850—70,130 милл. долл., а къ 1900 году достигло уже 94,300 милл. долларовъ<sup>1)</sup>.

Такимъ образомъ, въ Заатлантической Республике все необычайно огромно, все носить колоссальные, а порой даже и гигантскіе размѣры. Здѣсь и индустрія, и земледѣліе, и вся вообще экономическая жизнь не останавливаясь стремится съ поразительной быстротой ко все большему и большему расширенію своихъ предѣловъ. Но безостановочно развивающемся капиталистическому хозяйству Америки уже стало тѣсно у себя дома, въ границахъ своей страны, которую оно такъ бережно защищаетъ отъ вторженія иностранныхъ товаровъ высокой и неприступной стѣнной таможенныхъ тарифовъ. И тутъ американскимъ торгово-промышленнымъ кругамъ, упорно ищущимъ новыхъ областей для своихъ капиталовъ, новыхъ рынковъ для своихъ товаровъ, на помощь приходитъ Панамскій каналъ. Онъ открываетъ путь—востоку на западъ, а западу на востокъ, открываетъ широкій, просторный путь капиталу Америки къ владычеству надъ Тихимъ и Атлантическимъ океанами. Открытие этого канала принесетъ американцамъ богатый и обильный урожай и по своему значенію составитъ цѣлую эпоху въ хозяйственной жизни Соед. Штатовъ. Съ того момента, какъ впервые откроются тяжеловѣсныя врата канала, каждая отрасль промышленности, каждая область народного хозяйства Америки почувствуетъ новый стимулъ къ своему дальнѣйшему развитію.

Крупныя торговыя сношенія съ западными республиками Южной Америки, Океаніей, Азіей, наконецъ, съ западными штатами и Тихоокеанскими колоніями до настоящаго времени для Соед. Штатовъ были закрыты, хотя они представляются для нихъ не только чрезвычайно выгодными, но даже и крайне необходимыми. Селитра изъ Чили, какао, лѣсъ и гуттаперча изъ Центральной

<sup>1)</sup> Idem. стр. 25.

Америки, гавайскій сахаръ, калифорнійскіе хлѣба и фрукты, ма-  
нильская ленъка, шерсть, каучукъ и кожи изъ Австраліи и Новой  
Зеландіи, шкуры, рыба и мяча изъ Аляски, сырой шелкъ и чай  
изъ Китая и Японіи—вотъ тѣ продукты, въ которыхъ американ-  
ская промышленность испытываетъ непрерывно возрастающую  
нужду. Всѣ эти страны не только смогутъ въ чрезвычайно  
широкихъ размѣрахъ доставлять сырье, но кромѣ того, предста-  
вляютъ изъ себя также весьма цѣнныи и емкій рынокъ для амери-  
канской мануфактуры и индустрії. Американская торговля нынѣ  
здѣсь невелика и небогата, ибо доступъ къ рынкамъ этихъ странъ  
для Соед. Штатовъ весьма затруднителенъ. Панамскій каналъ,  
открывая къ нимъ непосредственный и удобный доступъ, расши-  
ритъ объемъ взаимнаго товарообмѣна, а съ развитиемъ природ-  
ныхъ богатствъ, съ усовершенствованіемъ индустрії, съ ростомъ  
просвѣщенія и улучшеніемъ общественной жизни во всѣхъ этихъ  
тихоокеанскихъ странахъ, ихъ покупательная сила должна рости  
широко и неустанно.

Какъ только Панамскій перешеекъ будетъ окончательно  
прорѣзанъ, и каналъ открытъ для торговыхъ сношеній, Америка  
сможетъ объявить конкуренцію европейскимъ товарамъ на всемъ  
побережье и островахъ Тихаго океана, въ Китаѣ, Австралазіи  
и Японіи. Мануфактурный, хлопчатобумажный, желѣзный, сталь-  
ный и многія другія издѣлія должны были до сихъ поръ перевоз-  
иться по желѣзной дорогѣ съ высокими тарифами, перегружаться  
на суда, а затѣмъ лишь направляться на тихоокеанскіе рынки.  
Проникали въ Тихій океанъ товары Соед. Штатовъ и еще болѣе  
сложнымъ путемъ, черезъ Суэзскій каналъ, а порой даже черезъ  
Англію, или Германію. Поэтому можно представить себѣ, какимъ  
благодѣяніемъ для всей дальневосточной торговли Америки будетъ  
Панамскій каналъ, являющійся прямымъ и ближайшимъ звеномъ  
между мѣстомъ отправленія и назначенія, между производителемъ  
и потребителемъ. Американское желѣзо, сталь, хлопокъ и пр.,  
требуя теперь меныше затратъ на провозъ, поступятъ черезъ Пан-  
амскій каналъ на рынки Китая, Японіи, Южной Америки, Австралазіи  
и Океаніи съ значительно понизившимися цѣнами, почему  
и сильно укрѣпятся для конкуренціи съ английскими, германскими  
и японскими продуктами. Ясны результаты этихъ перемѣнъ, и нѣть  
надобности болѣе подробно выяснить тѣ вліянія, какія будутъ опу-

щаться послѣ открытия междуокеанскаго канала каждой отраслью американской промышленности.

Съ открытиемъ Панамскаго канала начнеть разгораться заря экономического развитія и Тихоокеанскихъ Штатовъ Сѣв. Америки. Западному побережью предстоить такой подъемъ промышленности и торговли, такой приливъ населенія, что прогрессомъ своимъ оно удивить весь міръ. Тенденціи къ развитію здѣсь богатствъ, годныхъ къ эксплоатациі, пробиваются уже и нынѣ. Я уже указывалъ раньше, что центръ американского хозяйства съ открытиемъ канала передвинется съ востока на западъ. Интенсивная дѣятельность начинаетъ уже и нынѣ понемногу пробуждаться по всему западному побережью. Возьмемъ для примѣра Калифорнию. Въ теченіе какого-нибудь столѣтія она пережила четыре этапа своей эволюціи. Вначалѣ—этапъ пастищъ, затѣмъ—золотая лихорадка, послѣ—этапъ земледѣлія и нынѣ, наконецъ,—почти сплошной фруктовый садъ. Рыба и плоды являются здѣсь въ настоящее время источникомъ огромныхъ богатствъ. Ежегодно Калифорнія экспортируетъ 140.000 тон. разныхъ фруктовъ. То же можно сказать и о прочихъ областяхъ Тихоокеанскаго побережья. Штаты Вашингтонъ, Орегонъ и Идахо заключаютъ въ себѣ больше 130.000 гект., занятыхъ фруктовыми деревьями, а еще больше остается свободной земли, годной для этой культуры, и въ одномъ только штатѣ Орегонѣ такой земли имѣется около 6 мил. гектаровъ<sup>1)</sup>. Растетъ здѣсь населеніе, увеличивается неустанно и торговля. За время между двумя послѣдними переписями населеніе Калифорніи возрасло на 60%. Ввозъ за 1910—11 годъ возростъ на 5 миллионовъ; вывозъ изъ Орегона, Вашингтона, Идахо и Монтаны въ 1911 году увеличился на 50%<sup>2)</sup>. И не только въ одной Калифорніи, но и вдоль всей полосы отъ Аляски до Панамы, гдѣ въ продолженіе вѣковъ царили безмолвіе и застой, замѣчается нынѣ пробужденіе торговой и промышленной жизни въ преддверіи того дня, когда съ открытиемъ Панамскаго канала все закипитъ и забурлитъ здѣсь и, хлынувъ мощнымъ потокомъ, понесется по пути широкаго прогресса. Весь сказочно быстрый прогрессъ Тихоокеанскаго побережья, достигнутый уже и нынѣ, можетъ служить намъ путеводной нитью

<sup>1)</sup> Fraser. F. I. Panama and what it means.

<sup>2)</sup> Idem.

при оцѣнкѣ того, что ждеть эти области съ осуществленіемъ всѣхъ тѣхъ благодѣяній, которыя, какъ мы видѣли уже, несетъ Панамскій каналъ для всей полосы Америки отъ Ситки до бурныхъ водъ Магелланова пролива.

Въ силу всего сказаннаго, въ силу чрезвычайно изумительнаго прогресса, достигнутаго нынѣ, въ силу той крупной роли, какую играютъ уже и въ настоящее время Соед. Штаты въ міровомъ хозяйствѣ, можно смѣло сказать, что вслѣдъ за коренными перемѣнами, вызванными открытиемъ Панамскаго канала, Заатлантическая Республика явится, дѣйствительно, предѣломъ грандіознѣйшаго развитія, небывалаго еще въ исторіи хозяйственной жизни міра. Это свѣтлое и необычайно огромное будущее Америки уже и теперь предсказывается политическими дѣятелями Соед. Штатовъ. „Вѣдь теперь—говорить Теодоръ Рузвелльтъ—въ исторіи человѣчества начинается тихоокеанская эра. Господство же надъ Тихимъ океаномъ должно принадлежать Соед. Штатамъ, а средствомъ осуществленія этого владычества—будетъ Панамскій каналъ“<sup>1)</sup>.

Пройдетъ немногого лѣтъ, и передъ глазами старой Европы вырастетъ мощный колоссъ, а „американская опасность“, „американская конкуренція“, такъ сильно волнующія и нынѣ торгово-промышленные круги Европы, приметъ еще болѣе угрожающіе, еще болѣе широкіе размѣры. Сгустившіяся надъ Европой тучи, надвигающіяся съ Американскаго материка, создадутъ еще большую опасность свирѣпой и опустошительной грозы... И Европа бессильна. Вооруженной рукой ни одно государство Европы не сможетъ подавить могущества Соед. Штатовъ, ибо вести войну съ цѣлымъ богатымъ и огромнымъ материкомъ, да притомъ отдаленнымъ отъ Европы обширнымъ Атлантическимъ океаномъ, не въ состояніи ни одна держава. И даже Англія съ ея мощнымъ флотомъ едва ли отважилась бы вступить на этотъ весьма рискованный путь. Но ударъ американскому владычеству можетъ быть нанесенъ лишь съ другой стороны, со стороны Дальн资料 Vостока. со стороны Тихаго океана. И ударъ этотъ будетъ нанесенъ не мечомъ, не многодюймовыми орудіями, а лишь самимъ дальнѣйшимъ неизбѣжнымъ ходомъ вещей, дальнѣйшей хозяйственной эволюціей Японіи, Китая, Океаніи и республикъ Южной Америки.

<sup>1)</sup> Павлович Мих. Панамський канал.—„Дзвин“ №11. 1913.

Ростъ индустріи, ростъ народнаго хозяйства, расширеніе независимости и даже полное освобожденіе отъ американского экономического ига въ предѣлахъ собственныхъ земель—вотъ, въ чёмъ выразится наиболѣе сильный, наиболѣе важный по своимъ послѣдствіямъ ударъ Тихоокеанскихъ странъ владычеству и мощи Америки.

ПРИЧЕМЪ НЕКОТОРЫХЪ ВЪЛНѢВЪ ВЪЛНѢВЪ СЪДЪМЪ ПЪТЪ  
АМЕРИКА ВЪЗДЕХЪ И ПОНЖОУЩИЕ

---

---

## ГЛАВА XI.

### Вліяніе Панамскаго канала на развитіе хозяйственной жизни Южной и Центральной Америки.

---

#### I.

Въ огромный и могучій потокъ перемѣнъ, вызванныхъ прорытіемъ междуконтинентальнаго канала черезъ Панамскій перешеекъ, будутъ вовлечены не только Соед. Штаты и Сѣв. Америка, не только Японія, Китай и весь Дальній Востокъ, но всѣ государства Южной и Центральной Америки, а также и всѣ многочисленныя острова Вестъ-Индіи. Панамскій каналъ, какъ мы увидимъ ниже, явится для всѣхъ этихъ странъ и острововъ вѣрнымъ и могучимъ факторомъ развитія, какъ культурной, такъ и хозяйственной жизни. И лишь теперь только вся эта часть міра съ еще неизвѣданными и неистощимыми запасами природныхъ богатствъ, выведенная Панамскимъ каналомъ изъ состоянія покоя, станетъ на путь пробужденія, путь неустаннаго и общаго прогресса.

Ни одна страна въ мірѣ, за исключеніемъ Соед. Штатовъ, вѣроятно, не почувствуетъ такого сильнаго и всесторонняго вліянія междуконтинентальнаго канала, какъ Южная и Центральная Америка. Панамскій перешеекъ на протяженіи многихъ вѣковъ былъ чѣмъ-то вродѣ неприступной и непроходимой стѣны между восточнымъ и западнымъ побережьями Америки. Эта стѣна и служила непреодолимой преградой для распространенія такого же прогресса, какой чрезвычайно быстро и широко овладѣвалъ Атлантическими странами Сѣверной и Южной Америки. Были, конечно, и другія причины медленнаго развитія западныхъ частей Южной Америки, но онѣ все-же не столь значительны, какъ роль узенькой полоски земли, соединяющей оба материка. И проложенный здѣсь на перешейкѣ еще со временемъ испанцевъ шоссейная дорога, и Панамская желѣзная дорога, несмотря на свою шести-десятилѣтнюю исторію, сделали въ сущности весьма мало для

смягченія положенія, для болѣе равномѣрнаго распространенія въ географическомъ отношеніи культуры, торговли и промышленности по обоимъ побережьямъ американскихъ материковъ. Проходили цѣлые вѣка, а хозяйственная и культурная жизнь тихоокеанскихъ странъ Южной Америки, вслѣдствіе разобщенія и отдаленности отъ торгово-промышленныхъ центровъ Европы и Америки, подвигалась впередъ весьма слабымъ темпомъ.

Въ латинскихъ республикахъ тихоокеанской полосы Южной Америки наблюдается нынѣ отсталость и застой, какъ въ политической, такъ и въ экономической жизни. Въ особенности сильный застой чувствуется въ путяхъ сообщенія. Здѣсь имѣется лишь одна трансконтинентальная желѣзная дорога между Вальпараисо и Мендоза, а внутреннее сообщеніе происходитъ, главнымъ образомъ, при помощи вьючныхъ муловъ. Это, конечно, въ свою очередь не можетъ не отражаться на состояніи торговли и промышленности. Недостатокъ усовершенствованныхъ путей сообщенія и обуславливаетъ тотъ фактъ, что населеніе внутреннихъ частей, состоящее преимущественно изъ индѣйцевъ, живетъ изолированными, самодовлѣющими единицами, не выходящими далеко за предѣлы натурального хозяйства и доставляющими членамъ своей изолированной ячейки все необходимое трудомъ своихъ членовъ, почти совершенно не нуждаясь въ продуктахъ иностранного происхожденія<sup>1)</sup>.

Все побережье отъ Панамы до Патагоніи базируетъ въ настоящее время свое хозяйство исключительно на добывающей промышленности, т. е. разработкѣ рудъ, земледѣліи, а отчасти и скотоводствѣ. Большая часть населенія, занятая почти непрекращающимися междуусобицами и революціями, не особенно много силъ и энергіи удѣляетъ народному хозяйству, довольствуясь производствомъ весьма немногочисленныхъ предметовъ, да и то въ весьма скромныхъ размѣрахъ. Но потенциальная средства и природныя условія далеко не соотвѣтствуютъ современному положенію хозяйства и при общемъ подъемѣ и развитіи способны приносить странѣ неограниченныя богатства. Населеніе этихъ тихоокеанскихъ областей, какъ-будто еще не сознаетъ всѣхъ широкихъ возможностей и не станетъ, вѣроятно, на путь правильной эксплоатации всѣхъ своихъ богатствъ и болѣе раціональнаго при-

<sup>1)</sup> Saxon Mills. I. Цитир. сочиненіе.

способленія своихъ силъ до тѣхъ поръ, пока какая-нибудь причина извѣтъ не явится на помощь, чтобы покончить съ застоемъ. Такой причиной для латинскихъ республикъ тихоокеанской полосы явится безусловно Панамскій каналъ, по которому съ необычайной силой хлынетъ культура, торговля и промышленность и широкой волной пронесется по всему западному побережью Южной Америки.

Процессъ возрожденія этихъ странъ подмѣчается уже и въ послѣдніе годы. Но зарождающійся экономической подъемъ далеко не отражаетъ дѣйствительныхъ природныхъ богатствъ, и еще потребуется не мало напряженія и капиталовъ для достиженія полнаго расцвѣта народного хозяйства южно-американскихъ республикъ Тихаго океана. Наиболѣе блестящее экономическое будущее ожидаетъ Перу и Чили. Перу — страна преимущественно сырыхъ продуктовъ. Въ Перу воздѣлываются хлопокъ, сахарный тростникъ, кофе, какао, табакъ и т. д., а ея каучукъ извѣстенъ всему миру. Кромѣ того обширныя пространства земли покрыты хлѣбомъ и майсомъ. Горы изобилуютъ ископаемыми богатствами, обработка которыхъ составляетъ весьма важную отрасль промышленности.

Минеральныя богатства сосредотачиваются преимущественно въ Андахъ, несмотря на то, что они отсюда были уже извлечены въ большомъ количествѣ. Въ продолженіе многихъ вѣковъ Анды снабжали цивилизованный міръ большей частью слитковъ, употребляемыхъ въ качествѣ ходячей монеты. Между 1630 и 1803 г. одна только Перу выслала серебра на 250.000.000 фун. стер., Боливія — на 800.000.000 фун. стер., а знаменитые рудники Потози дали этого металла на 600.000.000 фун. стер.<sup>1)</sup> За годы 1851—75 въ Перу было получено серебра на 322 милл., а золота на 26 миллионовъ марокъ<sup>2)</sup>. Въ настоящее время добываютъ здѣсь золото, серебро, цинкъ, олово, свинецъ, жѣлѣзо, уголь, сѣру, каолинъ, мѣдь, нефть и пр. Экспортъ состоить, главнымъ образомъ, изъ предметовъ добывающей промышленности, распредѣляясь слѣдующимъ образомъ:<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Idem.

<sup>2)</sup> Сиверсъ. В. проф. Южная и Средняя Америка. стр. 431.

<sup>3)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

Предметы.	1910	1911	Предметы.	1910	1911
	фун. стер.	фун. стер.		фун. стер.	фун. стер.
Какао . . . .	19.768	53.002	Минералы . .	6.868.661	1.987.762
Кокаинъ . . . .	67.215	73.291	Петролеумъ . .	114.049	388.077
Кофе . . . . .	22.378	49.408	Рисъ . . . . .	44.993	80.151
Хлопокъ . . . .	986.407	999.463	Каучукъ . . . .	1.234.851	522.044
Гуано . . . . .	176.498	270.593	Сахаръ . . . . .	1.343.451	1.415.586
Шляпы-панама	117.689	172.093	Шерсть . . . . .	466.355	393.940
Шкуры и кожи	88.200	104.808			

Вся же виѣшняя торговля Перу, проявляя тенденцію къ постепенному развитію за послѣднія пять лѣтъ, представляла слѣдующую картину<sup>1)</sup>:

	Экспортъ	Импортъ
1907 .	5.514.787 фун. стер.	5.747.732 фун. стер.
1908 .	5.295.625 "	5.375.712 "
1909 .	4.356.530 "	6.134.370 "
1910 .	4.631.280 "	6.480.282 "
1911 .	6.371.388 "	7.422.027 "

Еще больше оживленія наблюдается въ хозяйственной жизни Чили. Подобно Перу эта страна изобилуетъ естественными богатствами, но отличается отсталостью и почти полнымъ отсутствиемъ обрабатывающей промышленности, развивающейся весьма медленнымъ темпомъ и находящейся на низкой ступени развитія. Въ экономическомъ отношеніи Чили раздѣляется на три части: югъ съ лѣснымъ хозяйствомъ и рыболовствомъ, центральный районъ съ земледѣліемъ, скотоводствомъ и кое-какой горной промышленностью и сѣверъ съ горной промышленностью и почти полнымъ отсутствиемъ земледѣлія<sup>2)</sup>. О размѣ-

1) Idem.

2) Сиверсь. В. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 360.

рахъ земледѣлія Чили можно составить представлениe на основаніи слѣдующихъ статистическихъ данныхъ о сборѣ главнѣйшихъ продуктовъ сельского хозяйства за 1911—12 г.<sup>1)</sup>:

пшеница . . . . .	248.460	тониъ
картофель . . . . .	101.240	"
ячмень . . . . .	26.281	"
овесь . . . . .	13.002	"
майсъ . . . . .	15.510	"
бобы . . . . .	18.513	"
горохъ . . . . .	3.743	"
вино . . . . .	26.004.394	галлоновъ
"чика" (мѣстный напитокъ) . . . . .	5.591.782	"
спиртъ . . . . .	731.241	"

Скотоводство здѣсь сравнительно съ земледѣліемъ сильно отстуپаетъ на задній планъ; къ 31-му декабря 1912 г. оно исчислялось слѣдующимъ образомъ<sup>2)</sup>:

лошадей . . . . .	415.000	
быковъ . . . . .	640.322	
овецъ . . . . .	3.537.738	
свиней. . . . .	159.000	

Лѣсное хозяйство при болѣе рациональной постановкѣ лѣсного дѣла и развитіи путей сообщенія могло бы играть весьма крупную роль въ жизни страны, въ виду обширныхъ лѣсныхъ богатствъ и большого спроса на лѣсные продукты въ Боливії, Перу и сѣверной части Чили. Въ трехъ лишь южныхъ провинціяхъ лѣсные пространства опредѣляются въ слѣдующихъ размѣрахъ<sup>3)</sup>:

Вальдивія . . . . .	1.885.406	акровъ
Лланквихуэ . . . . .	1.406.024	"
Чилое . . . . .	1.188.572	"

Наиболѣе же крупное богатство страны основывается на ископаемыхъ, сосредотачивающихся преимущественно въ сѣверныхъ провинціяхъ Атакама и Тарапака. Цѣнность добычи золота, серебра, желѣза и др. во всѣхъ провинціяхъ Чили въ 1909 году исчис-

1) *The Statesman's Year-Book*. 1913.

2) *Idem*.

3) *Idem*.

длялась въ 19.583.913 фун. стер., въ 1910—въ 22.527.927 ф. с., а въ 1911 г.—24.880.000 ф. с. (добыча же одной селитры—въ 20.320.000 ф. с.)<sup>1)</sup>. Но все это далеко не представляетъ истинныхъ богатствъ страны. Объемъ ихъ несравненно крупнѣе и только ждетъ возбуждающаго стимула къ всестороннему развитію и притока капиталовъ для болѣе широкой эксплоатациі. Особенно цѣннымъ является здѣсь то, что ни одна сторона природныхъ богатствъ не обнаруживаетъ нынѣ хотя-бы малѣйшихъ признаковъ истощенія. Даже селитра, этотъ наиболѣе интенсивно разрабатываемый и ежегодно экспортируемый на крупную сумму продуктъ, покрываетъ поле въ 220.000 акровъ, т. е. около 400 миль, представляя, такимъ образомъ, весьма обширный запасъ на много лѣтъ.

Промышленность Чили, находясь въ зачаточномъ состояніи, развита весьма слабо. Наиболѣе значительныхъ размѣровъ достигаетъ здѣсь химическая, металлургическая и мукомольная промышленность. Кроме того развивается здѣсь постепенно и текстильная промышленность, изготавленіе кожаныхъ и деревянныхъ предметовъ, а также производство пищевыхъ продуктовъ и напитковъ (пива, вина и спирта). Болѣе успѣшно идѣтъ развитіе торговли Чили, находящейся съ географической точки зрѣнія въ очень благопріятныхъ для навигаціи условіяхъ. Торговые обороты Чили постоянно возрастили, хотя въ продолженіе многихъ лѣтъ ея развитію препятствовали гражданскія войны и экономические кризисы. За послѣдніе годы ростъ торговли представлялъ слѣдующую картину<sup>2)</sup>:

	Экспортъ		Импортъ	
1907 . . .	20.584.140	фун. стер.	22.026.140	фун. стер.
1908 . . .	23.570.545	"	20.044.810	"
1909 . . .	22.343.367	"	19.656.207	"
1910 . . .	23.791.009	"	22.311.427	"
1911 . . .	25.500.000	"	26.175.000	"

Селитра, минералы, пшеница, ячмень, шерсть, шкуры—вотъ главнѣйшие предметы вывоза изъ Чили, причемъ предметами отвѣтного ввоза служать — хлопчатобумажные товары, машины,

1) Idem.

2) Idem.

рельсы, шерстяныя издѣлія, уголь и многіе другіе. Болѣе наглядно товарообмѣнъ Чили можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ:<sup>1)</sup>

Предметы импорта.	Цѣнность.	Предметы экспорта.	Цѣнность.
	зол. пезо		зол. пезо
Хлопчато-бумажныя и шерст. издѣлія .	78.660.863	Минералы . . . . .	294.431.542
Уголь и минералы .	68.565.351	Пищевые продукты .	12.220.501
Масла и жиры . . . .	52.038.474	Разн. издѣлія . . . .	7.795.831
Машины . . . . .	42.529.525	Прод. животноводства	588.947
Бумаж. предметы .	11.104.362	Лѣсъ и лѣс. прод. .	318.143
Прод. животноводства	34.358.576	Животныя . . . . .	427.691
Химическ. преп.	7.494.894		

Торговля Чили, какъ я говорилъ уже, производилась почти исключительно съ Европой, причемъ Англія и Германія занимали преобладающее положеніе, въ особенности первая. Соед. Штаты вслѣдствіе своей отдаленности конкурировали до сихъ поръ съ европейскими странами весьма неудачно. Вся вѣнчанная торговля велась, главнымъ образомъ, посредствомъ паруснаго флота. Этимъ судамъ приходилось преодолѣвать огромныя разстоянія, для чего требовалось очень много времени. Американскимъ судамъ, напримѣръ, чтобы проѣхать изъ Нью-Йорка въ Южную Америку, приходилосьѣхать сперва на востокъ почти до Канарскихъ острововъ, съ цѣлью захватить благопріятные вѣтры и погоду. Парусныя же суда изъ Европы направляются прямо къ Канарскимъ островамъ и потому къ берегамъ Южной Америки могутъ пристать дней на 10 раньше американскихъ. Эти преимущества и благопріятствовали успѣшному развитію въ Тихоокеанской полосѣ Южной Америки европейской торговли въ ущербъ американской. Несмотря, однако, на всѣ неудобства сообщенія, движеніе судовъ въ чилійскихъ гаваняхъ (Вальпараисо Икуникъ, Пизагуа, Коронель, Корраль и др.) довольно оживленно. Число судовъ, посѣтившихъ гавани

1) Idem.

Чили въ 1911 году, опредѣлялось: прибывшихъ—14.698 судовъ съ 26.164.068 тон. водоизмѣщенія, выбывшихъ—14.649 суд. съ 25.941.833 тон. водоизмѣщенія.

Въ другихъ тихоокеанскихъ республикахъ Южной Америки, какъ Боливія, Эквадоръ и западная часть Аргентины, наблюдается та же картина, т. е. съ одной стороны широкій запасъ природныхъ богатствъ и обиліе свободныхъ, совершенно незаселенныхъ пространствъ, ожидающихъ лишь руку и капитала, а съ другой—застой въ промышленности, торговлѣ и земледѣліи. Наиболѣе рѣзко бросается въ глаза здѣсь застой въ земледѣліи, ибо оно при другихъ условіяхъ, при болѣе интенсивной эксплоатациі плодородныхъ земель этой части Южной Америки, могло бы принять несравненно большиіе размѣры. Причинами такого состояния, главнымъ образомъ, является недостатокъ путей сообщенія, капиталовъ и рабочихъ рукъ.

Въ силу приведенныхъ данныхъ видно, что экономическая жизнь тихоокеанской полосы Южной Америки, хотя постепенно и развивается, но не приняла особенно широкихъ размѣровъ и еще весьма далека отъ maximum'а своего развитія. Экономическая и географическая отчужденность западнаго побережья Южной и Центральной Америки является основной причиной общаго состояния страны и рѣзкаго несоответствія народнаго хозяйства съ природными условіями и неистощимыми источниками богатствъ, которыми изобилуютъ почти всѣ республики этой полосы Тихаго океана.

Но лишь только врата Панамскаго канала широко откроются для судовъ всего міра, какъ картина рѣзко измѣнится. Сокращеніе разстоянія морскихъ путей на тысячи миль придвињетъ торгово-промышленные и культурные центры міра къ западному побережью Южной Америки, пріобщивъ его тѣмъ самымъ къ общему потоку мірового прогресса. Съ открытиемъ канала черезъ Панамскій перешеекъ, всѣ обширныя, богатѣйшія и еще дѣвственныя пространства тихоокеанской части Южной Америки, получивъ удобный выходъ на сѣверо-американскіе и европейскіе рынки и совершиенно освободившись отъ необходимости пользоваться жѣлѣзными дорогами съ высокими тарифами, дадутъ сильный толчокъ къ развитію земледѣлія, лѣсного и горнаго хозяйства, а равно какъ и къ вывозу своихъ продуктовъ. Однимъ изъ вѣрныхъ результатовъ открытия Панамскаго канала будетъ также быстрый и большой расцвѣтъ торговли тихоокеанскихъ береговъ

Южной Америки съ Соед. Штатами, которые, пользуясь новымъ каналомъ, помимо крупнаго сокращенія разстояній морскихъ путей, приобрѣтутъ и весьма значительное сбереженіе времени и расходовъ по транспорту. Вслѣдствіе такихъ крупныхъ перемѣнъ въ условіяхъ транспорта, несомнѣнно должна произойти коренная реорганизація южно-американской торговли, какъ въ распределеніи, направленіи, такъ и въ размѣрахъ. Новымъ путемъ чрезъ Панаму, наиболѣе удобнымъ и короткимъ, направляется не только фабрикаты американской промышленности, уже давно ожидающіе выхода къ емкимъ южно-американскимъ рынкамъ, но также и хлынетъ широкій потокъ свободныхъ американскихъ и европейскихъ капиталовъ, производя цѣлую революцію въ укладѣ хозяйственной жизни латинскихъ республикъ. Экономическій подъемъ всѣхъ этихъ странъ, неистощимый запасъ природныхъ богатствъ и свободныхъ земель привлечетъ и притокъ эмигрантовъ, въ особенности европейскихъ, которые лишь съ прорытыемъ Панамскаго канала получать впервые возможность легко пробраться на эти богатѣйшіе берега. Все это, естественно, обусловитъ коренные перемѣны, какъ въ укладѣ хозяйственной, такъ и общественной жизни Чили, Перу, Эквадора и всѣхъ другихъ южно-американскихъ республикъ. Правительства всѣхъ этихъ республикъ, по видимому, уже вполнѣ ясно и определенно сознали приближеніе неизбѣжнаго коренного переворота въ укладѣ хозяйственной жизни ихъ странъ и спѣшно готовятся къ встрѣчѣ этого знаменательного события. Пробудившееся правительство Эквадора стремится преобразовать гавань Гуаякиль въ одинъ изъ первоклассныхъ портовъ, вполнѣ пригодный для развивающейся тихоокеанской торговли. То же самое наблюдается и въ Чили. Вальпараисо лучшій и наиболѣе оживленный портовой городъ западнаго побережья Южной Америки и уже нынѣ служацій мѣстомъ остановки для многочисленныхъ судовъ, рѣшилъ израсходовать до 40 мил. фр. для устройства гавани<sup>1)</sup>). Однимъ словомъ, сооруженіе и улучшеніе гаваней идетъ впередъ большими шагами по всему тихоокеанскому побережью Америки. Принимается также цѣлый рядъ и другихъ подготовительныхъ мѣръ передъ приближающимся открытиемъ Панамскаго канала, которому, несомнѣнно, суждено сыграть такую крупную роль въ исторіи Тихаго океана и странъ его окаймляющихъ.

<sup>1)</sup> II—въ. Панамскій каналъ и его грядущее значеніе.

Исходя изъ всего сказанного можно смѣло предположить, что Южная Америка стоитъ наканунѣ огромнаго экономического подъема и общаго возрожденія.

## II.

Открытие Панамскаго канала окажетъ также вліяніе на состояніе народнаго хозяйства шести республикъ Центральной Америки—Гватемалы, Сальвадора, Никарагуа, Коста-Рики, Гондураса и Панамы, а также Мексики и двухъ близлежащихъ къ нимъ республикъ—Колумбіи и Венецуэлы.

Находясь въ центрѣ Америки, отличаясь весьма плодородной почвой, прекраснымъ климатомъ, всѣ эти центрально-американскія республики имѣютъ всѣ шансы стать такими же богатыми и экономически развитыми странами, какъ и другія части Америки. О размѣрахъ этихъ республикъ можно судить изъ слѣдующихъ данныхъ<sup>1)</sup>:

	Площадь въ кв. миляхъ	Населеніе 1909
Мексика . . . . .	767.000	13.605.000
Гватемала . . . . .	48.300	1.990.000
Гондурасъ . . . . .	43.000	500.000
Сальвадоръ . . . . .	7.230	1.115.000
Никарагуа . . . . .	49.200	420.000
Коста-Рика . . . . .	18.400	360.000
Панама . . . . .	31.570	330.000
Венецуэла . . . . .	393.976	2.743.841
Колумбія . . . . .	202.766	5.233.415

Извѣстно, что почти весь этотъ районъ Америки изобилуетъ цѣнною рудою, золотомъ, серебромъ, желѣзомъ и др. Всѣ эти богатства эксплуатируются здѣсь въ весьма незначительныхъ размѣрахъ. Открыты также въ нѣкоторыхъ изъ этихъ областей залежи прекраснаго угля и нефти, но эти богатства еще донынѣ покоятся въ нѣдрахъ земли и изъ нихъ мало кто извлекаетъ выгоды.

Доставлять странѣ могло-бы широкіе доходы и землемѣліе и лѣсное хозяйство. Но все еще дремлетъ, все покрыто мракомъ застоя, и процвѣтаетъ здѣсь наиболѣе лишь торговля

1) Keane. A. H. Central and South America.

бананами, которая не требуетъ большихъ капиталовъ и приносить скоро хорошіе барыши. Торговля эта въ Центральной Америкѣ въ настоящее время приняла довольно крупные размѣры. Такъ, Гондурасъ въ 1912 году экспортировалъ банановъ на 267.535. фун. стер., Никарагуа — на 22.090 ф. ст., Гватемала — на 526.711 долл., Колумбія — на 2.172.582 пезо., Коста-Рика — 9.309.586 связокъ и т. д.<sup>1)</sup>. Въ прошломъ и въ настоящее время важнѣйшей отраслью промышленности Центральной Америки является земледѣліе. Въ 18 и 19 в. в. основнымъ продуктомъ сельского хозяйства было индиго, находящее себѣ широкій сбытъ на европейскихъ рынкахъ. Въ концѣ, напримѣръ, 19 вѣка изъ одного только Сальвадора вывозилось индиго ежегодно на 10 милл. марокъ.<sup>2)</sup> Но изобрѣтеніе анилиновыхъ красокъ нанесло сильный ударъ этой отрасли, и теперь культура индиго ограничивается весьма небольшими размѣрами. Затѣмъ среди культуръ земледѣлія заняло первое мѣсто кофе. Но паденіе цѣнъ, произшедшее къ 1898 году обезщенило совершенно кофейную плантациіи и ограничило производство кофе и его вывозъ. Въ настоящее время въ Коста-Рикѣ, напримѣръ, подъ плантацией кофе занято 74.600 акровъ, а вывозъ его въ 1912 г. исчислялся въ 584.645 фун. стер., въ Гондурасѣ экспортъ кофе въ 1911 году достигалъ всего 15.883 ф. стер., въ Гватемалѣ въ томъ же году было вывезено на 7.282.748 долл.<sup>3)</sup> Въ послѣднее время въ сельскомъ хозяйству и торговлѣ приобрѣли большое значеніе бананы. Но почти во всѣхъ частяхъ Центральной Америки климатъ для земледѣлія весьма благопріятный и при лучшихъ условіяхъ транспорта, заселенія и болѣе совершенной организаціи земледѣлія, эта отрасль промышленности могла бы приносить весьма блестящіе плоды. Древнѣйшая отрасль промышленности Центр. Америки — горное дѣло въ настоящее время находится почти повсемѣстно или въ застоѣ, или же въ полнѣйшемъ упадкѣ. Лѣсное хозяйство также нигдѣ не ведется рациональнымъ образомъ, и потому оно для экспорта даетъ гораздо меньше того, что могло бы принести при другихъ условіяхъ. Между тѣмъ лѣса Центр. Америки изобилуютъ весьма цѣнными породами, какъ голубое, магоніевое, красное и желтое дерево и др. Крупное мѣсто

<sup>1)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

<sup>2)</sup> Сиверсъ. В. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 590.

<sup>3)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

въ хозяйствѣ Центр. Америки могла бы занять культура каучукового дерева, которая нынѣ хотя и распространена, и каучукъ ежегодно вывозится на иностранные рынки, но эта отрасль промышленности еще весьма далека отъ возможныхъ широкихъ размѣровъ. Такъ, Гватемала въ 1911 году экспортировала каучукъ на 159.621 дол., Коста-Рика — на 17.300 фун. стр., Никарагуа — на 104.637 фун. стр. и т. д.<sup>1)</sup> Въ нѣкоторыхъ областяхъ Центр. Америки могли бы широко привиться и плантaciи сахарного тростника, а особенно на Гондурасѣ, гдѣ можно получить сахарный тростникъ лучшаго въ мірѣ качества.<sup>2)</sup> Обрабатывающая промышленность находится нынѣ еще въ младенческомъ состояніи, ограничиваясь весьма не широкими размѣрами. Однимъ словомъ, въ Центр. Америкѣ имѣются ископаемыя богатства, но никто не извлекаетъ ихъ; здѣсь имѣются обширныя пространства земли вполнѣ пригодныя для плантaciи кофе, какао, сахарн. тростника, табака и тропич. фруктовъ; здѣсь простираются просторные и густые лѣса съ весьма цѣнными породами, а каучуковое дерево могло быть вѣрнымъ источникомъ крупныхъ доходовъ, но никто не заинтересовался этимъ дѣломъ въ надлежащей степени. Все это ожидается лишь капиталовъ, колонистовъ и разумной, рациональной организaciи разнообразнѣйшей промышленности, которая имѣеть всѣ шансы процвѣтать въ республикахъ Цен. Америки. Застой въ промышленной жизни обусловилъ и медленное развитіе торговыхъ оборотовъ центрально-американскихъ республикъ, размѣры и развитіе которыхъ видно изъ слѣдующихъ цифровыхъ данныхъ:<sup>3)</sup>

	1899	1910		
	Экспортъ	Импортъ	Экспортъ	Импортъ
		въ фунтахъ		стерлинговъ
Гватемала . . . .	1.674.000	824.000	2.016.000	1.050.000
Гондурасъ . . . .	531.000	282.000	495.000	322.000
Сальвадоръ <sup>4)</sup> . . .	—	—	9.122.000	3.745.000
Никарагуа . . . .	637.000	573.000	798.000	517.000

<sup>1)</sup> Idem.

<sup>2)</sup> Fraser. F. Цитир. сочиненіе.

<sup>3)</sup> Statistical Abstract for the principal and other Foreign Countries 1911.

<sup>4)</sup> Въ долларахъ.

находится нынѣ вдали отъ наиболѣе оживленныхъ торговыхъ путей. Но и всѣ другія части Центральной Америки почвствуютъ не менѣе благотворное вліяніе Панамскаго канала. Такимъ образомъ Панамскій каналъ, оказывая весьма сильное вліяніе на конъюнктуру рынковъ Центральной Америки и общее оживленіе торговли, дастъ тѣмъ новый и сильный толчокъ къ болѣе быстрому развитію всей ея хозяйственной жизни. Этимъ междуокеанскій каналъ не только измѣнитъ структуру хозяйственного уклада центрально-американскихъ республикъ, но пріобщитъ ихъ къ общему теченію тихоокеанской торговли и вовлечетъ, несомнѣнно, въ круговоротъ мірового хозяйства.

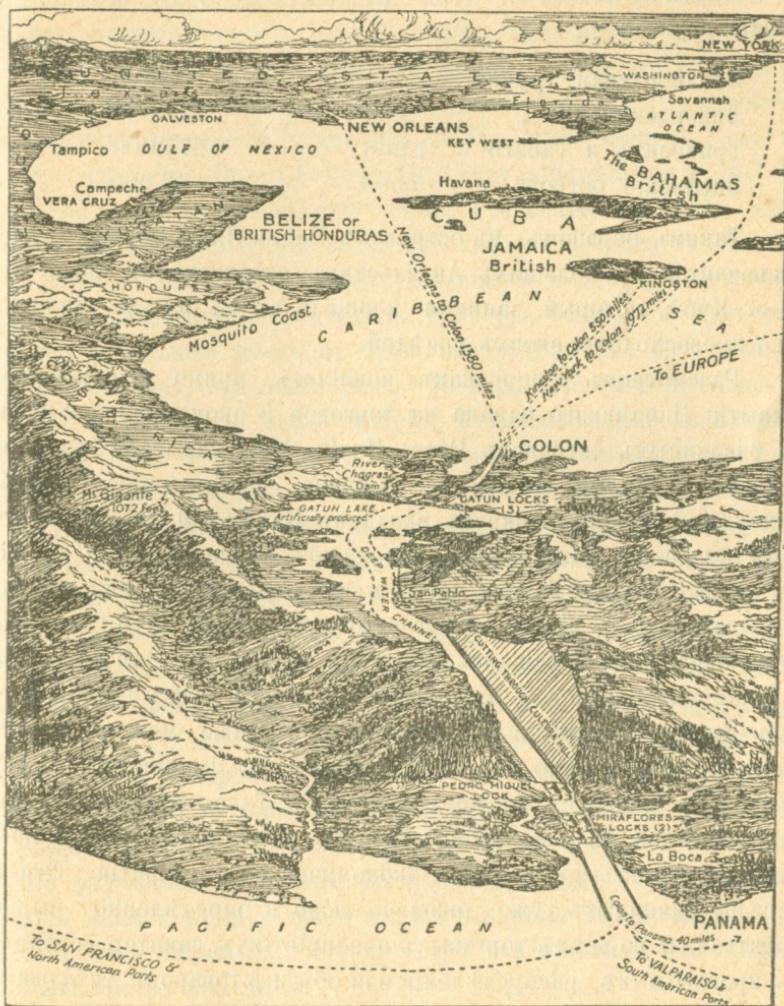
## III

Въ бурный потокъ возрожденія и экономического подъема будуть вовлечены Панамскимъ каналомъ и „жемчужины“ Атлантическаго океана—острова Вестъ-Индіи. До сихъ поръ всѣ эти острова, разбросанные по Средиземному морю Америки, находились какъ-бы въ тупикѣ, изъ котораго не было выхода ни на западъ, ни на югъ. Преградой для выхода изъ этого тупика служилъ—Панамскій перешеекъ. Но перешеекъ уже прорытъ могучей рукой человѣка, воды двухъ океановъ объединены, тупикъ разрушенъ, а острова нынѣ оказались на большой, просторной дорогѣ, объединяющей наиболѣе оживленные центры Востока и Запада. Дѣйствительно, бѣглый взглядъ на карту покажеть намъ, какъ всѣ острова Вестъ-Индіи лѣпятся вокругъ Атлантическаго конца канала и усѣиваются всѣ пути и направления, проходящіе черезъ этотъ новый междуокеанскій каналъ. Каждому судну, направляющемуся изъ Атлантическаго океана въ Тихій или изъ Тихаго океана въ Атлантическій, придется проѣзжать черезъ этотъ густой архипелагъ, вѣромъ раскинувшійся передъ входомъ въ Панамскій каналъ.

Острова Вестъ-Индіи естественно распадаются на двѣ группы: Большия и Малые Антильскіе. Большия Антильскіе острова состоять изъ Кубы, Ямайки, Гаити, Порто-Рико. Пространство и населеніе ихъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ: <sup>1)</sup>

---

1) Keane. A. H. Цитир. сочиненіе.



Панамскій каналъ и острова Вестъ-Индій.

	Площадь въ кв. миляхъ.	Населеніе. 1909 г.
Куба . . . . .	44.000	2.049.000
Гаїти и Санть-Домінго	28.249	2.640.000
Порт-Рико . . . . .	3.600	1.100.000
Ямайка . . . . .	4.200	849.000

Коста-Рика . . .	852.000	836.000	1.721.000	1.623.000
Панама . . . .	—	—	364.000	2.064.000
Венецуэла . . .	—	—	3.457.000	2.266.000
Колумбія . . .	—	--	3.525.000	3.405.000
Мексика . . . .	13.617.000	10.174.000	26.546.000	19.893.000

Что же касается распределения импортной торговли въ шести республикахъ Центральной Америки, то по даннымъ Г. Т. Милля она представлялась въ слѣдующемъ видѣ: на долю Соед. Штатовъ приходилось 49,2% всего импорта, Англіи—21,7%, Германіи—13,4%, а остальные 15,7% приходились на прочія европейскія и заатлантическія страны. Согласно тѣмъ же даннымъ, въ ввозѣ Колумбіи и Венецуэлы участіе Англіи выражается въ 32,4%, Америки 27,5%, Германіи 17,4% и т. д.<sup>1)</sup> Въ торговлѣ Мексики, насчитывающей въ 1912 году по импорту 14.266.069 фун. стер. и экспорту—29.801.417 ф. с., первое мѣсто принадлежало Соед. Штатамъ, второе—Англіи, а затѣмъ слѣдовали Германія, Франція, Бельгія, Испанія и т. д.<sup>2)</sup> Воть такова въ главнѣйшихъ чертахъ структура хозяйственной жизни и торговли центрально-американскихъ республикъ.

Въ чёмъ же можетъ выразиться вліяніе открытия Панамского канала на структуру хозяйства этихъ странъ? Основное вліяніе выразится въ томъ, что свяжетъ всѣ эти республики съ остальнымъ міромъ и облегчитъ тѣмъ ихъ торговыя сношенія. Установленіе такой связи, несомнѣнно, будетъ имѣть въ общемъ весьма крупное значеніе, ибо главнѣйшія причины застоя и тормоза къ дальнѣйшему развитію, заключавшіяся въ отчужденности и отдаленности отъ крупныхъ торговыхъ рынковъ и промышленныхъ центровъ міра, вмѣстѣ съ открытиемъ Панамского канала будутъ совершенно устранены. Несомнѣнно также, что вслѣдѣ за проложенiemъ междуокеанского канала оживится вся жизнь береговъ Центральной Америки, такъ какъ, вблизи нихъ въ недалекомъ будущемъ направятся всѣ главнѣйшіе торговые пути. Вслѣдствіе этого всѣ центрально-американскія республики могутъ смѣло надѣяться, что вскорѣ многія суда, направляющіяся къ азіатскимъ, австралийскимъ и тихоокеанскимъ рынкамъ не минуютъ ихъ гаваней и станутъ отнынѣ поддерживать здѣсь болѣе правильный и

<sup>1)</sup> „Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли“. № 14. 1914.

<sup>2)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

оживленный товарообмѣнъ. Такимъ образомъ, ближайшимъ и наиболѣе вѣрнымъ послѣдствиемъ открытия Панамскаго канала для Центральной Америки явится увеличеніе и быстрое развитіе торговли. Вѣрной гарантіей возможности значительного роста торговли могутъ послужить природныя богатства, которыми изобилуетъ вся Америка, а также и покупательная способность населенія перечисленныхъ нами республикъ. О покупательной способности можно судить по слѣдующимъ цифрамъ<sup>1)</sup>:

Страны	Ввозъ въ фун. стерлинговъ	Населеніе	Ввозъ на одну душу		
			ф. ст.	шил.	пенс.
Гватемала . . . .	1.061.000	2.000.000	0	10	7
Сальвадоръ . . . .	749.000	1.000.000	0	15	0
Гондурасъ . . . .	539.000	500.000	1	1	7
Никарагуа . . . .	571.000	600.000	0	19	0
Коста-Рика . . . .	1.539.000	388.000	3	19	4
Панама . . . . .	1.980.000	—	—	—	—
Колумбія . . . .	3.000.000	4.500.000	0	15	1½
Венецуэла . . . .	2.500·000	2.750.000	1	1	0

Отсюда видно, что покупательная способность населенія всѣхъ перечисленныхъ выше республикъ въ настоящее время стоитъ на очень не высокой ступени, но благопріятное развитіе здѣсь сельскаго хозяйства и непочатый запасъ природныхъ богатствъ говорить за то, что, вслѣдъ за устраненіемъ Панамскимъ каналомъ всѣхъ главнѣйшихъ причинъ, задерживающихъ экономическое развитіе Центр. Америки, она, безусловно, приметъ болѣе крупные размѣры.

Развитіе же торговли не можетъ, конечно, не отразиться на состояніи всего хозяйства этихъ странъ и не оказать благотворнаго вліянія на болѣе интенсивное развитіе экономической жизни, на болѣе правильную и всестороннюю эксплоатацію народныхъ богатствъ. И тѣмъ это вліяніе будетъ сильнѣе, чѣмъ ближе эти республики расположены къ Панамскому каналу, черезъ который вскорѣ пройдетъ весьма густая сѣть торговыхъ путей. Къ такимъ можно отнести прежде всего тихоокеанское побережье Мексики и Сальвадоръ, который, будучи по своему географическому положенію лишеннымъ морского побережья на Атлантической сторонѣ,

<sup>1)</sup> „Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли“. № 14. 1914.

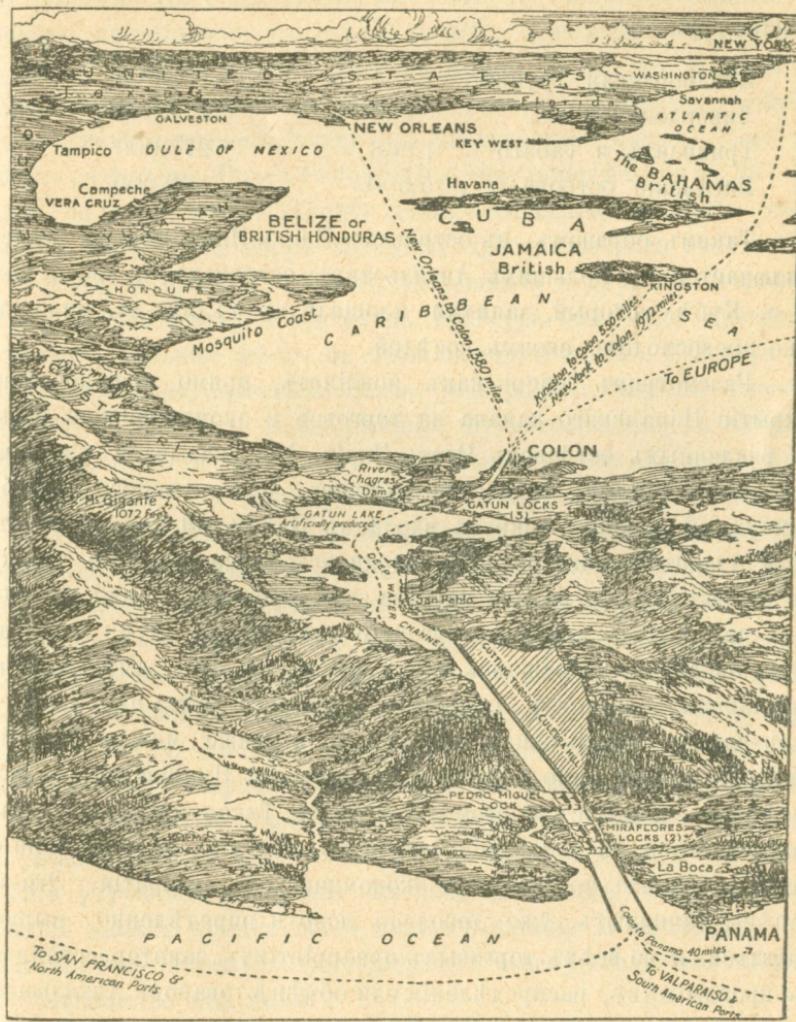
находится нынѣ вдали отъ наиболѣе оживленныхъ торговыхъ путей. Но и всѣ другія части Центральной Америки почувствуютъ не менѣе благотворное вліяніе Панамскаго канала. Такимъ образомъ Панамскій каналъ, оказывая весьма сильное вліяніе на конъюнктуру рынковъ Центральной Америки и общее оживленіе торговли, дасть тѣмъ новый и сильный толчокъ къ болѣе быстрому развитію всей ея хозяйственной жизни. Этимъ междуокеанскій каналъ не только измѣнить структуру хозяйственного уклада центрально-американскихъ республикъ, но пріобщить ихъ къ общему теченію тихоокеанской торговли и вовлечьть, несомнѣнно, въ круговоротъ мірового хозяйства.

## III

Въ бурный потокъ возрожденія и экономического подъема будуть вовлечены Панамскимъ каналомъ и „жемчужины“ Атлантическаго океана—острова Вестъ-Индіи. До сихъ поръ всѣ эти острова, разбросанные по Средиземному морю Америки, находились какъ-бы въ тупикѣ, изъ котораго не было выхода ни на западъ, ни на югъ. Преградой для выхода изъ этого тупика служилъ—Панамскій перешеекъ. Но перешеекъ уже прорытъ могучей рукой человѣка, воды двухъ океановъ объединены, тупикъ разрушенъ, а острова нынѣ оказались на большой, просторной дорогѣ, объединяющей наиболѣе оживленные центры Востока и Запада. Дѣйствительно, бѣглый взглядъ на карту покажетъ намъ, какъ всѣ острова Вестъ-Индіи лѣпятся вокругъ Атлантическаго конца канала и усѣиваются всѣ пути и направленія, проходящіе черезъ этотъ новый междуокеанскій каналъ. Каждому судну, направляющемуся изъ Атлантическаго океана въ Тихій или изъ Тихаго океана въ Атлантическій, придется проѣзжать черезъ этотъ густой архипелагъ, вѣромъ раскинувшійся передъ входомъ въ Панамскій каналъ.

Острова Вестъ-Индіи естественно распадаются на двѣ группы: Большиє и Малые Антильские. Большиє Антильские острова состоять изъ Кубы, Ямайки, Гаїти, Порто-Рико. Пространство и населеніе ихъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Keane. A. H. Цитир. сочиненіе.



Панамскій каналъ и острова Вестъ-Индіи.

Площадь въ  
кв. миляхъ.

Населеніе.  
1909 г.

Куба . . . . .	44.000	2.049.000
Гаїти и Санъ-Домінго	28.249	2.640.000
Порт-Рико . . . . .	3.600	1.100.000
Ямайка . . . . .	4.200	849.000

Малые Антильские острова раздѣляются на слѣдующія даль-  
нѣйшія группы:

Виндвордская группа . . . .	584	180.000
Ливэрдская . . . .	700	127.000
Тринидадъ и Табаго . . . .	1.868	275.000
Багамскіе острова . . . .	5.500	60.000

Такимъ образомъ, въ островахъ Вестъ-Индіи центръ тяжести заключается въ Большихъ Антильскихъ островахъ, а среди нихъ въ о. Кубѣ, который, занимая площадь въ 44.000 кв. миль, далеко превосходитъ своихъ сосѣдей.

Разсмотримъ теперь какъ повліяетъ, прямо или косвенно, открытие Панамскаго канала на торговое и экономическое развитіе различныхъ острововъ Вестъ-Индіи. Мы указывали уже, что Большие и Малые Антильские острова, растянувшіеся подобно жемчужной коронкѣ вокругъ входа въ Панамскій каналъ со стороны Атлантическаго океана, находились въ своего рода тупикѣ. Съ открытиемъ же канала острова эти пересѣкнуть, или же пойдутъ даже вдоль мірового торгового пути между двумя величайшими океанами. Обращаясь снова къ картѣ, мы замѣтимъ, что кратчайшія дороги изъ Ливерпуля и Стараго Свѣта проходятъ черезъ группу Ливэрдскихъ острововъ, а также между Кубой и Гаити и затѣмъ мимо восточной оконечности Ямайки вблизи великаго залива съ портомъ Кингстонъ. Такая чрезвычайно важная перемѣна въ положеніи острововъ, конечно, не можетъ не отразиться на ихъ торговомъ и экономическомъ развитіи. Эти перемѣны начинаютъ уже довольно ясно и опредѣленно вырисовываться, и во всѣхъ торговыхъ предпріятіяхъ, заинтересованныхъ въ производствѣ, распределеніи или обмѣнѣ товаровъ Антильскихъ острововъ, чувствуется возбужденіе и усиленіе дѣятельности. Даже тамъ, где дѣла, казалось, дремали, снова пробуждаются подъ воздействиѳмъ зарождающейся конкуренціи, проявляя несравненно большую активность и энергию. Это пробужденіе сказывается особенно на расширѣніи существующихъ и возникновеніи новыхъ тор-  
гово-промышленныхъ предпріятій.

Экономическая жизнь Антильскихъ острововъ хотя и отличается большимъ разнообразіемъ, но сахаръ составляетъ одинъ изъ наиболѣе важныхъ элементовъ ихъ торгового и индустріального развитія. Культура сахарного тростника нѣкогда занимала

центральное мѣсто въ промышленности Антиллъ, но затѣмъ эта отрасль промышленности стала падать, вслѣдствіе конкуренціи свеклы и вообще паденія цѣнъ на сахаръ<sup>1)</sup>). Но что и нынѣ сахарная промышленность составляетъ основу народнаго хозяйства Антильскихъ острововъ, видно изъ слѣдующихъ цифръ. Такъ, экспортъ сахара изъ Порто-Рико въ 1912 году опредѣлялся въ 367.000 тоннъ на сумму въ 31.544.063 долл., составляющей 63% всего вывоза; на о. Куба сборъ сахарнаго тростника былъ въ 1912 году 1.896.000 тоннъ<sup>2)</sup>). Данныя, касающіяся и другихъ острововъ также показываютъ, что и здѣсь культура сахарнаго тростника занимаетъ большое мѣсто въ экономической жизни. Дѣйствуя болѣе рационально, примѣня болѣе усовершенствованные способы обработки, наконецъ, имѣя удобные пути сообщенія на вѣнчшіе рынки, которые обезпечиваетъ нынѣ Панамскій каналъ, можно было бы, безусловно, на много увеличить число сахарныхъ плантаций и въ то же время получить значительно большій урожай. Промышленность эта можетъ широко разиться не только на главнѣйшихъ островахъ архипелага, но даже и на такихъ, какъ Антигуа, Барбадосъ, Ст. Кристофъ и др. Специальная комиссія, недавно изслѣдовавшая нѣкоторые острова Вестъ-Индіи, указывала между прочимъ въ своихъ выводахъ, что Барбадосъ, Антигуа и Ст. Кристофъ по своей природѣ какъ-бы предназначены исключительно для культуры сахарнаго тростника и что никакая другая культура при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ не будетъ такъ выгодна, какъ сахарная и съ точки зрѣнія коммерческой, и съ точки зрѣнія улучшенія положенія жителей<sup>3)</sup>). Такимъ образомъ, Панамскій каналъ прежде всего окажетъ вліяніе на сахарную промышленность острововъ, составляющей основу хозяйственной жизни большинства изъ нихъ.

Но вліяніе открытия Панамскаго канала коснется, несомнѣнно, и всѣхъ другихъ сторонъ хозяйства Вестъ-Индіи. Панамскій каналъ, значительно усиливая движеніе судовъ къ берегамъ очень многихъ острововъ, открывая широкіе пути на азіатскіе, тихоокеанскіе и европейскіе рынки, вызоветъ тѣмъ безусловно, болѣе оживленное теченіе торговли всего архипелага. Подъемъ торговли

1) Сиверсъ. В. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 529.

2) *The Statesman's Year-Book.* 1913.

3) Fraser. F. Цитир. сочиненіе.

вполнѣ естественно повлечетъ за собою не только развитіе сахарааго дѣла, но и производство всѣхъ остальныхъ продуктовъ острововъ, какъ-то: кофе, табака, тропическихъ фруктовъ, какао, хлопка и т. д. Слѣдовательно, оживится теченіе всей торговой и промышленной жизни Антильскихъ острововъ.

Но кромѣ того острова прямо и непосредственно извлекутъ еще большія выгоды изъ поставки угля, нефти и многихъ другихъ предметовъ, необходимыхъ для возрастающаго морскаго движенія по водамъ Караибскаго моря. Извлекутъ также они извѣстную выгоду и изъ увеличенія пассажирскаго движенія въ Англію и Европу съ западныхъ береговъ Сѣверной и Южной Америки. Вмѣстѣ съ открытиемъ Панамскаго канала цѣны будутъ понижены, и путешественникъ сможетъ совершить теперь весь путь водой безъ неудобствъ пересадокъ и крупныхъ расходовъ, требующихся желѣзной дорогой. Разъ двинется широкій потокъ пассажировъ чрезъ Караибское море, то острова Вестъ-Индіи смогутъ изъ этого извлечь весьма крупныя выгоды, путемъ усиленія торговли и различныхъ поставокъ.

Въ настоящее время еще весьма трудно точно опредѣлить, на какіе именно острова Антильскаго архипелага окажеть Панамскій каналъ большее или меньшее вліяніе. Степень такого вліянія будетъ зависѣть не только отъ условій экономической, общественной и политической жизни острововъ, не только отъ той или иной наличности природныхъ богатствъ, но также въ значительной степени и отъ того, какъ будутъ направлены главнѣйшия торговые пути между океанами. И чѣмъ ближе къ островамъ будутъ проходить эти пути, тѣмъ сильнѣе будетъ чувствоватьться вліяніе Панамскаго канала. Несомнѣнно лишь въ настоящее время то, что новые торговые пути должны будутъ непремѣнно пройти мимо Тринидада и Ямайки. Тринидадъ, безъ сомнѣнія, будетъ расположены какъ разъ поперекъ прямой дороги изъ портовъ Тихоокеанскаго побережья Соед. Штатовъ, Канады и Дальн资料的 Bo-стока въ Бразилію, Аргентину и другіе пункты Атлантическихъ береговъ Южной Америки. Если же принять во вниманіе обширные неразвитые рессырсы Оринокскаго и Амазонскаго бассейновъ, то положеніе этого острова нужно признать весьма благопріятнымъ, сулящимъ широкія перспективы. Въ Тринидадѣ недавно были открыты цѣнныя залежи нефти, которая также должны способствовать развитію богатства и значенія острова. Ямайка съ превосходнѣй-

шимъ портомъ Кингстонъ такъ расположена, что у береговъ ея должны будутъ проходить наиболѣе оживленные торговые пути изъ Нового и Старого Свѣта. Тринидадъ и Кингстонъ, по всей вѣроятности, извлекутъ больше всего пользы изъ перемѣнъ, производимыхъ Панамскимъ каналомъ въ направленіи торговыхъ путей міра. Оба они такъ великолѣпно снабжены природой всѣмъ необходимымъ, что смогутъ дѣйствовать не только, какъ угольные и ремонтныя станціи, но также какъ и центры для распределенія товаровъ.

Но не слѣдуетъ забывать, что новые междуокеанскіе пути, подобно паутинѣ покроютъ густой сѣтью все Карибское море, а потому и влияніе Панамскаго канала, несомнѣнно, распространится рѣшительно на всѣ острова Вестъ-Индіи.

---

## ГЛАВА XII.

### Значеніе открытія Панамскаго канала для Англіи и другихъ европейскихъ государствъ.

#### I.

Чтобы восполнить цѣльность картины того чрезвычайно важнаго и огромнаго переворота въ конъюнктурѣ интернаціональной торговли, которымъ будетъ сопровождаться открытие Панамскаго канала, намъ остается выяснить еще вопросъ, какъ отразится это столь знаменательное событие на положеніи Старого Свѣта.

Съ открытиемъ Панамскаго канала Соед. Штаты получаютъ широкую возможность не только вторгнуться въ сферу вліянія европейскихъ государствъ на всѣхъ концахъ Великаго океана, но и успешно конкурировать съ торговой гегемоніей Европы. Въ результатѣ завяжется новая борьба за тихоокеанскіе рынки и приметъ, вѣроятно, весьма ожесточенный, острый характеръ. Кто побѣдитъ, чѣмъ закончится эта борьба за торговое преобладаніе на рынкахъ Тихаго океана— выяснить въ данное время не представляется возможнымъ—это покажетъ лишь будущее. Въ данную минуту, несомнѣнно, лишь то, что Панамскій каналъ повредить интересамъ европейскихъ націй, особенно Англіи, а наибольшія торговыя выгоды принесетъ Соед. Штатамъ, такъ какъ, сближая ихъ торгово-промышленные центры съ рынками Австралии, Южной Америки и Дальн资料 Vостока, создастъ чрезвычайно благопріятныя условія для конкуренціи съ европейскими государствами въ такихъ водахъ, где послѣднія многіе годы безраздѣльно господствовали. Но разсмотримъ это болѣе подробно.

Сто лѣть тому назадъ Англія, благодаря, главнымъ образомъ, географическому положенію, утвердила свое господство на моряхъ, стяжавъ имя „владычицы морей“. Но въ послѣднія десятилѣтія стали выростать у Англіи конкуренты, нанося ей рядъ весьма тяжелыхъ ударовъ. Первый ударъ былъ нанесенъ Германіей, кото-

рая, благодаря своей настойчивости и умѣнію приспособиться къ вкусамъ потребителей, вырывала мало-по-малу рынки Европы, Америки и даже Дальнаго Востока. Дешевые товары Германіи стали разливаться на Востокъ и Западъ, и такимъ образомъ она вскорѣ стала для Англіи весьма опаснымъ конкурентомъ на міровомъ рынкѣ.

Если обратиться къ цифровымъ даннымъ, то весьма легко можно замѣтить, что во всѣхъ почти крупнѣйшихъ государствахъ Европы былое англійское первенство было сломлено подъ натискомъ Германіи. Преобладаніе на европейскихъ рынкахъ Германіи видно изъ слѣдующаго сопоставленія данныхъ за 1911 г. о вывозѣ обоихъ государствъ на европейскіе рынки:<sup>1)</sup>

	Германія.	Англія.
	Въ фунтахъ стерлинговъ.	
Россія . . . . .	30.617.000	13.512.000
Швеція . . . . .	9.581.000	6.347.000
Норвегія . . . . .	6.217.000	4.850.000
Италія . . . . .	17.397.000	13.212.000
Румынія . . . . .	4.567.000	2.710.000
Австрія . . . . .	45.888.000	4.679.000
Бельгія . . . . .	20.634.000	11.373.000
Нидерланды . . . . .	26.603.000	13.112.000
Данія . . . . .	10.899.000	5.304.000
Швейцарія . . . . .	24.119.000	3.934.000

Германія, вытѣсняя постепенно Англію изъ европейскаго континента, не ограничилась этимъ. Въ послѣдніе годы она проявила лихорадочную погоню за дальневосточными и тихоокеанскими рынками, все больше и больше вступая въ тѣ области, гдѣ широко господствовала Англія.

Но экономическая борьба приняла для Великобританіи еще болѣе опасныя формы съ тѣхъ поръ, когда Германія стала сопротивлять и развивать военный флотъ, чтобы имъ защитить свою торговлю и нанести въ рѣшительный часъ тяжелый ударъ торговой и военной моціи Англіи. Но ходъ міровыхъ событий, кровавая война, охватившая весь міръ, кажется, уже является сигналомъ начала конца побѣдоноснаго шествія Германіи на міровые

<sup>1)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

рынки. И ударъ, который нынѣ соединенными силами міровыхъ державъ наносится могуществу Германіи, безъ сомнѣнія, будетъ столь сильнымъ, столь тяжелымъ, подорвть настолько ея торговое, экономическое и военное могущество, что она едва-ли уже въ силахъ будетъ вернуться къ былому величію, чтобы занять свою прежнюю блестящую позицію въ интернаціональной торговлѣ.

Но у Англіи вырастаетъ другой, болѣе грозный, болѣе опасный врагъ-конкурентъ, надвигающійся все сильнѣе и настойчивѣе съ другой стороны Атлантическаго океана. Врагъ этотъ— Соединенные Штаты. Обладая колоссальными неистощимыми естественными богатствами и великколѣпнѣшими условіями для развитія торговли и промышленности, Америка стала такъ изумительно быстро развиваться, что въ послѣдніе годы явилась конкурентомъ Англіи не только на вѣшнихъ, но даже на ея внутреннихъ рынкахъ. Феерические, чрезвычайно быстрые успѣхи Соед. Штатовъ въ экономическомъ и торговомъ развитіи заставили призадуматься сѣдую Европу надъ своимъ будущимъ, а торговой гегемоніи Англіи стали грозить чрезвычайно серьезной, невиданной до сихъ поръ опасностью. Но растущая бѣшенными скачками торговля Америки могла обратиться преимущественно лишь къ странамъ Европы, ибо Панамскій перешеекъ преграждалъ ей свободный доступъ на рынки Тихаго океана, Австралии и Азіи. Какъ шло развитіе экспортной торговли Соед. Штатовъ въ Европѣ видно изъ слѣдующихъ данныхъ:<sup>1)</sup>

	1899	1913
	Въ долларахъ.	
Россія . . . .	10.020.000	25.363.000
Германія . . . .	153.266.000	331.684.000
Австро-Венгрія . . . .	7.148.000	23.320.000
Бельгія . . . .	43.866.000	66.845.000
Данія . . . .	16.595.000	18.687.000
Нидерланды . . . .	78.728.000	125.909.000
Англія . . . .	505.669.000	597.150.000
Франція . . . .	59.069.000	146.100.000
Іспанія . . . .	9.069.000	31.471.000
Італія . . . .	24.892.000	76.285.000

<sup>1)</sup> Statistical Abstract for the principal and other Foreign Countries. 1911. и The World. Almanac and Encyclopedia. 1914.

Что же касается распредѣленія экспорта Соед. Штатовъ по странамъ свѣта, то оно представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1903	1913
	Въ долларахъ.	
Европа . . .	1.029.256.657	1.479.076.009
Сѣв. Америка	215.482.769	617.411.765
Южн. Америка	41.137.872	146.147.993
Азія и Океанія	95.827.528	194.159.465
Африка и др. страны	38.436.853	29.088.917
 Всего . .	 1.420.141.679	 2.465.884.149

Хотя главное русло американской торговли и шло въ европейскія страны, но наиболѣе сильные имперіалистические аппетиты американцевъ были направлены совершенно въ другую сторону— на обширнѣйшіе въ мірѣ рынки Дальн资料го Востока, Тихаго океана и Австралии, т. е. на тѣ рынки, которые являются базой экономического процвѣтанія Великобританіи. Съ открытиемъ долгожданнаго канала, янки смогутъ уже, наконецъ, осуществить свои затаенные мечты и чаянія, смогутъ всю силу своей торговой и экономической мощи направить на воды Тихаго океана и его многочисленнѣйшіе и чрезвычайно емкіе рынки. Панамскій каналъ не только открываетъ американцамъ свободный доступъ на всѣ эти рынки, но онъ, что гораздо важнѣе, облегчаетъ борьбу съ Англіей. Такое благотворное значеніе будетъ заключаться въ томъ, какъ мы уже говорили, что Америка вслѣдъ за открытиемъ канала станетъ къ рынкамъ Азіи, Австралии и Южной Америки гораздо ближе, будетъ пользоваться несравненно лучшими условіями навигації, чѣмъ Англія и вообще вся Европа. Если до сихъ поръ Англія держала въ своихъ рукахъ торговую гегемонію на рынкахъ Азіи и Тихаго океана, то это объяснялось, съ одной стороны, тѣми крупными преимуществами, которыми пользовалась Англія, благодаря существованію Суэзскаго канала, а съ другой — отдаленностью торгово-промышленныхъ центровъ Америки отъ этихъ рынковъ, убивающей всякую возможность конкурировать американскимъ продуктамъ съ англійскими. Съ прорытиемъ Панамскаго канала, географическая и экономическая отчужденность индустріального востока Америки совершенно исчезаетъ, преимущества Англіи, связанныя съ Суэзскимъ каналомъ такимъ образомъ аннулируются, а потому и самое торговое положеніе Англіи должно, безусловно,

рѣзко измѣниться. И если вспомнить, какое чрезвычайно важное вліяніе оказывало на экономическую эволюцію міра паденіе старыхъ и возникновеніе новыхъ торговыхъ путей, то можно допустить, что мы стоимъ нынѣ наканунѣ паденія однихъ и нарожденія другихъ державъ. Подобный взглядъ уже высказывался неоднократно, и даже въ самой Англіи не разъ раздавались пессимистические выкрики, предвѣщающіе близкую гибель ея торговой гегемоніи. А Викторъ Бераръ, касаясь будущаго Англіи послѣ открытия Панамскаго канала, даже высказывалъ предположеніе, „что Лондонъ и Ливерпуль въ одинъ прекрасный день, безусловно, испытаютъ участіе Тира, Венеціи, Кадикса и Амстердама<sup>1)</sup>“.

Быть можетъ, всѣмъ этимъ черезчуръ пессимистическимъ прогнозамъ и не суждено оправдаться, но не подлежитъ никакому сомнѣнію, что торговлѣ Англіи въ недалекомъ будущемъ придется испытать весьма тяжелый ударъ, отъ котораго едва-ли она сможетъ оправиться.

И если обратиться къ статистическимъ даннымъ, то тихоокеанская торговля Англіи въ 1912 г. представится въ слѣдующемъ видѣ<sup>2)</sup>:

	Экспортъ.	Импортъ.
	Въ фунтахъ стерлинговъ.	
Гонконгъ . . . . .	3.542.000	843.000
Китай . . . . .	10.739.000	4.952.000
Японія . . . . .	12.192.000	3.940.000
Корея . . . . .	319.000	1.000
Гаваи . . . . .	104.000	14.000
Мексика . . . . .	2.503.000	2.525.000
Гватемала . . . . .	355.000	389.000
Гондурасъ . . . . .	134.000	20.000
Коста-Рика . . . . .	236.000	1.323.000
Колумбія . . . . .	1.443.000	1.220.000
Сальвадоръ . . . . .	428.000	80.000
Никарагуа . . . . .	200.000	74.000
Панама . . . . .	424.000	36.000
Венецуэла . . . . .	978.000	668.000
Эквадоръ . . . . .	556.000	422.000

<sup>1)</sup> Tavernier. E. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

Перу . . . . .	1.414.000	3.298.000
Чили . . . . .	6.165.000	4.983.000
Австралія . . . . .	34.865.000	36.120.000
Новая Зеландія . . . . .	10.382.000	20.303.000
Вся внѣшн. торговля	487.434.000	744.897.000

Эти цифры убѣждаютъ насъ въ томъ, какимъ громаднымъ и чрезвычайно важнымъ рынкомъ для англійской индустріи являлся Дальний Востокъ и Тихій океанъ. Эти цифры не оставляютъ также никакого сомнѣнія въ томъ, что то или иное распределеніе здѣсь торговли въ ущербъ гегемоніи Англіи можетъ весьма пагубно отразиться на ея торговомъ и промышленномъ благополучіи, можетъ поколебать основы ея могущества. Панамскій каналъ, совершая крупный, коренной переворотъ въ путяхъ сообщенія къ дальневосточнымъ и тихоокеанскимъ рынкамъ, несомнѣнно, повлечетъ за собой и чрезвычайно значительныя измѣненія въ направленіи и распределеніи ихъ торговыхъ оборотовъ, которые, вслѣдствіе всѣхъ указанныхъ нами выше преимуществъ Америки, могутъ обнаружить тенденціи весьма пагубныя для торговыхъ интересовъ Англіи. Поэтому Панамскій каналъ, по мѣткому определенію В. Майскаго — это „острый ножъ, умѣло всаженный янки въ самое сердце британского капиталистического накопленія“<sup>1)</sup>.

Таковы возможности Панамскаго канала, таково его грядущее печальное значеніе для „владычицы морей“, такова его роль въ дальнѣйшей эволюціи тихоокеанской торговли. Но чѣмъ все это закончится, къ чему приведетъ побѣдоносное шествіе американского имперіализма черезъ Панамскій каналъ на рынки Тихаго океана, въ настоящее время предугадать совершенно невозможно. Но несомнѣнно лишь то, что, съ момента проложенія междуокеанскаго канала черезъ Панамскій перешеекъ, абсолютному господству Англіи на морѣ будетъ нанесенъ весьма сильный, чувствительный и неотразимый ударъ, а также и то, что отнынѣ придется Англіи мириться съ раздѣломъ ея торговой гегемоніи на Тихомъ океанѣ съ Америкой, ставшой здѣсь съ прорытіемъ Панамскаго канала на несокрушимый, незыблемый фундаментъ.

<sup>1)</sup> Майскій. В. Англія и Панамскій каналъ.

## II.

Для Англіи имѣются также и еще иѣкоторыя положительные стороны открытия Панамского канала, который послужить, вѣроятно, сильнымъ толчкомъ къ болѣе быстрому и всестороннему экономическому развитію ея американскихъ владѣній—Канады и острововъ Вестъ-Индіи.

Вѣроятно, ни одно изъ владѣній Англіи, разбросанныхъ по всему миру, не получить столь сильного вліянія отъ открытия Панамского канала, какъ Канада, а въ особенности Британская Колумбія. И если вспомнить, что одна лишь эта часть Канады содержитъ въ себѣ 355.855 кв. миль, т. е. площадь, приблизительно равную Франціи и Испаніи, взятымъ вмѣстѣ, то станетъ вполнѣ яснымъ, какое важное значеніе можетъ имѣть для Англіи экономическое развитіе этой тихоокеанской части ея владѣній. Но продолжительный волокъ черезъ материкъ и бесконечный морской путь вокругъ мыса Горнъ, пересѣкающій экваторъ, до послѣдняго времени держали Британскую Колумбію въ опредѣленныхъ рамкахъ и не давали возможности развиться во всю ширь ея неисчислимъ богатствамъ. Съ проведеніемъ Панамского канала все тихоокеанское побережье Канады будетъ пододвинуто къ Европѣ. Канадское зерно, различные продукты Британской Колумбіи—строевой лѣсъ, фрукты и рыба будутъ достигать теперь англійского рынка черезъ Панамскій каналъ быстрѣе и болѣе экономнымъ способомъ, чѣмъ прежде. Вся рожь и продукты Альберты и Западнаго Саскачевана пойдутъ отнынѣ не на востокъ, какъ раньше, но къ тихоокеанскимъ портамъ, чтобы тамъ нагрузившись на суда направиться черезъ междуреканскій каналъ къ южнымъ и восточнымъ Соед. Штатамъ, къ сѣверу и востоку Южн. Америки, или къ Старому Свѣту, раскинувшемуся за Атлантическимъ океаномъ. Новый тихоокеанскій выходъ будетъ имѣть, несомнѣнно, большія преимущества надъ восточнымъ. И это не только потому, что фрахтовая такса между Британской Колумбіей и портами Англіи сократится Панамскимъ каналомъ по крайней мѣрѣ наполовину, но и вслѣдствіе того также, что тихоокеанскій путь, давая крупныя преимущества въ фрахтахъ, всегда свободенъ отъ льда, въ то время какъ восточная дорога замерзаетъ на какихъ-нибудь пять мѣсяцевъ. Крупныя выгоды въ транспортѣ откроютъ новые рынки, расширится сбытъ, а отсюда и

разовьется широко и быстро вся промышленность страны. Богатства Канады и Британской Колумбии базируются преимущественно на сельскомъ хозяйствѣ. О широкихъ размѣрахъ земледѣлія Канады говорятъ слѣдующія цифровыя данныя. Сборъ главнѣйшихъ продуктовъ и площиади, занятая ихъ культурой, въ 1911 году опредѣлялись въ слѣдующемъ соотношеніи <sup>1)</sup>:

	Площадь въ акрахъ	Сборъ въ бушеляхъ
Пшеница . . .	11.298.211	216.959.000
Ячмень . . .	1.900.090	54.096.000
Овѣсъ . . . .	9.626.664	367.463.000
Картофель . . .	511.439	70.646.000
Ленъ . . . .	1.131.586	12.921.000

Сельское хозяйство Канады чрезвычайно быстро развивается, при чемъ увеличивается не только площиадь посѣвовъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ и экспортъ продуктовъ сельского хозяйства, а въ особенности пшеницы. Какъ быстро расширяется культура пшеницы видно изъ слѣдующихъ данныхъ <sup>2)</sup>:

Провинціи	Площадь въ акрахъ			Увеличеніе въ %
	1900	1906	1913	
Манитоба . . .	1.965.000	2.721.000	2.804.000	+42%
Саскачеванъ . . .	487.000	2.117.000	5.720.000	+1.075%
Альберта . . .	43.000	224.000	1.512.000	+3.416%
Сумма для 3 пров.	2.495.000	5.062.000	10.036.000	+302%

Что же касается экспорта пшеницы и пшеничной муки, то ростъ его шелъ слѣдующимъ образомъ <sup>3)</sup>:

Фискальные годы	Средній ежегодный экспортъ изъ Канады Пшеницы	Пшеничной муки, пере- численной въ зерно	въ милл. бушелей	
			1871—75	1876—80
			4,0	1,9
			4,9	2,1
			3,1	1,5

1) The Statesman's Year-Book. 1913.

2) Гольдштейнъ. I. M. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 78.

3) Idem. стр. 71.

1886—90 .	2,4	1,4
1891—95 .	7,6	1,6
1896 - 900 .	12,8	3,1
1901—05 .	20,1	5,8
1906 — 10 .	43,8	9,9
1911 .	45,8	13,7
1912 .	64,5	16,8
1913 .	93,2	20,2

Разъ и нынѣ при современныхъ условіяхъ проявляется такая неустанная тенденція къ развитію земледѣлія и къ вывозу его продуктовъ, то, несомнѣнно, что она приметъ еще большіе размѣры, съ открытиемъ Панамскаго канала, который предоставить сельскому хозяйству Канады весьма широкія и блестящія перспективы.

Но естественныя богатства какъ всей Канады, такъ и Британской Колумбіи не ограничиваются плодородной почвой и благодатнымъ климатомъ для земледѣлія. Рудники Британской Колумбіи, изъ которыхъ уже извлекаютъ ежегодно богатства на сумму свыше 100.000.000 долларовъ, также весьма обширны и съ открытиемъ страны для мірового рынка еще больше разрастутся<sup>1)</sup>. Въ особенности угольные запасы обещаютъ быть здѣсь гораздо обширнѣе, чѣмъ глѣ-либо въ мірѣ. Указываютъ, напримѣръ, что угольныя залежи одного только округа въ Rooteway способны давать ежегодно 10.000.000 тоннъ въ продолженіе многихъ сотень лѣтъ<sup>2)</sup>. Нѣкоторыя авторитетныя лица утверждаютъ также, что въ Британской Колумбіи открыты новыя залежи каменнаго угля, покрывающія площадь около 1.000 кв. миль и представлять изъ себя, по всей вѣроятности, богатѣйшую антрацитную область, когда-либо известную въ Новомъ Свѣтѣ западнѣе Пенсильваніи<sup>3)</sup>. Съ открытиемъ Панамскаго канала и несомнѣннымъ увеличеніемъ движенія судовъ у Тихоокеанскихъ береговъ Америки, значительно увеличится спросъ на каменный уголь, которымъ весьма выгодно сможетъ воспользоваться Британская Колумбія.

Панамскій каналъ откроетъ и новые рынки для канадскаго лѣса, какъ на европейскихъ, такъ и американскихъ рынкахъ, рас-

1) The Statesman's Year-Book. 1913.

2) Saxon Mills. I. Цитир. сочиненіе.

3) Idem.

положенныхъ на побережьяхъ Атлантическаго океана. Этотъ новый путь черезъ перешеечный каналъ представить лѣсному экспорту Канады чрезвычайныя выгоды, ибо значительно сократить транспортную плату. Такъ, напримѣръ, нынѣ морскіе фрахты изъ Ванкувера въ Ливерпуль равняются 16 долл. съ 1.000 футовъ; путь же черезъ каналъ потребуетъ всего не больше 8 долл. съ тѣхъ же 1.000 футовъ. Пониженіе фрахтовъ, расширеніе спроса, сбереженіе времени и разныхъ накладныхъ расходовъ—все это принесетъ лѣсному экспорту весьма крупныя выгоды и послужитъ толчкомъ къ развитію лѣсного дѣла на протяженіи всего Тихоокеанскаго побережья американскихъ владѣній Англіи.

Такимъ образомъ, Панамскій каналъ принесетъ огромную пользу для экспорта всѣхъ главнѣйшихъ продуктовъ Канады—лѣсныхъ, горныхъ и сельско-хозяйственныхъ, а это въ свою очередь должно весьма благотворно отразиться на ихъ производствѣ, а слѣдовательно и на всемъ народномъ хозяйствѣ Канады. Несомнѣннымъ слѣдствіемъ открытія Панамскаго канала для Канады, какъ это видно изъ предыдущаго, будетъ развитіе внѣшней торговли и установленіе болѣе тѣсной и постоянной связи съ атлантическими портами Новаго и Стараго Свѣта. За послѣдніе годы развитіе внѣшней торговли Канады шло слѣдующимъ образомъ<sup>1)</sup>:

Годы.	Весь экспортъ въ долларахъ	Весь импортъ
1907—8 .	280.006.606	370.786.525
1908—9 .	261.512.159	309.756.608
1909—10 .	301.358.529	391.852.692
1910—11 .	297.196.365	472.247.540
1911—12 .	315.317.250	559.220.936

Если же экспортную торговлю Канады распредѣлить по отдельнымъ группамъ, то развитіе ея станетъ еще болѣе очевиднымъ. Такое распределеніе (въ тысячахъ долларовъ) и представлено въ слѣдующей таблицѣ<sup>2)</sup>:

1) The Statesman's Year-Book. 1913.

2) Idem.

Предметы.	1906—7	1907—8	1908—9	1909—10	1910—11	1911—12
Горные продукты . . .	26.190	39.168	37.256	36.301	42.784	41.229
Морские „ . . .	10.362	13.867	13.320	15.627	15.676	16.705
Лесные „ . . .	4.696	8.192	7.196	8.937	9.508	8.488
Животные и ихъ продукты . . .	55.422	55.102	51.350	53.927	52.244	48.211
Мануфактура . . . .	47.870	64.495	61.430	70.079	71.218	68.241
Разн. издѣлія . . . .	148	68	55	125	286	112
Сельско-хоз. прод. .	35.857	66.070	71.997	90.434	82.601	107.143

Разъ и нынѣ, при весьма скверныхъ условіяхъ транспорта и отчужденности отъ главнѣйшихъ своихъ рынковъ, торговля Канады обнаруживаетъ неустанную тенденцію къ росту, а въ особенности продуктовъ земледѣлія, то нѣть никакого сомнѣнія, что она, вслѣдъ за открытиемъ Панамскаго канала и улучшеніями транспортныхъ условій, станетъ рости еще быстрѣе, шире и всестороннѣе.

Однако, несмотря на всѣ эти весьма широкія перспективы, канадская торговля можетъ въ сильной степени тормозиться 1-мъ пунктомъ извѣстнаго билля Тафта, запрещающимъ совершенно судамъ, принадлежащимъ желѣзнымъ дорогамъ, пользоваться каналомъ. И такъ какъ главнѣйшими посредниками канадской торговли являются суда желѣзодорожныхъ компаний Канады, то узы этого билля для страны могутъ оказаться чрезвычайно тяжелыми. И до тѣхъ поръ, пока этотъ пунктъ не будетъ отмѣненъ или какъ-нибудь обойденъ, торговля какъ всей Канады, такъ и Британской Колумбіи будетъ остро чувствовать когти своихъ американскихъ конкурентовъ и не въ состояніи будетъ использовать всѣ тѣ возможности, какія могъ бы дать ей Панамскій каналъ.

Кромѣ того Британская Колумбія имѣеть всѣ шансы не только развить значительно свои торговые обороты послѣ открытия Панамскаго канала, но и стать вполнѣ промышленной страной. Она изобилуетъ не только земледѣльческими и лесными богатствами, представляющими возможности чрезвычайно широкія и

очевидныя, но она богата и механической силой—водяной силой и углемъ. Вотъ эти послѣднія богатства и служать вѣрнымъ за-логомъ широкаго развитія индустріи. Но и здѣсь также на помо-щь приходитъ Панамскій каналъ, открывая ей новые рынки въ Бразиліи, Аргентинѣ, Вестъ-Индіи и даже въ Европѣ. Говоря однимъ словомъ, не найдется, вѣроятно, ни въ Канадѣ, ни въ Британской Колумбіи хотя бы одного предпріятія, которое не увеличилось бы, непосредственно или косвеннымъ образомъ, которое бы не стало на путь развитія, благодаря новому каналу, пересѣкающему Панамскій перешеекъ.

Англія, по всей вѣроятности, сможетъ еще извлечь значи-тельную пользу изъ того общаго оживленія, изъ тѣхъ перемѣнъ, въ которыхъ будутъ вовлечены Панамскимъ каналомъ ея богатые и великолѣпные острова Вестъ-Индіи. Въ особенности нужно ожи-дать, что съ открытиемъ канала оживится товарообмѣнъ между метрополіей и многочисленными колоніями—островами, слишкомъ отъ нея нынѣ отчужденными. Суда Англіи, поддерживая дальне-восточную и тихookeанскую торговлю, не минуютъ теперь Вестъ-Индіи и тѣмъ посодѣйствуютъ развитію какъ ея торговли, такъ и промышленности. Свободные же англійскіе капиталы, пользуясь теперь общимъ оживленіемъ этой части Центральной Америки, смогутъ, несомнѣнно, найти здѣсь для себя весьма выгодное при-мѣненіе. Чтобы использовать лучше и шире всѣ новыя перемѣны, вносимыя Панамскимъ каналомъ въ движение, какъ центрально-аме-риканской, такъ и всей тихookeанской торговли, Англія была за-нята въ послѣдніе годы вопросомъ о созданіи удобныхъ портовъ на принадлежащихъ ей колоніяхъ. Для устройства таковыхъ англичане остановились на нѣсколькихъ пунктахъ, а именно: Кинг-стонъ на Ямайкѣ, Портъ офф Спайнъ на Тринидадѣ, Ст. Жоржъ на Гренадѣ, а также на о. Св. Люсіи и Барбадосѣ. Въ общемъ интересы, представляемые нынѣ островами Вестъ-Индіи, въ міровой торговлѣ весьма незначительны. Теперь же эти острова будутъ находиться въ самомъ центрѣ торгового теченія между двумя океанами, которое значительно усилить открытие Панамскаго ка-нала. Допустить ли англичане, чтобы выгоды, которыхъ можно буд-детъ извлекать изъ измѣнившагося положенія, ускользнули изъ ихъ рукъ къ американцамъ, или же они примутъ всѣ усилія къ тому, чтобы оставить у себя эти выгоды и установить здѣсь проч-но свою торговлю? Отвѣтъ на это дастъ ближайшее будущее. Но

та спѣшность и настойчивость, съ которыми англичане принялись за подготовительные мѣры для установленія своей базы на вестининдскихъ островахъ, скорѣе говорять за то, что притязанія американцевъ къ господству и въ этой части Америки будутъ встрѣчены дружнымъ отпоромъ.

### III.

Для остальныхъ европейскихъ государствъ Панамскій каналъ не можетъ представить, конечно, той же крупной цѣнности, что для Америки и тихоокеанскихъ странъ, но нѣтъ сомнѣнія, что и тутъ скажется его вліяніе.

Франція, располагая многочисленными колоніями и на Атлантическомъ, и на Тихомъ океанѣ, повидимому, могла бы извлечь пользу изъ открытія Панамскаго канала гораздо большую, чѣмъ какое-нибудь другое государство Европы. Но въ дѣйствительности Франція еще гораздо меныше, чѣмъ Англія, сможетъ извлечь материальная выгода. Хотя ея колоніи и разсѣяны по всему Великому океану, но сила французского вліянія здѣсь такъ хрупка, торговыя отношенія такъ невелики, что интересы Франціи могутъ въ значительной степени пострадать отъ натиска американского вліянія на Великий океанъ, которое широкимъ потокомъ разольется по его водамъ съ момента открытія Панамскаго канала. Р. Мулэнъ, разсматривая вопросъ о будущемъ положеніи Франціи на Тихомъ океанѣ, высказывалъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ слѣдующій весьма пессимистический взглядъ: „Изъ 24 миллионовъ торгового оборота Новой Кaledоніи на долю Франціи приходится 10 миллионовъ, т. е. даже меныше половины. Торговля другихъ французскихъ острововъ исчисляется въ 18 миллионовъ, изъ которыхъ  $\frac{3}{5}$  приходится на Соед. Штаты и только  $\frac{1}{5}$  на долю Франціи. Новая Кaledонія, связанныя съ Новой Зеландіей англійской линіей, окончательно становится принадлежностью Австраліи; архипелагъ Таити только три раза въ годъ видѣть французский флагъ. Они даже не связаны съ Новой Кaledоніей, которая находится отъ нихъ на разстояніи 800 лье; зато архипелагъ Таити связанъ съ Санть-Франциско (1.190 лье) и съ Австраліей (1.130 лье). Въ началѣ парусныхъ суда, а съ 1900 года уже пароходы, опять таки англійские, ежемѣсячно обслуживаютъ ихъ. Таити, соединенные съ Санть-

Франциско американской линіей, говорить одна американская газета, облегчать захватъ въ короткій срокъ американцами всей торговли французскихъ предпріятій въ Океаніи и ихъ колонизації. Кажется, что Франція со времени Панамской авантюры забыла, что у нея есть колоніи въ Тихомъ океанѣ<sup>1)</sup>. Но краски здѣсь уже черезчуръ сгущены, ибо обладаніе Франціей такой прекрасной промежуточной станціей какъ о. Таити, который почти всѣми тихоокеанскими судами избирается за портъ обязательнаго захода, или столь богатыми островами какъ Новая Каледонія, могло бы Франціи приносить послѣ открытия Панамского канала значительную пользу. Франція, повидимому, не намѣрена отказаться отъ своихъ владѣній и безъ борьбы всецѣло отдать ихъ вліянію американской торговли. Свидѣтельствомъ этого можетъ служить цѣлый рядъ ея попытокъ организовать свои тихоокеанскія владѣнія и привести въ болѣе тѣсную связь съ метрополіей. Колоніи Франціи, которыхъ такъ или иначе можетъ коснуться Панамскій каналъ, сосредоточены въ Карабискомъ морѣ и въ южной части Тихаго океана. Въ Карабискомъ морѣ Франція обладаетъ двумя островами — Мартиника и Гваделупа, расположенными весьма удобно для судовъ, направляющихся изъ Гавра и Бордо. Центромъ колоніальныхъ владѣній Франціи на Тихомъ океанѣ являются Таити и Новая Каледонія, чрезвычайно богатыя минералами и земледѣльческими продуктами. Франціи представляется весьма удобный моментъ использовать все коммерческое значеніе этихъ прекраснѣйшихъ колоній, но ей предстоитъ весьма упорная борьба съ американскимъ вліяніемъ, которое здѣсь несравненно сильнѣе французского. Для того, чтобы Франція могла пожать выгоды изъ своихъ колоніальныхъ гаваней, необходимо ей сдѣлать ихъ вполнѣ пригодными для торговли, необходимо сейчасъ же занять оборонительную позицію противъ наступательной экономической войны Соед. Штатовъ. И съ цѣлью борьбы съ американскимъ вліяніемъ, Франція намѣтила уже нѣсколько пунктовъ (Гваделупа, Мартиника и Папенти) для создания здѣсь своихъ портовъ — опорныхъ базъ своей торговли. Но, принимая во вниманіе силу современнаго американского вліянія въ предѣлахъ французскихъ же колоній, можно предположить, что Франціи предстоитъ борьба трудная, борьба упорная.

<sup>1)</sup> Tavernier. E. Цитир. сочиненіе.

Еще меньшую цѣнность представить Панамскій каналъ для Германіи. Исторія распространенія экономического вліянія Германіи на Великомъ океанѣ чрезвычайно изумительна своимъ необычайно быстрымъ темпомъ. Германія, не располагая еще колоніями, уже довольно прочно обосновала свои торговые обороты. Въ особенности это развитіе шло быстро съ тѣхъ поръ, какъ въ 1885 году нѣмецкій флагъ былъ водруженъ на шести островныхъ группахъ Тихаго океана: архипелагъ Бисмарка, Маріансkie острова, острова Маршальскіе, Каролины съ Палаосомъ, часть архипелаговъ Соломонова и Самоа. Всѣ эти острова съ прорытіемъ Панамскаго канала могли бы оказаться весьма цѣнными для морской торговли Германіи и расширенія ея экономического вліянія на всемъ Тихомъ океанѣ. Эти острова и съ военной точки зрењія могли бы явиться прекраснымъ обсервационнымъ пунктомъ для германской эскадры въ случаѣ осложненія на Дальнемъ Востокѣ. Германія имѣла всѣ шансы съ открытиемъ канала использовать все прекрасное коммерческое положеніе острововъ, ибо она уже и до послѣдняго времени съ необыкновеннымъ искусствомъ расширяла свою торговлю въ предѣлахъ Тихаго океана. Чрезвычайно быстрый ростъ здѣсь экспорта Германіи виденъ изъ слѣдующихъ цифръ:<sup>1)</sup>.

	1899	1910
	Въ маркахъ.	
Китай . . . . .	50.647.000	74.100.000
Японія. . . . .	40.931.000	89.300.000
Австралія. . . . .	37.850.000	69.800.000
Новая-Зеландія. . . . .	2.733.000	7.700.000
Филиппинскіе, Каролин- скіе и др. острова. . .	7.724.000	12.800.000
Перу . . . . .	28.144.000	64.800.000

Несмотря на такое успешное развитіе торговли, надежды Германіи на Тихій океанѣ совершенно не оправдались. Въ особенности много надеждъ возлагала имперская политика Германіи на Kiaо-Чао, благодаря которому она разсчитывала врѣзаться клиномъ въ китайскія владѣнія и тѣмъ стать твердой стопой на материкѣ Азіи. Но Kiaо-Чао не превратился въ центральный

<sup>1)</sup> Statistical Abstract for the principal and other Foreign Countries.

пунктъ восточной торговли, не сталъ новымъ Гонгконгомъ, а остался лишь жалкимъ клочкомъ земли. Панамскій каналъ также сулилъ Германіи не особенно много радостныхъ перспективъ, ибо, усиливая торговую мощь Соед. Штатовъ и Японіи, угрожалъ ей опасностью быть постепенно вытесняемой изъ Тихоокеанскихъ рынковъ. Конецъ всѣмъ расчетамъ и тщеславнымъ мечтамъ Германіи нанесла европейская война.

Отнынѣ мощь Германіи сломлена, и она уже не въ состояніи будетъ вернуться на свои тихоокеанскіе рынки, ибо съ крушениемъ Циндао, занятіемъ Японіей и Англіей всѣхъ ея острововъ, рушились и послѣднія базы ея процвѣтанія. Панамскій каналъ завершилъ дѣло начатое войной. Усилившаяся мощь Японіи и Англіи нанесетъ ударъ и торговому вліянію Германіи на Дальнемъ Востокѣ, а Соед. Штаты, вступая черезъ Панамскій каналъ въ новую эру своей торговли на Тихомъ океанѣ, безъ труда теперь займутъ мѣсто Германіи на рынкахъ Южной Америки и Австралии. *Sic transit gloria mundi!*

Всѣ же остальные морскія государства Европы хотя и не располагаютъ на Тихомъ океанѣ ни значительной земельной, ни торговой силой, но все же проявляютъ интересъ къ открытію Панамскаго канала и прилагаютъ усилія, чтобы такъ или иначе использовать это событие для своихъ торговыхъ интересовъ. Голландцы усиленно работаютъ въ Кюрасао, который, являясь и нынѣ довольно важнымъ пунктомъ въ сношеніяхъ Европы съ Южной Америкой, займетъ, вѣроятно, еще большее мѣсто съ общимъ торговымъ оживленіемъ Вестъ-Індіи. Датчане возлагаютъ весьма большія надежды на о. Св. Оомы. Датскій парламентъ, исходя изъ интересовъ національной торговли и въ цѣляхъ лучшаго использования Панамскаго канала, отказалъ въ концессіи на постройку порта на этомъ островѣ нѣсколькоимъ иностраннымъ финансистамъ, предоставивъ ее датскому предпринимателю<sup>1)</sup>.

Швеція и Норвегія устанавливаютъ новые рейсы черезъ Панамскій каналъ къ тихоокеанскимъ портамъ Южной и Сѣверной Америки, чтобы извлечь нѣкоторыя выгоды изъ усилившагося торгового движенія.

Однимъ словомъ, во всей Европѣ наблюдается возбужденіе, всѣ государства прилагаютъ тѣ или иные усилія, чтобы занять

1) П—въ. Панамскій каналъ и его грядущее значеніе.

по возможности болѣе выгодное положеніе на Тихомъ океанѣ, чтобы извлечь по возможности больше выгода изъ всѣхъ перемѣнъ, со всего торгового подъема, которыми будетъ сопровождаться открытие Панамскаго канала.

Но всѣ возможныя выгода для Европы весьма ничтожны по сравненію съ крупнымъ ударомъ, какой могутъ нанести ей Соед. Штаты, получивши въ Панамскомъ каналѣ самое сильное орудіе для установленія своего господства какъ на Атлантическомъ, такъ и на Тихомъ океанѣ.

Вотъ это и послужить сильнѣйшимъ толчкомъ къ упорной, ожесточенной борьбѣ Новаго Свѣта со Старымъ, къ борьбѣ за тихоокеанскіе и азіатскіе рынки. А потому и европейскія державы съ точки зрѣнія своихъ торговыхъ интересовъ имѣютъ весьма мало оснований къ тому, чтобы особенно радоваться новому міровому каналу, чтобы особенно привѣтствовать его открытие.

---

## ГЛАВА XIII.

### Панамскій каналъ и Россія.

---

Наканунѣ величаго историческаго событія—открытия Панамскаго канала, которое уже таکъ близко, почти всѣ страны міра стараются учесть заранѣе свои выгоды, всѣ тѣ плюсы и минусы, которые можетъ принести имъ это событіе. Они взвѣшиваютъ возможный для нихъ вредъ и пользу, чтобы подготовленными встрѣтить открытие Новаго Мирового Пути и сразу же во всеоружії вступить въ борьбу съ другими конкурирующими морскими державами.

Одна Россія стоитъ какъ-бы въ сторонѣ отъ этого волнующаго всю Европу мірового событія, и лишь изрѣдка появляющіяся специальная книги, газетныя статьи да агентскія телеграммы свидѣтельствуютъ, что и въ Россіи существуетъ кое-какой интересъ къ этому огромной важности событію.

Что же принесетъ открытие Панамскаго канала русскимъ торгово-промышленнымъ кругамъ — вредъ или пользу? Вотъ вопросъ, который постараемся сейчасъ выяснить въ общихъ чертахъ.

Міровое значеніе Панамскаго канала, какъ это уже неоднократно нами было выяснено, заключается въ томъ, что онъ значительно сократитъ разстоянія морскихъ путей въ сравненіи съ уже существующими нынѣ рейсами и тѣмъ самымъ будетъ содѣйствовать быстрому и широкому развитію торговли и производительныхъ силъ всего міра.

Панамскій каналъ прежде всего откроетъ Соед. Штатамъ возможность ввести въ непосредственную пароходную связь Атлантическое побережье съ Дальнимъ Востокомъ, Австраліей и другими странами Тихаго океана, а Тихоокеанскіе берега — съ европейскими портами. Это обстоятельство, какъ мы видѣли, повліяетъ на развитіе американскаго ввоза на Дальній Востокъ и въ Европу, а также благотворно отразится на всемъ дальнѣйшемъ ходѣ развитія народнаго хозяйства Соед. Штатовъ.

Нѣкоторые рейсы отъ портовъ Англіи также получать сокращеніе разстояній, благодаря новому пути черезъ Панамскій каналъ. Между любымъ портомъ Англіи, съ одной стороны, и портами восточной Азіи, лежащими съвернѣ Шанхая, и тихоокеанскими портами Съверной и Южной Америки, съ другой—черезъ Панаму получится кратчайшая линія сообщенія. Сокращенія отъ Ливерпуля для различныхъ рейсовъ получатся въ слѣдующихъ размѣрахъ:

	Черезъ Магеллановъ проливъ	Черезъ Панаму	Сокраще- ніе
до Санъ – Франциско . . . . .	13.502	7.836	5.666
„ Гонолулу . . . . .	13.679	9.276	4.403
„ Гуаякиля . . . . .	10.582	5.384	5.198

Подобное, болѣе или менѣе значительное, сокращеніе получитъ и Германія для своихъ рейсовъ къ портамъ Тихоокеанскаго побережья Америки.

Открытие Панамскаго канала не пройдетъ безслѣдно и для Франціи, Голландіи, Норвегіи и Швеціи, такъ или иначе отразившись на распределеніи движенія ихъ судовъ въ Америку и на Дальній Востокъ.

Однимъ словомъ, прорытіе новаго междуконтинентальнаго пути произведетъ полнѣшее измѣненіе схемы маршрутной карты міровыхъ рейсовъ, а это весьма чувствительнымъ образомъ отразится на міровомъ товарооборотѣ и на судьбѣ многихъ пароходныхъ компаний. Хотя еще далеко не выяснились всѣ возможныя послѣдствія прорытія Панамскаго канала, но все-же въ настоящую минуту уже въ общихъ чертахъ вырисовываются рамки, въ которыхъ въ недалекомъ будущемъ будетъ происходить борьба за достиженіе торговой гегемоніи на Тихомъ океанѣ. Въ этой грядущей борьбѣ будутъ принимать большее или меньшее участіе не только такія величія державы, какъ Англія, Соед. Штаты, Японія, Германія, но и мелкія морскія державы: Голландія, Швеція, Норвегія и др. Всѣ онѣ проектируютъ новыя пароходныя линіи, всѣ заняты учетомъ своихъ выгодъ, связанныхъ съ проложеніемъ нового пути черезъ Панамскій перешеекъ.

Чего-же можетъ Россія ожидать отъ открытия Панамскаго канала? Обратимся къ цифрамъ и постараемся найти въ нихъ отвѣтъ на интересующій насъ вопросъ. Такъ какъ Россія могла бы использовать средне-американскій каналъ, главнымъ образомъ,

лишь для дальневосточныхъ рейсовъ, то сравнимъ эти новые Панамскіе рейсы со старымъ Суэзскимъ направлениемъ. При сопоставленіи обоихъ рейсовъ получится слѣдующая картина: <sup>1)</sup>.

1) отъ Петрограда

	Черезъ Суэзъ.	Черезъ Панаму.	Разница въ пользу Суэзскаго направл.
до Владивостока . . .	12.583	13.653	1.070
" Йокогамы . . .	12.579	13.596	1.017
" Гонконга . . .	10.922	15.117	4.195
" Сингапура . . .	9.620	15.398	5.778
" Сиднея . . .	12.867	13.470	603

2) отъ Одессы.

до Владивостока . . .	9.039	14.276	5.237
-----------------------	-------	--------	-------

Цифры эти даютъ намъ возможность констатировать, что Панамскій каналъ, не давая обоимъ вышеуказаннымъ рейсамъ никакихъ сокращеній въ разстояніи, является въ этомъ отношеніи совершенно безполезнымъ для нашихъ торговыхъ сношеній съ Дальнимъ Востокомъ.

Для русскихъ линій—изъ Одессы въ Владивостокъ черезъ Суэзскій каналъ и отъ Либавы въ тотъ-же портъ черезъ Панаму потребуется, вѣроятно, одинаковое время, около 40-42 дней. Въ этомъ обстоятельствѣ и кроются нѣкоторыя выгодныя стороны для русского дальневосточного товарообмѣна. Не получая никакого выигрыша въ смыслѣ сокращенія времени уже существующаго рейса на Дальний Востокъ, Россія получить, однако, возможность съ открытиемъ Панамскаго канала осуществить экономическимъ путемъ нормальное распределеніе грузооборота между Дальнимъ Востокомъ и портами Одессой и Либавой. Несмотря на это, Россія послѣ открытія Панамскаго канала въ отношеніи торговли съ Дальнимъ Востокомъ все-же должна будетъ занять менѣе преимущественное положеніе, чѣмъ всѣ европейскія державы, расположенные на берегахъ Атлантическаго океана, а въ особенности Соед. Штаты, которые Панамскій каналъ приблизить къ дальневосточнымъ портамъ на нѣсколько тысячъ миль.

Панамскій каналъ, не суля намъ тѣхъ выгодъ и преимуществъ, которыя онъ принесетъ многимъ государствамъ міра въ

1) Тимоновъ. В. Е. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 4.

видѣ значительного сокращенія морскихъ путей, можетъ въ будущемъ, далекомъ или даже близкомъ, оказаться для насъ вреднымъ. Въ чёмъ же можетъ выразиться этотъ возможный вредъ? Нѣкоторые склонны видѣть его въ томъ, что, въ связи съ открытиемъ Панамскаго канала, подъ воздействиемъ американского движенія на западъ, хлынетъ въ недалекомъ будущемъ сильный потокъ эмиграціи „желтыхъ“ народовъ на нашъ Дальній Востокъ и Сибирь и нанесетъ тѣмъ сильный ударъ развитію нашихъ дальневосточныхъ окраинъ<sup>1)</sup>). Такимъ образомъ, вмѣстѣ съ вопросомъ о Панамскомъ каналѣ снова просыпается забытый вопросъ о „желтой опасности“. Эта легенда о грядущей „желтой опасности“, о грозномъ „панмонголизмѣ“ уже давно разбита безпристрастной наукой, и отъ всѣхъ дѣтски-наивныхъ выкриковъ о грядущемъ страшномъ азіатскомъ нашествіи на западъ и о новомъ монгольскомъ игѣ остались лишь жалкія щепки. Наплыва „желтыхъ народовъ“ въ связи съ прорытиемъ канала быть не можетъ ни въ ближайшемъ, ни въ отдаленномъ будущемъ, ибо Панамскій каналѣ откроеть „желтымъ“ изголодавшимся эмигрантамъ возможность проникнуть въ Бразилію и Аргентину, гдѣ развитіе экономической жизни идетъ теперь неимовѣрно гигантскими шагами, гдѣ кипитъ неустанная работа по открытію новыхъ неисчерпаемыхъ источниковъ природныхъ богатствъ, и потребность въ здоровой и дешевой трудовой силѣ все болѣе и болѣе возрастаєтъ. Вообще же эти опасенія нельзѧ считать серьезными, заслуживающими большого вниманія.

Болѣе реальная опасность съ открытиемъ Панамскаго канала грозить нашему экспорту продуктовъ сельского хозяйства въ различныя государства Западной Европы. На это вполнѣ правильно уже указывалъ профессоръ М. В. Довнаръ-Запольскій въ своей рѣчи на Сельско-хозяйственномъ Съездѣ въ Кіевѣ, а затѣмъ и проф. И. М. Гольдштейнъ на первомъ засѣданіи Областного Съезда Юго-Западнаго края по вопросамъ экспорта. Мы уже подробно выясняли въ предыдущихъ главахъ, что сельское хозяйство какъ Калифорніи, такъ и всего Тихоокеанскаго побережья Америки, гдѣ имѣется непочатый колоссальний резервъ природныхъ богатствъ, получить отъ Панамскаго канала огромныя выгоды, являющіяся новымъ могучимъ стимуломъ къ его дальнѣйшему

<sup>1)</sup> Новаковскій. С. І. Значеніе Панамскаго канала для Россіи.

широкому развитію. Продукты сельского хозяйства тихоокеанской полосы Америки, пользуясь новыми болѣе низкими тарифами, благодаря сокращенію морскихъ рейсовъ Панамскимъ каналомъ, будуть быстро, широко и успѣшно развивать свои рынки на Атлантическихъ берегахъ Европы и тѣмъ могутъ нанести намъ сильный ударъ въ мѣстахъ нашего сбыта, какъ напримѣръ, въ Англіи. Норвегіи, Бельгіи, Швеціи, Даніи и т. д. Опасность эта тѣмъ, болѣе серьезна, что тенденція вытѣсненія нашихъ земледѣльческихъ продуктовъ изъ европейскихъ рынковъ продуктами тихоокеанскихъ областей С. Америки наблюдается уже и въ послѣдніе годы. Тенденцію къ безпрерывному и быстрому росту ввоза на европейскіе рынки сельско-хозяйственныхъ продуктовъ изъ Соед. Штатовъ видно изъ слѣдующихъ статистическихъ данныхъ:

1) Импортъ пшеницы въ Швецію<sup>1)</sup>

Россія	Соед. Штаты
1901/05 . . 473.000 метр. цент.	92.000 метр. цент.
1806/10 . . 418.000 " " 142.000 " "	

2) Импортъ пшеницы въ Бельгію<sup>2)</sup>

Годы	Россія.	въ тысячахъ тоннъ				
		Аргент.	Австрал.	Канада.	С. Шт.	Всѣ страны.
1892/46 . .	70	199	—	4	234	1.192
1897/901 . .	65	195	10	24	458	1.270
1902/96 . .	164	367	27	21	217	1.705
1907/11 . .	204	532	91	53	349	1.975

3) Импортъ пшеницы изъ С. Шт. въ Голландію<sup>3)</sup>

въ 1904 году . . . . .	2.649.000 пудовъ
" 1910 " . . . . .	4.992.000 "

Подобный ростъ ввоза сельско-хозяйственныхъ продуктовъ Соед. Штатовъ наблюдается и во внѣшней торговлѣ Норвегіи,

<sup>1)</sup> Гольдштейнъ. І. М. проф. Русско-Германскій торговый договоръ и слѣдуетъ ли Россіи быть „колоніей“ Германіи. стр. 14—15

<sup>2)</sup> Труды Перваго Областного Съѣзда Юго-Зап. Края по вопросамъ экспорта. стр. 16.

<sup>3)</sup> Изданія Гл. Управленія Землеустройства и Земледѣлія по вопросамъ торговыхъ договоровъ. Выпускъ X. Голландія.

гдѣ изъ всего ввезенного количества муки на долю Соед. Штатовъ приходилось<sup>1)</sup>:

въ 1906 году . . . . .	11 <sup>0/0</sup>
„ 1907 „ . . . . .	17 „
„ 1908 „ . . . . .	20 „
„ 1909 „ . . . . .	44 „
„ 1910 „ . . . . .	39 „
„ 1911 „ . . . . .	49 „

Но продукты Тихоокеанскихъ береговъ С. Америки стремятся, повидимому, къ завоеванию всѣхъ главнѣйшихъ европейскихъ рынковъ, какъ это видно изъ цифръ роста американского ввоза въ Германію.

Такъ, ввозъ пшеницы изъ Соед. Штатовъ и Канады въ Германію былъ слѣдующій<sup>2)</sup>:

	Соед. Штаты въ тоннахъ	Канада
въ 1910 году . . . . .	169.000	17.000
„ 1911 „ . . . . .	303.000	88.000
„ 1912 „ . . . . .	447.000	269.000
„ 1913 „ . . . . .	1.006.000	—

Что же касается Англіи, то и здѣсь, безусловно, будетъ нанесенъ ударъ русскому экспорту хлѣбовъ, ибо съ открытиемъ Панамскаго канала произойдетъ сильный приливъ на англійскіе рынки хлѣбовъ изъ Канады. Несмотря на всѣ неудобства транспорта хлѣбныхъ грузовъ изъ Тихоокеанскаго побережья Канады, уже и нынѣ замѣчается довольно сильный ввозъ ихъ въ Англію. Увеличеніе ввоза въ Англію пшеницы изъ Канады въ сопоставленіи съ таковыми изъ Россіи видно изъ слѣдующихъ данныхъ<sup>3)</sup>:

Годы	въ милл. англ. центнеровъ	
	изъ Канады	Россіи
1904—07 . . . . .	11,2	19,3
1908—11 . . . . .	18,2	17,5
1912 . . . . .	26,9	9,0
1913 . . . . .	27,2	5,0.

1) Гольдштейнъ. И. М. проф. Цитир. сочиненіе, стр. 9.

2) Idem. стр. 25

3) Гольдштейнъ. И. М. проф. Панамскій каналъ, паденіе хлѣбныхъ цѣнъ и наши торговыя договоры. стр. 90.

Нѣть поэтому сомнѣнія въ томъ, что продукты сельского хозяйства Соед. Штатовъ и Канады уже и теперь, несмотря на весьма крупныя неудобства и затрудненія, успѣшио проникающіе въ Европу, получивъ для своего экспорта новые, весьма удобные пути черезъ Панамскій каналъ, еще несравненно сильнѣе наводнить европейскіе рынки. Если мы признаемъ чрезвычайно быстрый ростъ вывоза земледѣльческихъ продуктовъ съ тихоокеанскихъ береговъ С. Америки, если вспомнимъ о тѣхъ миллионахъ гектаровъ свободныхъ и плодородныхъ земель, которыя ждутъ здѣсь обработки, если примемъ во вниманіе раціональнѣшую постановку сельского хозяйства въ Америкѣ, широкую сѣть желѣзно-дорожныхъ и водныхъ путей, прекрасно оборудованные элеваторы и разныя техническія усовершенствованія—то должны будемъ признать также, что, съ момента открытия канала черезъ Панамскій перешеекъ, русскому экспорту сельско-хозяйственныхъ продуктовъ угрожаетъ серьезная опасность. Появленіе же конкурентныхъ хлѣбовъ на европейскіхъ рынкахъ, вѣроятно, не заставитъ себя долго ждать, ибо очень многія пароходныя общества Норвегіи, Швеціи, Англіи и Германіи, предвидя огромныя перемѣны въ міровомъ товарообмѣнѣ отъ проложенія новаго водного пути между океанами, заранѣе уже стали въ послѣдніе годы усиленно готовиться къ этому событию. Всѣ они проявили энергичную дѣятельность, то сооружая новые пароходы, то уже заранѣе устанавливая регулярныя торговыя сношенія съ Мексиканскимъ заливомъ, чтобы затѣмъ немедленно двинуться на новый путь и сразу же стать посредникомъ въ усилившемся и расширившемся товарообмѣнѣ Европы съ Тихоокеанскимъ побережьемъ Америки. Эта далеко не отрадная перспектива грядущей конкуренціи Америки должна быть чрезвычайно серьезно и внимательно учтена заинтересованными кругами Россіи, должны быть приняты самыя разнообразныя мѣры для закрѣпленія позиціи Россіи на европейскіхъ рынкахъ, ибо ударъ нашему экспорту, составляющему только по пяти главнѣйшимъ видамъ хлѣбовъ около 41% всего нашего вывоза, можетъ сопровождаться весьма серьезными осложненіями.

Открытие Панамскаго канала въ связи съ измѣненіемъ роли Соед. Штатовъ на Дальнемъ Востокѣ можетъ принести также несомнѣнныи вредъ нашимъ торговымъ интересамъ на дальневосточныхъ рынкахъ—китайскихъ, маньчжурскихъ и корейскихъ.

А между тѣмъ русскіе торговые интересы здѣсь таковы, что нельзѧ игнорировать вопросъ о надвигающейся для нихъ опасности.

Общая цѣнность товарообмѣна Россіи съ государствами Дальн资料 Востока въ 1912—13 г.г. распредѣлялась въ слѣдующемъ соотношенії<sup>1)</sup>:

съ Китаемъ . . . . .	107.946.000	руб.
„ Японіей . . . . .	6.790.000	„
„ Кореей . . . . .	443.000	„
Итого 115.179.000		руб.

Эта общая цѣнность русской торговли съ Дальнимъ Востокомъ за этотъ же годъ по группамъ товаровъ (въ тысяч. руб.) распредѣлялась слѣдующимъ образомъ<sup>2)</sup>:

	Китай	Японія	Корея
	Привозъ (изъ Рос- сии)	Вывозъ (въ Рос- сию)	Привозъ
Жизненные припасы . . .	59.191	9.465	3.140
Сырые и полуобработ. ма-			723
теріалы . . . . .	11.860	4.320	858
Животныя . . . . .	7.482	253	—
Издѣлія . . . . .	4.721	16.644	485
Итого	76.254	30.682	1.653
			190 253

Разсмотримъ сперва Китай, наши торговыя сношенія съ которыми являются наиболѣе давними и крупными. Если разматривать торговые обороты Россіи съ Китаемъ со времени Петербургскаго договора 1881 года, то они представляются въ слѣдующемъ видѣ<sup>3)</sup>:

	Вывозъ изъ Россіи въ Китай	Привозъ изъ Китая въ Россію
1880 годъ . . . . .	2.434.000 рублей	22.008.000 рублей
1885 „ . . . . .	1.803.000	24 077.000
1890 „ . . . . .	2.291.000	31.616.000

<sup>1)</sup> Петровъ Аркадій. Международное соперничество на Дальнемъ Востокѣ.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Гурьевъ. Б. Торговля Россіи съ Китаемъ съ 1880 года по 1905 г. и Гроссе. В. Ф. Внѣшняя торговля Китая за 1912 годъ. стр. 28.

1895	" . . .	5.110.000	42.087.000
1900	" . . .	6.702.000	45.945.000
1905	" . . .	31.588.000	60.549.000
1911	" . . .	25.085.000	73.515.000
1912	" . . .	30.740.000	65.540.000

Среди товаровъ, ввозимыхъ нами въ Китай, первое мѣсто занимаютъ мануфактурные товары, затѣмъ слѣдуютъ—жизненные припасы, сахаръ, папиросы, хлѣбъ, мука, металлическія издѣлія, готовое платье и т. д. Импортъ въ Китай нашихъ хлопчатобумажныхъ тканей, составляющихъ главнѣйшую статью русскаго ввоза на китайскій рынокъ, въ 1906 году опредѣлялся въ 301.000 пуд. Но затѣмъ импортъ этихъ товаровъ сталъ постепенно понижаться и въ 1910 году уже дошелъ до 142.000 пуд., т. е. сократился противъ 1906 г. болѣе, чѣмъ на 50%<sup>1)</sup>). Такое паденіе импорта русскихъ хлопчатобумажныхъ издѣлій въ Китай объясняется прежде всего недостаткомъ энергичной дѣятельности нашихъ торгово-промышленныхъ круговъ, недостаточнымъ интересомъ нашихъ промышленниковъ къ китайскимъ рынкамъ, случайностью подбора русскихъ товаровъ, низкой степенью освѣдомленности о потребностяхъ, вкусахъ и запросахъ китайскаго покупателя, отсутствиемъ правильной организаціи импорта русской мануфактуры и т. д. Сильнымъ тормозомъ въ развитіи русско-китайскаго товарообмѣна является также отсутствіе непосредственнаго морскаго сообщенія между портами Евр. Россіи и Китая. Неудобства этого видны изъ сообщенія хотя-бы факта, что товаръ, погруженный въ Одессѣ для Тянь-Цзиня, сперва направляется въ Гонгконгъ, Нагасаки, Владивостокъ, затѣмъ возвращается въ Нагасаки и Шанхай, здѣсь перегружается на другое судно и только лишь послѣ такого сложнаго пути попадаетъ въ мѣсто своего назначенія<sup>2)</sup>). Конечно, подобное явленіе вызываетъ непроизводительную трату времени и расходовъ, что въ свою очередь весьма пагубно отражается на состояніи нашей торговли въ Китаѣ. Здѣсь Россія стоитъ совершенно особнякомъ отъ другихъ націй, не прикладывая особыхъ усилий глубже и всестороннѣе обслѣдовывать хозяйственную жизнь страны, чтобы войти затѣмъ въ болѣе тѣсныя торговыя сношенія. Въ то время, какъ въ Ки-

<sup>1)</sup> Кротковъ. Н. Н. Цитир. сочиненіе. стр. 1.

<sup>2)</sup> Idem. стр. 35.

таѣ имѣются десятки органовъ печати иностранцевъ на китайскомъ, англо-китайскомъ, чѣмѣцко-китайскомъ, японо-китайскомъ и др. языкахъ, ставящіе себѣ цѣлью взаимное сближеніе и изученіе и въ значительной степени способствующіе болѣе тѣснѣмъ торгово-политическимъ сношеніямъ, Россія не сдѣлала ни одного шага навстрѣчу къ взаимному сближенію, къ расширенію сферы дѣятельности русскихъ торгово-промышленныхъ круговъ. Въ результатѣ всей этой нашей пассивности русская торговля не проявляетъ особенно сильной тенденціи къ развитию въ то время, какъ торговыя сношениа нашихъ конкурентовъ — американцевъ, англичанъ, нѣмцевъ и японцевъ возрастаютъ чуть ли не въ геометрической прогрессіи. Разъ и нынѣ наше положеніе въ Китаѣ столь непрочно, то чего же должно ждать послѣ открытия Панамскаго канала? Мы уже видѣли раньше, что открытие междуокеанскаго канала будетъ способствовать сильному наплыvu въ Китай американскихъ и японскихъ товаровъ, что вызоветъ еще болѣе сильную и острую конкуренцію на китайскихъ рынкахъ. И такъ какъ эта конкуренція коснется больше всего хлопчатобумажныхъ, табачныхъ и металлическихъ издѣлій, составляющихъ основу нашего импорта въ Китай, то передъ нашими торгово-промышленными кругами вырастаетъ неотложная задача принять цѣлый рядъ мѣръ для установленія болѣе тѣсныхъ сношений съ Китаемъ, для укрѣпленія нашего импорта на его рынки. Если же наша пассивность и всѣ недостатки организаціи русской торговли въ Китаѣ не будутъ измѣнены, если не будутъ приняты мѣры къ болѣе тѣсному торговому сближенію, то послѣ открытия Панамскаго канала нашимъ продуктамъ можетъ быть нанесенъ сильнейший ударъ, вплоть до полнѣйшаго вытѣсненія ихъ изъ богатѣйшихъ и чрезвычайно емкихъ рынковъ Китая.

Подобный ударъ можетъ нанести открытие Панамскаго канала нашимъ торговымъ интересамъ также и въ Маньчжуріи. До русско-японской войны маньчжурскіе рынки нами почти не эксплуатировались, и только лишь послѣ заключенія мирнаго договора въ Портсмутѣ стала постепенно развиваться русская торговля въ предѣлахъ Маньчжуріи. Согласно Портсмутскому договору, Маньчжурія раздѣлена на двѣ части: сѣверную — официально признанная сфера нашего вліянія — и южную, въ которой признано японское вліяніе. Если сравнить торгово-промышленные успѣхи Россіи и Японіи въ сферахъ ихъ непосредственнаго вліянія, то

наше положеніе нельзя признать блестящимъ. Наши тоговыe обороты съ Маньчжуріей постепенно, хотя и не особенно быстро развиваясь, въ 1912 году достигли слѣдующихъ размѣровъ<sup>1)</sup>:

	Привозъ въ тысячахъ	Вывозъ рублей	Всего
По Приморской области . . .	11.110	3.354	14.454
По Амурской . . . . .	7.316	1.130	8.446
По Забайкальской . . . . . (транзиты изъ России)	3.909	10.470	14.379
Итого . . . . .	22.335	14.954	37.279

Центромъ русской торговли является Харбинъ. Годовой оборотъ Харбина въ 1912 году, исчисляясь въ 53.445.000 рублей, распредѣлялся по происхожденію товаровъ слѣдующимъ образомъ<sup>2)</sup>:

#### Т у з е м н ы е:

Харбинскіе фабрикаты (мука, свѣчи, мыло, спиртъ, водка и пр.) на сумму . . . . .	8.405.000 р.	}	33.455.000 р.
Китайскіе товары и сырье продукты . . . . .	25.050.000 р.		
И н о с т р а н н ы е:			
Русскіе . . . . .	9.305.000 р.	}	19.990.000 р.
Японскіе . . . . .	3.992.000 р.		
Изъ другихъ странъ . . . . .	6.693.000 р.		
Итого . . . . .	53.445.000 р.		53.445.000 р.

Такимъ образомъ, на Харбинскомъ рынкѣ обращается 63% китайскихъ товаровъ, на долю иностраннныхъ товаровъ приходится 20%, а русскіе товары исчисляются всего въ размѣрѣ 17%. Главный предметъ нашего сбыта въ Маньчжуріи—мануфактура. Ввозъ русскихъ мануфактурныхъ товаровъ на маньчжурскіе рынки, представляя наиболѣе яркій успѣхъ русской торговли, за послѣдніе пять лѣтъ прогрессировалъ слѣдующимъ образомъ:<sup>3)</sup>.

1909 г. . . . .	1.600.000 руб.
1910 " . . . . .	2.200.000 "
1911 " . . . . .	2.900.000 "
1912 " . . . . .	3.800.000 "
1913 " . . . . .	4.500.000 "

<sup>1)</sup> Петровъ Аркадій. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Донесеніе Агента. стр. 47.

<sup>3)</sup> Idem. стр. 49.

Такої успѣхъ сбита предметовъ русской мануфактуры, несмотря на многочисленныя неблагопріятныя обстоятельства, даетъ основанія предполагать, что при болѣе настойчивой и энергичной дѣятельности русскихъ предпринимателей торговые обороты Россіи въ Маньчжуріи могутъ разсчитывать и на дальнѣйшее развитіе.

Торговля Россіи уже и нынѣ встрѣчаетъ на маньчжурскихъ рынкахъ весьма сильныхъ конкурентовъ. Германія наводняетъ Маньчжурію своими металлическими издѣліями и машинами, Америка хлопчато-бумажными матеріями, табачными издѣліями, мукой и керосиномъ, Англія—мануфактурными и металлическими издѣліями. Японія также снабжаетъ Маньчжурію всѣми этими товарами. Иностранный конкуренція сильно препятствуетъ болѣе успѣшному развитію русской торговли и обусловливаетъ то явленіе, что русскій ввозъ, несмотря на абсолютное увеличеніе стоимости импорта русскихъ товаровъ, въ процентномъ отношеніи къ общей стоимости постепенно падаетъ. Панамскій каналъ, сокращая разстоянія къ Маньчжурскимъ портамъ, открывая новые выгодные пути для американской торговли, поставитъ тѣмъ самымъ иностранный ввозъ въ болѣе выгодныя условія. Американцы, и нынѣ зорко слѣдящіе за маньчжурскимъ рынкомъ, безусловно, воспользуются выгодами нового пути и направятъ сюда по пониженнымъ цѣнамъ свои хлопчатобумажныя, желѣзныя и др. издѣлія. Такія перемѣны въ положеніи американцевъ на маньчжурскихъ рынкахъ весьма вредно отразятся на развитіи нашей торговли, обострять еще болѣе конкуренцію. Въ особенности сильнѣе всего это отразится на импортѣ русской мануфактуры, ибо американцы, располагая дешевымъ хлопкомъ и дешевой морской перевозкой, окажутся въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ и безъ особенного труда смогутъ выг҃еснить нѣкоторыя русскія мануфактурныя издѣлія. Чтобы не потерять маньчжурскій рынокъ, Россіи предстоитъ весьма упорная борьба, предстоить пересмотръ всей нашей политики въ отношеніи къ странамъ Дальн资料的 Bostoka. Маньчжурія имѣть для Россіи, несомнѣнно, большое значеніе и не только потому, что границы ихъ соприкасаются, не только съ политической точки зрѣнія, но главнымъ образомъ потому, что Маньчжурія является весьма емкимъ, крупнымъ рынкомъ и, неустанно двигаясь по пути экономического развитія, полна весьма широкихъ перспективъ. Для того, чтобы упрочить и поставить на твердый фундаментъ русскую торговлю въ Маньчжуріи, чтобы успѣшно устранить ино-

странную конкуренцію послѣ открытия Панамского канала, необходимо принять цѣлый рядъ мѣропріятій. Для этихъ цѣлей прежде всего необходимо внимательно, всесторонне и основательно обслѣдовать маньчжурскіе рынки, кореннымъ образомъ преобразовать современную организацію торговли, имѣть вездѣ своихъ представителей и агентовъ, владѣющихъ китайскимъ языкомъ, широко развить рекламу, къ которой весьма умѣло и широко прибѣгаютъ наши конкуренты, понизить цѣны на русскіе товары, что сторицею возмѣстится расширеніемъ сбыта. Особенно важно въ этихъ же цѣляхъ разработать вопросы сообщенія Евр. Россіи съ Дальнимъ Востокомъ и условій развитія промежуточнаго каботажа. Нашъ Добровольный Флотъ могъ бы оказать большую помощь въ дѣлѣ развитія нашей маньчжурской торговли, установивъ болѣе правильные и частые рейсы въ Шанхай, Нючжуанъ и др. дальневосточные порты, принимая здѣсь грузы по такимъ фрахтамъ, которые давали бы намъ возможность успѣшно конкурировать съ иностранными, а въ особенности съ американскими товарами. Что же касается нашего торговаго и экономического положенія въ Маньчжуріи послѣ открытия Панамского канала, то успѣхъ нашъ въ значительной степени зависить также отъ единства нашихъ дѣйствій съ Японіей. Тѣсный союзъ и дружная совмѣстная культурная и экономическая дѣятельность Россіи и Японіи въ Маньчжуріи не только бы облегчила борьбу съ иностранной конкуренціей, не только принесла бы какъ намъ, такъ и японцамъ весьма цѣнныя плоды, но, что особенно важно, служила бы вѣрной гарантіей противъ возможности новыхъ политическихъ осложненій.

Открытие Панамского канала, вѣроятно, отразится вредно и на нашихъ торговыхъ интересахъ въ Монголіи. Вредъ этотъ можетъ оказаться весьма серьезнымъ, ибо въ силу своего географического положенія монгольскіе рынки съ теченіемъ времени скорѣ всего перешли бы въ руки русскихъ купцовъ, которые могли бы одѣвать и снабжать всѣмъ необходимымъ большую часть Монголіи.

Первые свѣдѣнія о Монголіи проникли въ Россію еще въ царствованіе Иоанна Грознаго, но регулярныя сношенія установились лишь въ XVII ст. Въ 1668 году въ Китай черезъ Монголію былъ отправленъ уже первый торговый караванъ<sup>1)</sup>. Съ тѣхъ

<sup>1)</sup> Свѣчниковъ. А. Русскіе въ Монголіи.

поръ торговая связь неустанно росла и развивалась. Въ новѣйшій періодъ съ 1861 г. по 1885 г. торговые обороты Россіи съ Монголіей представляются въ слѣдующихъ размѣрахъ<sup>1)</sup>:

	Ввозъ Р у	Вывозъ б л	Итогъ и.
1861 годъ	147.034	71.133	218.167
1873 „	429.597	436.342	865.940
1885 „	718.120	724.107	1.442.227

Затѣмъ русско-монгольская торговля шла все время по пути неустаннаго развитія, и къ 1908 году наши торговые обороты съ Монголіей уже опредѣляются въ 8 миллионовъ рублей<sup>2)</sup>. Продолжая развиваться, товарообмѣнъ Россіи съ Монголіей за 1912 годъ исчислялся слѣдующимъ образомъ<sup>3)</sup>:

Привозъ.	Вывозъ.	Всего.
11.932.000 руб.	7.921.000 руб.	19.853.000 руб.

Между тѣмъ Монголія, несмотря на свою кажущуюся бѣдноту, представляетъ довольно богатый рынокъ. Является она страшной исключительно скотоводческой (тамъ насчитывается до 20-ти милл. рогатаго скота, 2 милл. верблюдовъ, 25 милл. лошадей и до 75-ти милл. барановъ); земледѣліе здѣсь развито чрезвычайно слабо, а промышленность, за исключеніемъ выдѣлокъ веревокъ, ремней и другихъ немногихъ предметовъ домашняго обихода, совершенно неизвѣстна монголамъ<sup>4)</sup>. Вслѣдствіе такой экономической отсталости, въ Монголіи чувствуется широкій спросъ какъ на предметы первой необходимости, такъ и роскоши. Въ числѣ товаровъ, вывозимыхъ изъ Россіи въ Монголію, широкое распространеніе имѣли: мануфактурные, бакалейные и галантерейные товары, выдѣланныя кожи, фарфоровыя и стеклянныя издѣлія, хлѣбные продукты, металлическія и табачныя издѣлія, сукно, различная посуда, мыло, ружья, порохъ, сахаръ и т. д. Монгольскій рынокъ заслуживаетъ особеннаго вниманія еще и потому, что доставляетъ Россіи взамѣнъ ея товаровъ сотни тысячъ пу-

1) Гурьевъ. Б. Русская торговля въ Западной Монголіи.

2) Idem.

3) Петровъ Аркадій. Цитир. сочиненіе.

4) Поповъ. И. И. Отъ Небесной Имперіи къ Серединной Республики. стр. 320.

довъ шерсти, сурка и различнаго рода пушнины. Особенно же важное значение имѣть Монголія для Сибири, крайне нуждающейся въ монгольскомъ скотѣ. Окидывая общимъ взглядомъ наше современное положеніе въ Монголіи, слѣдуетъ отмѣтить, что за послѣднее время русское вліяніе сильно падаетъ. Въ ущербъ русскому вліянію и торговлѣ наблюдается безпрерывное и довольно значительное развитіе торговли Китая, Америки и Японіи, которые широко наводняютъ страну своими дешевыми товарами.

Такое явленіе представляется совершенно ненормальнымъ, ибо, судя по близости Россіи къ монгольскимъ рынкамъ, послѣдняя должна бы широко наводнять Монголію своими товарами, неустанно вытѣсняя и успѣшно конкурируя съ иностранными. Положеніе иностранцевъ въ Монголіи должно еще больше усилиться съ открытиемъ Панамскаго канала. Усиленіе иностранцевъ и еще большее ослабленіе русскаго вліянія стоитъ въ зависимости отъ того, что послѣ прорытія канала черезъ Панамскій перешеекъ весь экспортъ сырья направится не къ намъ въ Россію, а неминуемо получитъ сильное тяготѣніе къ рынкамъ Центральной и Восточной Америки. Такое тяготѣніе уже замѣтно и въ настоящее время, ибо главнѣйшими покупателями столь важныхъ монгольскихъ продуктовъ, какъ кожа и шерсть, являются американцы. Изъ статистическихъ данныхъ за 1909 г. мы видимъ слѣдующее распределеніе вывоза шерсти и кожъ изъ Монголіи въ Россію (черезъ Кяхту) и въ Америку (черезъ Калгань)<sup>1)</sup>:

	въ Калганѣ	въ Кяхту
Шерсть овечья, грязная . . .	3.500.000 гиновъ	315.000 гиновъ
"      "      мытая . . .	—	598.000 "
"      "      верблюжья . . .	1.500.090	54.000 "
"      "      козья . . . . .	—	371 "
Кожи козы . . . . .	1.450.000 штукъ	2.005 штукъ
"      "      козлять . . . . .	400.000	—
"      "      барановъ . . . . .	1.300.000	130.225 "
"      "      барашковъ . . . . .	1.100.000	5.215 "
"      "      бычы . . . . .	300.000	2.145 "
"      "      конскія . . . . .	250.000	300 "

О размѣрахъ экспорта монгольскихъ товаровъ въ иностран-

1) „Вѣстникъ Финансовъ, Торговли и Промышлен.“ № 26. 1910 г.

ныя государства черезъ Тянь-Цзинь можно судить по слѣдующимъ данными<sup>1)</sup>:

	1906	1907	1908
Шерсть верблюжья, пикулей	23.899	18.520	20.999
" овечья, "	296.144	199.364	185.579
Щетина "	15.859	18.419	18.173
Кожи выдѣланныя, штукъ . . .	491.101	512.722	572.116
" невыдѣланныя, "	2.302.924	2.175.333	2.239.926

Въ настоящее время китайскіе комицсіонеры стягиваютъ эти продукты черезъ Калганъ въ Тянь-Цзинь и здѣсь они закупаются почти исключительно американскими купцами. Но эта торговля до сихъ поръ находилась въ весьма неблагопріятныхъ условіяхъ. Всѣ монгольское сырье до послѣдняго времени направлялось въ фабричные центры Америки, находящіеся въ атлантическихъ частяхъ Соед. Штатовъ, по трансконтинентальнымъ или даже по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ съ высокими тарифами, требуя много времени и излишнихъ расходовъ на перегрузку. Послѣ открытия Панамскаго канала, американцы получать возможность значительно удешевить доставку монгольскихъ продуктовъ и потому все монгольское сырье станутъ теперь усиленно направлять уже на пароходахъ непосредственно въ руки американскихъ фабrikантовъ. Англійскіе и американскіе купцы кромѣ того не замедлять также учесть всю выгоду Панамскаго направления и для транспорта различныхъ товаровъ въ Монголію. Иностраницы, пользуясь успѣши новымъ и дешевымъ путемъ, стануть поэтому послѣ открытия Панамскаго канала для насъ еще болѣе опасными конкурентами, еще сильнѣе будутъ преиятствовать широкому развитию нашей торговли на монгольскихъ рынкахъ.

Въ связи съ такой перемѣнной положенія иностранцевъ на монгольскихъ рынкахъ послѣ открытия Панамскаго канала, Россія не должна забывать, что Монголія, соприкасающаяся съ нашими владѣніями на протяженіи тысячу верстъ, и съ политической, и съ экономической стороны имѣеть огромное значеніе, и что то или иное измѣненіе въ положеніи здѣсь иностранцевъ, въ особенности американцевъ, можетъ нанести намъ весьма чувствительный ущербъ. Россія, чтобы не оказаться совершенно вы-

<sup>1)</sup> Гурьевъ. Б. Цитир. сочиненіе.

тѣсненой изъ Монголіи, чтобы не потерять былыхъ дружественныхъ и тѣсныхъ сношений, чтобы попрежнему пользоваться здѣсь извѣстнымъ вліяніемъ, должна серьезно и самымъ тщательнымъ образомъ пересмотрѣть свою политику на Дальнемъ Востокѣ, должна принять цѣлый рядъ разнообразнѣйшихъ мѣръ. И такъ какъ Монголія, благодаря своему географическому положенію для наць важна и въ экономическомъ отношеніи, какъ рынокъ для вывоза мануфактурныхъ товаровъ и ввоза скота, кожи и шерсти, и въ политическомъ—какъ естественный буферъ противъ возрастающаго могущества Китая, то всѣ наши мѣропріятія, вся наша политика должны быть направлены не къ аннексіи Монголіи, а къ установлению мирнымъ путемъ культурного, политического и экономического вліянія. Къ мѣрамъ, содѣйствующимъ развитію русской торговли и способствующимъ росту культурного и политического вліянія, можно отнести слѣдующія: проведеніе желѣзныхъ дорогъ, по которымъ успѣшиѣ происходилъ бы нашъ товарообмѣнъ съ Монголіей, развитіе и упорядоченіе воднаго транспорта къ монгольскимъ рынкамъ, установленіе регулярнаго почтоваго сообщенія между главнѣйшими центрами Монголіи, урегулированіе рыночныхъ цѣнъ и борьбы съ дорожизной цѣнъ на русскіе товары, смягченіе и урегулированіе пограничныхъ карантинныхъ мѣръ, развитіе кредитныхъ операций и организація русско-монгольскихъ банковъ, обслѣдованіе монгольскихъ рынковъ, изученіе потребностей населенія для установленія соотвѣтствія русскихъ товаровъ къ запросамъ и вкусамъ населенія, устройство передвижныхъ выставокъ, открытие въ пограничныхъ пунктахъ торговыхъ школъ съ преподаваніемъ на туземномъ и русскомъ языкахъ, развитіе медицинской и ветеринарной помощи монголамъ, обнаруживающимъ трогательное довѣріе къ русскимъ врачамъ, содѣйствіе развитію мѣстной сельско-хозяйственной промышленности и т. д. Словомъ, на Монголію должно быть обращено самое серьезное вниманіе какъ русскихъ торгово-промышленныхъ, такъ и правительственныйхъ круговъ, ибо отъ правильнаго разрѣшенія монгольского вопроса зависитъ не только судьба нашихъ торговыхъ сношений, но, что гораздо важнѣе, и прочность нашего положенія въ Восточной и Центральной Азіи. Настойчивая и неотложная потребность внимательнаго разрѣшенія этого вопроса усиливается еще и тѣмъ обстоятельствомъ, что съ прорывемъ Панамскаго канала, возрожденiemъ Китая и предполагаемымъ проведеніемъ трансмонгольской желѣз-

ной дороги, натискъ новыхъ вліяній въ Монголії усилится со всѣхъ сторонъ. Всѣ эти коренные перемѣны, а въ особенности проложеніе междуокеанскаго канала, вовлекутъ Монголію въ общий потокъ возрожденія Азіи, выведутъ монгольскій народъ, нѣкогда владѣвшій половиной міра, изъ первобытнаго состоянія на широкій путь прогресса и постепенно пріобщать его къ семиѣ культурныхъ народовъ.

Подобный ущербъ можетъ принести Панамскій каналъ и нашимъ торговымъ интересамъ на рынкахъ Японіи. Но прежде чѣмъ выяснить вопросъ, въ чемъ можетъ выразиться этотъ ущербъ и какія мѣры должны быть приняты Россіей для укрѣпленія и развитія своихъ сношеній съ Японіей, мы въ краткихъ словахъ выяснимъ сперва вопросъ о современномъ состояніи русско-японского товарообмѣна и степень возможности его развитія.

Давая бѣглую характеристику нашей торговли съ Японіей, слѣдуетъ прежде всего отмѣтить, что правильнаго русско-японского товарообмѣна въ настоящемъ и широкомъ смыслѣ этого слова никогда не существовало. Торговля съ Японіей налаживалась весьма медленно и до послѣдней войны носила случайный характеръ, но тѣмъ не менѣе балансъ оказывался на нашей сторонѣ. Развитіе русско-японской торговли и ея размѣры видны изъ слѣдующихъ цифръ<sup>1)</sup>:

	Азіатская Россія.	Европ. Россія.		
	Экспортъ іенъ	Импортъ іенъ	Экспортъ іенъ	Импортъ іенъ
1877 . . .	22.322	—	—	—
1887 . . .	202.087	19.146	—	—
1897 . . .	1.861.727	1.859.654	177.616	47.933
1898 . . .	2.181.971	1.694.170	460.604	116.291
1899 . . .	2.556.003	4.534.120	616.802	49.123
1900 . . .	3.541.833	5.716.705	623.325	309.227
1901 . . .	2.290.447	4.515.166	852.315	210.275
1902 . . .	2.144.961	5.963.858	968.937	103.114
1903 . . .	2.239.987	8.267.652	1.125.251	261.559
1904 . . .	27.814	4.527.746	53.626	1.995.720
1905 . . .	1.709.787	2.726.564	10.584	29.049
1906 . . .	10.494.077	1.407.230	77.901	40.941
1907 . . .	5.067.723	1.655.649	441.560	174.887

1) The Exporters' Directory of Japan. 1913.

1908 . . .	4.710.948	864.182	1.032.227	133.323
1909 . . .	3.383.312	228.381	1.856.698	153.880
1910 . . .	2.503.476	762.610	208.015	1.811.283
1911 . . .	3.070.559	509.460	2.595.650	534.116
1912 . . .	3.542.176	669.098	2.540.737	73.619

Изъ этихъ данныхъ видно, что общіе торговые обороты русско-японского товарообмѣна въ 1903 году достигали 11.894.000 іень, изъ коихъ 8.529.000 или 71% приходилось на вывозъ изъ Россіи и 3.365.000 іень или 29% на ввозъ изъ Японіи. Изъ русского экспорта въ Японіи около 98% падало на Азіат. Россію, включая въ себѣ керосинъ (58%), бобовые жмыхи (25%) и рыбу (15%). Между тѣмъ прямой ввозъ изъ Евр. Россіи, состоя, главнымъ образомъ, изъ рафинада и мануфактуры, исчислялся всего въ 261.000 іень. Послѣ войны и открытия порто-франко во Владивостокѣ картина сразу же и рѣзко измѣнилась. Въ 1906 году японскій экспортъ въ Азіат. Россію достигъ 10.494.077 іень, благодаря чему Японія заняла по отношенію къ торговому балансу мѣсто Россіи, ввозъ которой къ этому году упалъ до 1.448.171 іень. Въ этомъ году русско-японская торговля достигла наиболѣе крупной цифры общихъ оборотовъ въ 12.020.149 іень. Съ тѣхъ поръ наблюдается постепенное пониженіе стоимости русско-японского товарообмѣна, опредѣлявшагося въ 1912 году уже всего въ 6.825.630 іень. Среднее ежегодное пониженіе стоимости нашихъ торговыхъ оборотовъ съ Японіей за послѣднее дѣсятилѣтіе, кончая 1911 годомъ выражается въ 2,63%. Иначе говоря, если бы наши торговыя сношенія съ Японіей находились въ такомъ же положеніи съ неустанной тенденціей къ пониженію, то черезъ какихъ-нибудь 38-40 лѣтъ они свелись бы къ нулю. Съ другой стороны, пониженіе оборотовъ нашей ввозной торговли въ Японію идетъ еще быстрѣе и въ среднемъ ежегодное пониженіе стоимости нашего ввоза можно опредѣлить въ 8,34%, что при поддержаніи нашего экспорта въ такомъ же положеніи привело бы черезъ 12 лѣтъ къ полному прекращенію. Что же касается японского ввоза въ Россію, то здѣсь наблюдается обратная тенденція къ постепенному росту. Такъ, среднее ежегодное повышеніе оборотовъ японского ввоза въ Россію за послѣднее десятилѣтіе опредѣляется въ 8,38%.

Обращаясь къ отдѣльнымъ товарамъ, которыми обмѣнивались между собою Россія и Японія, слѣдуетъ замѣтить, что рус-

ско-японскій товарообмѣнъ въ 1912 г. состоялъ изъ слѣдующихъ главнѣйшихъ предметовъ<sup>1)</sup>:

1) Европ. Россія.

Экспортъ	иенъ	Импортъ	иенъ
Сырой шелкъ . . . . .	2.390.403	Пшеничн. отруби . . . . .	14.586
Камфора . . . . .	22.018	Ленъ . . . . .	14.938
Имбирь . . . . .	12.634	Сушеная рыба . . . . .	2.321
Бамбукъ . . . . .	15.708	Оберт. бумага . . . . .	19.518
Поташъ . . . . .	22.018	Кости живот. . . . .	4.411
Цыновки . . . . .	10.630	Табакъ . . . . .	1.452
Камен. уголь . . . . .	32.000	Масло . . . . .	308
Лак. издѣлія . . . . .	5.691	Калоши . . . . .	626
Антим. . . . .	1.238	Ситецъ . . . . .	3.223
Керам. . . . .	4.249		
Итого (включая всѣ друг. пред.) . . . . .	2.540.737	Итого (включая всѣ друг. пред.) . . . . .	73.619

2) Азіат. Россія.

Рисъ . . . . .	92.770	Бобы . . . . .	387.190
Овесъ. . . . .	78.244	Рисъ . . . . .	10.584
Соль . . . . .	236.754	Мѣха . . . . .	16.516
Лукъ . . . . .	249.031	Кожи . . . . .	10.150
Картофель . . . . .	25.059	Кости . . . . .	19.931
Мандаринъ . . . . .	428.214	Лѣсь . . . . .	76.574
Яблоки . . . . .	445.786	Пшенич. отруби . . . . .	11.297
Соя . . . . .	95.237	Рис. отруби . . . . .	6.333
Сода . . . . .	53.260	Бобовые жмыхи . . . . .	11.938
Медикаменты . . . . .	11.699	Разн. жмыхи . . . . .	42.114
Вата . . . . .	105.371	Рыбий тукъ . . . . .	1.470
Шерингъ и шитингъ. .	107.022	Пшеничная мука . . . . .	1.109
Рыболов. сѣти . . . . .	80.578	Масло . . . . .	4.219
Каменный уголь . . . . .	422.175		
Желѣзный издѣлія . .	40.300	Итого (включая всѣ друг. предм.) . . . . .	669.098
Цыновки . . . . .	40.140		

Итого (включая всѣ остальные 255 пред.)

3.542.176

1) Annual Return of the Foreign Trade of the Empire of Japan. 1912.

Такимъ образомъ, мы видѣли изъ приведенныхъ данныхъ, что крупная торговля между Японіей и Россіей налаживалась весьма плохо, нося случайный и непостоянныи характеръ. Причинъ такого явленія весьма много. Вопроѣтъ этотъ весьма сложный, интересныи, имѣть для насъ весьма важное значеніе, но недостатокъ мѣста не позволяетъ мнѣ остановиться на немъ подробнѣе, и я ограничусь лишь указаніемъ на главнѣйшія причины, тормозящія болѣе широкое и быстрое развитіе русско-японского товарообмѣна. Изъ анкеты, произведенной лично въ 1913 году въ Японіи, мнѣ удалось выяснить, что на ходъ русско-японской торговли крупное вліяніе оказывали слѣдующія причины: 1) незнаніе рынковъ, 2) незнаніе запросовъ, вкусовъ и потребностей населенія, 3) незнаніе языковъ, 4) незнаніе хозяйственной жизни Японіи, 5) высокіе морскіе фрахты, 6) неустройство сибирской и маньчжурской желѣзн. дор., высокій тарифъ и неаккуратная доставка грузовъ, 7) сложность, высота и запутанность таможенного тарифа, 8) строгости и обиліе таможенныхъ обрядностей при ввозѣ въ Россію японскихъ товаровъ, непомѣрная высота перевалочныхъ расходовъ въ Владивостокѣ при дальнѣйшихъ отправкахъ по желѣзной дорогѣ и соотвѣтствующая же волокита въ смыслѣ времени оказываютъ весьма неблагопріятное вліяніе на развитіе сношеній; особено тяжело это отражается на мелкихъ отправкахъ, открывающихъ путь болѣе крупнымъ; въ этихъ случаяхъ накладные расходы часто значительно превышаютъ стоимость товара, 9) отсутствіе хорошо организованныхъ кредитныхъ учреждений для русско-японской торговли, 10) нежеланіе нашихъ фабрикантовъ назначать въ Японію своихъ постоянныхъ агентовъ по примѣру существующихъ здѣсь представителей европейскихъ и американскихъ торговыхъ фирмъ, 11) отсутствіе экспортныхъ палатъ и справочныхъ бюро для русско-японскихъ сношеній, 12) непредпріимчивость русскихъ купцовъ и нежеланіе ихъ расширить свои торговые обороты на Д.-Востокѣ въ Японіи, 13) неустойчивость въ политическихъ русско-японскихъ отношеніяхъ, 14) историческія события въ прошломъ, обусловливающія нѣкоторое недовѣріе другъ къ другу, 15) незнаніе японскихъ портовъ и переоцѣнка однихъ въ ущербъ другимъ и развитію товарообмѣна Россіи съ Японіей, 16) продолжительность дальневосточныхъ рейсовъ и неудачное ихъ распределеніе, 17) отсутствіе прямого сообщенія Одессы, Петербурга, Риги или Либавы съ промышлен-

ными и торговыми центрами Японіи также служитъ сильнымъ тормозомъ для развитія широкаго товарообмѣна.

При большемъ знакомствѣ съ Японіей, при устраниеніи всѣхъ этихъ причинъ, сильно тормозившихъ развитіе товарообмѣна и взаимнаго сближенія, русско-японская торговля могла бы сильно увеличиться и принять болѣе постоянный, болѣе прочный характеръ. По моему глубокому убѣжденію, вытекающему изъ личнаго обслѣдованія на мѣстахъ и анкеты, при правильной организаціи торговаго дѣла на Дальнемъ Востокѣ, Россія могла бы ввозить въ Японію и вывозить оттуда гораздо больше, чѣмъ это наблюдается въ настоящее время. Японія, какъ это выяснилось изъ произведенной анкеты, могла бы доставлять Россіи слѣдующіе предметы: шелкъ сырецъ, причемъ весьма желательно было бы, чтобы онъ вмѣсто кружного пути черезъ Іокогаму, Марсель, Гамбургъ или Геную направлялся въ Москву (куда онъ уже идетъ) по Сибирской желѣзной дорогѣ, или же черезъ Іокогаму и Панамскій каналъ къ нашимъ Балтійскимъ портамъ; формозскій чай, отличающійся дешевизной и при нѣкоторомъ развитіи чайного дѣла на Формозѣ и болѣе усовершенствованной переработкѣ будетъ вполнѣ соответствовать вкусамъ русскихъ потребителей, въ особенности широкихъ народныхъ массъ; тагаль и соломенная плетенія, медикаменты и камфора, пуговицы, цыновки, бамбукъ, предметы роскоши, отличающіеся художественной отдѣлкой и изумительнымъ изяществомъ и пр. Россія же могла бы поставлять Японіи еще большее число различныхъ предметовъ, а именно: лѣсъ и древесную массу для производства бумаги, рыбу, муку, полотно, сталь, желѣзо, чугунъ, резиновая издѣлія, кожи и шкуры въ сыромъ, обработанномъ и полуообработанномъ видѣ, шерсть и щетину, масло, ленъ и льняная издѣлія, пеньку, табакъ и нѣкоторое количество табачныхъ издѣлій, духи и одеколонъ, удобренія, оберточные сорта бумаги и др. Могутъ найти также широкой сбыть бумажная матерія: муслинъ, ситецъ, кашемиръ, кисея; но рисунки, цвѣты, добротность и ширина должны соотвѣтствовать японскимъ вкусамъ и модѣ. Всякая попытка насильственно привить японцамъ наши вкусы заранѣе обречена на полную неудачу. Надѣяться на огромный сбытъ въ Японіи въ первое время, за исключеніемъ ситца, весьма трудно, вслѣдствіе цѣлаго ряда условій, но множество мелкихъ предметовъ въ общемъ можно сбывать на весьма значительную сумму. Одна японская поговорка гово-

ритъ, что изъ маленькихъ камней составляется огромная гора. Этую поговорку можно всецѣло примѣнить къ русско-японскому товаро-обмѣну. Въ прошломъ году мнѣ удалось установить путемъ анкеты, опросовъ и изученія японского рынка, что существуетъ цѣлый рядъ предметовъ, перечисленныхъ вкратцѣ выше, которые съ большимъ успѣхомъ могутъ быть ввозимы Россіей въ Японію. Сумму такого ввоза предугадать и исчислить весьма затруднительно, но сопоставляя его съ ввозомъ такихъ же предметовъ изъ другихъ странъ, можно смѣло сказать, что при устраниеніи нѣкоторыхъ условій, тормозящихъ развитіе торговли съ Японіей и при установленіи соотвѣтствія русскихъ товаровъ къ вкусамъ японского потребителя, сумма можетъ получиться весьма крупная и постепенно увеличиваясь дойдетъ до еще большихъ размѣровъ. Японія представляетъ также богатѣйшій и весьма емкій рынокъ для харбинской муки, нашей камчатской, сибирской и амурской рыбы, сибирского масла, сибирского лѣса и его продуктовъ и т. д. Можно быть поэтому увѣреннымъ, что вмѣстѣ съ заселеніемъ Сибири, развитіемъ здѣсь торговли и промышленности, и съ открытиемъ ея для міровой торговли послѣ проложенія Панамскаго канала, теперешніе поставщики въ Приамурье и сибирскіе купцы сами обратятъ должное вниманіе на дальневосточные, а въ томъ числѣ и японскіе рынки, и быстро займутъ здѣсь подобающее мѣсто среди европейскихъ и американскихъ импортеровъ.

Но непремѣннымъ условіемъ для развитія русско-японской торговли является — детальное изученіе рынковъ Японіи и ея хозяйственной жизни, устраниеніе всѣхъ тормозовъ и вполнѣшее оставленіе невѣрного взгляда о мнимой нерасположенности японского населенія къ русскимъ товарамъ и о невозможности, а тѣмъ болѣе и нежелательности тѣсныхъ торговыхъ сношеній съ Японіей. Необходимо также предпринять цѣлый рядъ мѣръ, способствующихъ взаимному торговому сближенію и облегчающихъ развитіе товаро-обмѣна. И такія мѣры должны быть приняты по возможности скорѣе, ибо уже недалекъ день открытия Панамскаго канала, который можетъ нанести нѣкоторый ударъ нашему экспорту въ Японію и явиться новымъ препятствиемъ для установленія болѣе тѣсныхъ и широкихъ торговыхъ сношеній.

Возможный вредъ Панамскаго канала для нашихъ торговыхъ интересовъ въ Японіи можетъ выразиться въ томъ, что такие продукты, какъ напримѣръ, керосинъ, кожа и ея издѣлія, сахаръ,

табакъ и табачныя издѣлія, желѣзныя, стальныя и хлопчатобумажныя издѣлія и нѣкоторые еще другіе товары, вмѣстѣ съ открытиемъ новаго морскаго пути черезъ Панаму направляются съ восточныхъ береговъ С. Америки на Дальній Востокъ, наводнить японскіе рынки и станутъ весьма успѣшно конкурировать и вытѣснить отсюда наши продукты. Соед. Штаты, несомнѣнно, будуть поставлены, благодаря Панамскому каналу, въ болѣе выгодныя условія и смогутъ тѣмъ нанести весьма чувствительный ущербъ нашей торговлѣ съ Японіей, покоящейся нынѣ на весьма непрочномъ, шаткомъ фундаментѣ. Чтобы обезпечить успѣхъ русскаго экспорта въ Японіи и ослабить силу натиска американскихъ товаровъ послѣ открытия Панамскаго канала, необходимо сейчасъ же приступить къ пересмотру нашей торговой политики по отношенію къ Дальнему Востоку, необходимо немедленно предпринять рядъ мѣръ для обезпеченія болѣе прочной торговой связи и устранить всѣ причины, препятствующія установлению таковой. Къ числу такихъ мѣропріятій можно причислить слѣдующія: пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, измѣненіе таможенныхъ строгостей и уменьшеніе ставокъ, организація широкаго кредита для русско-японской торговли; установлениe нѣкоторыхъ почтовыхъ операций, какъ напримѣръ, наложенный платежъ; устройство справочныхъ бюро, выставокъ, музеевъ, лекцій, издание брошюръ и справочныхъ книгъ, дающихъ необходимыя свѣдѣнія о японской торговлѣ и рынкахъ; болѣе частыя посѣщенія Россіи и Японіи компетентными торговыми людьми; увеличеніе дѣятельности въ этомъ направленіи существующихъ торговыхъ палатъ; расширеніе дѣятельности Русско-Японскаго и Японо-Русскаго Обществъ, обращающихся до сихъ поръ, къ великому сожалѣнію, весьма мало вниманія на болѣе тѣсное торговое сближеніе; установлениe новыхъ прямыхъ рейсовъ изъ Петрограда или Либавы на Дальний Востокъ и т. д.

Панамскій каналъ, наося нѣкоторый возможный вредъ нашему экспорту на рынки Японіи и задерживая тѣмъ торговое сближеніе, въ то же самое время въ политическомъ отношеніи явится весьма сильнымъ стимуломъ для японо-русскаго сближенія. Междугеанскій каналъ, еще больше усиливая возможность столкновенія Японіи и Соед. Штатовъ, соперничество которыхъ на Тихомъ скеанѣ принимаетъ все болѣе и болѣе непримирамъ характеръ, является при современной его организаціи весьма сильнымъ орудіемъ для установления гегемоніи Соед. Штатовъ надъ

тихоокеанскими странами, угрожающимъ безопасности страны Восходящаго Солнца и препятствующимъ ея спокойному дальнѣйшему развитию и процвѣтанію. Чтобы обезпечить себѣ союзника противъ грозной бури, надвигающейся на Дальній Востокъ черезъ Панамскій каналъ, Японія, несомнѣнно, принуждена будеть стать на путь сближенія и тѣсной дружбы съ Россіей. Со времени установленія такихъ отношеній, Японія не рискуетъ уже оказаться безъ дружественной помощи въ случаѣ настойчивой необходимости какъ въ военномъ, материальномъ, такъ и въ моральномъ отношеніяхъ. Подобное сближеніе, покоящееся на прочномъ фундаментѣ, можетъ имѣть для Японіи не только огромное политическое значение, но также и экономическое. Дѣйствительно, при настоящихъ условіяхъ, когда Японія сильна своеї военной мощью и слаба своей зависимостью отъ американского рынка, русскій рынокъ, потребляющій шелкъ на нѣсколько десятковъ миллионовъ рублей, открывшись для японцевъ дастъ имъ тѣмъ самымъ большую свободу дѣйствій по отношенію къ Соед. Штатамъ.

Новый курсъ вѣнчайшей политики, направленный къ установлению возможно тѣсныхъ и дружественныхъ сношеній, имѣть немаловажное значение и для Россіи. Прочный и тѣсный союзъ съ Японіей не только сводить къ нулю возможность сколько-нибудь серьезныхъ треній между Россіей и Японіей, но что не менѣе важно, будетъ содѣйствовать укрѣпленію нашей торговой и политической позиціи въ Средней и Восточной Азіи.

Стремленіе Японіи и Россіи, направленное въ послѣднее время на возможное сближеніе, а въ особенности открытие Панамскаго канала, обусловливающаго грозный натискъ Америки на Тихій океанъ и Дальній Востокъ, послужило бы залогомъ прочныхъ торговыхъ и политическихъ отношеній Японіи съ Россіей. Вспыхнувшая европейская война, объявленіе Японіей войны Германіи, сокрушение въ Циндао могущества германской империалистической политики въ Азіи и проявление къ Россіи со времени войны самыхъ теплыхъ и искреннихъ симпатій окончательно расчистило путь для экономического и политического сближенія Японіи съ Россіей и, несомнѣнно, что послѣдняя события, а въ томъ числѣ и открытие Панамскаго канала, составлять цѣлый поворотный пунктъ въ исторіи русско-японскихъ сношеній. И теперь уже не подлежитъ никакому сомнѣнію тотъ фактъ, что сношенія Россіи съ Японіей какъ политическая, такъ и торговыя, начнутъ разви-

ваться все болѣе и болѣе быстрымъ темпомъ, постепенно укрѣпляться и становиться на прочный, незыблемый фундаментъ.

Говоря о японо-русскомъ сближеніи нельзя обойти молчаниемъ роли двухъ дипломатическихъ дѣятелей—теперешняго посла въ Петроградѣ барона Мотоно и русского посла въ Токіо Н. А. Малевскаго-Малевича. Японскій посолъ, назначенный въ Россію вскорѣ послѣ мрачныхъ дней и прискорбнаго столкновенія на Маньчжурскихъ поляхъ, сумѣлъ съ удивительной тонкостью подойти къ незалѣченнымъ ранамъ и весьма скоро создать такую атмосферу, которая сдѣлала вполнѣ возможнымъ сближеніе между двумя недавними врагами. Баронъ Мотоно, умѣло налаживая порвавшіяся отношенія, явился не только выразителемъ стремленій народа, не только талантливымъ исполнителемъ преднаречаній своего правительства, но и самъ внесъ въ дѣло сближенія двухъ народовъ свои искреннія убѣжденія, широкія политическія познанія и глубокія симпатіи къ Россіи. Не мало содѣйствовала также дѣлу взаимнаго сближенія и дѣятельность Н. А. Малевскаго-Малевича, умѣло расчищавшаго путь къ установленію дружественныхъ отношеній, къ которымъ неизбѣжно вель ходъ міровыхъ событий.

Въ заключеніе отъ души пожелаемъ, чтобы русско-японскія отношенія развивались, расширялись и крѣпли, чтобы росло иширилось единеніе русского народа съ японскимъ, который, какъ я убѣдился лично, искренно и сильно ждалъ мирныхъ, дружественныхъ и устойчивыхъ отношеній, основанныхъ на началахъ добраго сосѣдства.

Для Россіи имѣются еще иѣкоторыя и свѣтлая стороны открытия Панамскаго канала. Съ проложеніемъ новаго междудо-кеанскаго канала черезъ Панамскій перешеекъ связаны иѣкоторыя надежды нашихъ лѣсо—и рыбо-промышленниковъ Маньчжуріи и Приамурья. Послѣ введенія суроваго лѣсоохранительнаго закона въ Америкѣ, какъ я уже упоминалъ выше, на американскихъ рынкахъ сталъ въ небольшомъ количествѣ появляться маньчжурскій и приамурскій лѣсъ. До послѣдняго времени этотъ экспортъ налаживался очень плохо, но онъ приметъ, вѣроятно, совершенно иной поворотъ послѣ открытия лѣсному грузу нового и болѣе дешеваго пути черезъ Панамскій каналъ. Экспортъ лѣса изъ Приамурья и Маньчжуріи хотя несомнѣнно и разовьется послѣ открытия канала, но едва-ли приметъ весьма широкіе размѣры, такъ

какъ съ нимъ успѣшно будуть конкурировать лѣственные и не-проходимые лѣса западнаго побережья С. Америки, преимущественно же оregonская сосна высокаго качества и образцовой рубки. Я сошлюсь здѣсь на изслѣдованіе одной американской комиссіи, которая вычислила, что изъ общей суммы лѣса, вывезенного изъ порта Паджетъ-Саундъ въ 1911 году, одной лишь сосны было направлено въ Европу вокруг Южной Америки около 30 милл. футовъ, а въ 1912 году количество той же сосны доходило до 150 милл. футовъ<sup>1)</sup>. Если количество лѣса, вывозимаго изъ одного только порта Паджетъ-Саунда, доходитъ въ настоящее время до такой огромной цифры, то можно не безъ основанія думать, что съ открытиемъ Панамскаго канала цифра эта возрастетъ до колоссальнѣйшихъ размѣровъ.

Зато надежды рыбо-промышленниковъ Приамурья и Камчатки являются болѣе основательными. Америка и Европа до послѣдняго времени не представляли широкихъ рынковъ для продуктовъ нашихъ дальневосточныхъ и камчатскихъ промысловъ. Но нынѣ, въ связи съ предстоящимъ открытиемъ Панамскаго канала, ожидается удешевленіе морскихъ фрахтовъ въ Европу, по сравненію съ весьма высокими прежними фрахтами Суэзскаго направлениія, и это открываетъ новые, весьма широкіе горизонты для нашихъ рыбо-промышленниковъ. Пониженіе фрахтовъ и открывающаяся возможность избѣгнуть неблагопріятныхъ климатическихъ условій Суэзскаго пути дадутъ возможность значительно расширить экспортъ русской рыбы въ Европу и Америку черезъ Панамскій каналъ и завоевать новые весьма емкіе рынки.

Маньчжурія, какъ мы выяснили уже раньше, получить благодаря открытию Панамскаго канала также сильный толчокъ для болѣе широкаго развитія своего экспорта. Кромѣ лѣса и рыбы черезъ Панамскій каналъ направится еще и другой крупный грузъ съ Дальн资料 Vостока—это различные сорта бобовъ, главнымъ образомъ, масличные бобы. Этимъ же путемъ сможетъ направиться и экспортъ хлѣба, въ послѣдніе годы быстро увеличивающійся и достигающій даже рынковъ Европы. Ростъ экспорта маньчжурского хлѣба при посредствѣ Восточно-Кит. желѣзной дороги выражается слѣдующими цифрами<sup>2)</sup>:

<sup>1)</sup> Панама унга-но кайцу ни цуйте.

<sup>2)</sup> Штейнфельдъ Николай. Русское дѣло въ Маньчжуріи. стр. 93.

Годы	Общая цифра вывоза	Вывозъ за море
		черезъ Владивостокъ
	п у д о въ	
1907 . . . . .	7.700.000	3.400.000
1908 . . . . .	11.800.000	7.600.000
1909 . . . . .	21.000.000	15.200.000

Изъ этого оживленія маньчжурскаго экспорта могутъ извлечь немалую пользу и русскіе торгово-промышленные круги, но, конечно, при условіи лишь болѣе правильной постановки торговаго дѣла въ Маньчжурии, при болѣе цѣлесообразномъ и разумномъ направленіи нашей колоніальной политики.

Вотъ тѣ сравнительно незначительныя выгоды, какія принесетъ Панамскій каналъ торговымъ интересамъ дальневосточныхъ окраинъ Россіи. Но несравненно большую роль сыграеть Панамскій каналъ въ экономической жизни Сибири. Сооруженіе Великаго Сибирскаго пути кореннымъ образомъ измѣнило ложный и устарѣлый взглядъ русскаго общества на Сибирь, какъ на бесплодную и ледянную пустыню. Постепенно съ тѣхъ поръ стало прививаться дѣйствительное представление объ этой богатѣйшей странѣ, полной неистощимыхъ запасовъ природныхъ богатствъ, убѣждающихъ, что Сибирь—Америка будущаго. Если проведеніе Сибирской желѣзной дороги чрезвычайно быстро видоизмѣнило обликъ страны и совершило переворотъ въ торговой и хозяйственной жизни Сибири, то можно допустить, что такое знаменательное событие, какъ открытие Панамскаго канала—широкихъ воротъ къ азиатскимъ странамъ, не можетъ пройти безслѣдно и должно оказать извѣстное вліяніе на развитіе ея экономической жизни. Значеніе Панамскаго канала для Сибири будетъ заключаться въ томъ, что онъ, приближая сибирскіе порты и крупнѣйшіе торговые пункты къ торгово-промышленнымъ центрамъ С. Америки, вовлечетъ пробуждающуюся страну въ общій круговоротъ мирового хозяйства. На сколько приближаются американскіе порты къ Сибири, видно изъ слѣдующихъ цифръ<sup>1)</sup>:

До Владивостока	Черезъ Магеллановъ пр.	Черезъ Панаму
отъ Нью Йорка . . . . .	17.036	10.001
„ Новаго-Орлеана . . .	17.445	9.410

<sup>1)</sup> Тимоновъ. В. Е. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 254.

Благодаря такому сокращенію морскаго пути къ русскимъ портамъ Азіи, торговая дѣятельность Благовѣщенска, Владивостока и другихъ портовъ значительно разовьется. Тенденція къ быстрому развитію грузооборота этихъ портовъ уже замѣтна и нынѣ. Такъ, грузооборотъ Владивостока неустанно подвигался впередъ слѣдующими гигантскими шагами<sup>1)</sup>:

Импортъ. Экспортъ. Грузооборотъ.

въ тысячахъ пудовъ

1907 . . . .	16.858	4.667	21.525
1908 . . . .	15.045	7.654	22.699
1909 . . . .	19.585	15.619	35.204
1910 . . . .	22.415	19.216	41.631
1911 . . . .	35.891	34.991	70.982

Не трудно поэту представить себѣ, до какихъ огромнѣйшихъ размѣровъ сможетъ дойти грузооборотъ Владивостока и др. послѣ того подъема всей тихоокеанской торговли, какой повлечеть за собой проложеніе новаго междуокеанскаго пути. Кромѣ того вызванныя перемѣны Панамскимъ Каналомъ въ распределеніи, направленіи и развитіи азіатской и тихоокеанской торговли послужатъ также толчкомъ къ развитію экономической жизни Сибири. Поэтому нѣть сомнѣнія въ томъ, что Панамскій Каналъ окажетъ большее или меньшее вліяніе на эволюцію торговли и промышленности Азіат. Россіи, которой предсказывается стать въ будущемъ Америкой.

Высказывался еще взгядъ, что Панамскій каналъ можетъ со временемъ разрушить наши расчеты, связанные съ проведениемъ Великаго Сибирскаго пути, отнимая транзитные грузы. Но, принимая во вниманіе главное назначеніе сибирскаго пути, состоящее въ обслуживаніи торговыхъ и государственныхъ интересовъ Россіи, оживленіе богатѣйшей окраины и объединеніе ея центровъ, разобщенныхъ бездорожьемъ, нельзя признать всѣ опасенія вѣрными, ибо всѣ назначенія нисколько не будутъ нарушены американскимъ каналомъ. Кромѣ того и міровое значеніе сибирскаго пути нисколько не будетъ ослаблено и по этому великому пути, какъ кратчайшему и наиболѣе скорому, попрежнему пойдутъ изъ Западной Европы на Дальній Востокъ, Японію и Китай пассажиры, почта и цѣнныя товары, требующіе быстрого оборота.

1) Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли". № 43. 1912 г.

Ізъ всего сказанного мною выше слѣдуетъ, что Евр. Россія послѣ открытия Панамскаго канала, не получая значительныхъ выгодъ въ отношеніи сокращенія рейсовъ, должна будетъ занять въ торговлѣ Дальнаго Востока менѣе преимущественное мѣсто по сравненію почти со всѣми европейскими державами, расположеными на берегахъ Атлантическаго океана, а въ особенности съ Соед. Штатами, которые послѣ открытия канала окажутся въ чрезвычайно выгодныхъ условіяхъ для дальневосточной торговли. Отсюда вытекаетъ особенная важность разработки вопросовъ сообщенія Европ. Россії съ Дальнимъ Востокомъ и условій развитія промежуточнаго каботажа. Русскому коммерческому флоту, а въ особенности Добровольному Флоту, какъ наиболѣе крупному посреднику въ торговлѣ Россіи съ Дальнимъ Востокомъ, предстоитъ неотложное и весьма важное разрѣшеніе вопроса объ установлениіи новыхъ рейсовъ черезъ Панамскій каналъ. И чтобы оказаться Добровольному Флоту на высотѣ своего призванія и выполнить задачи, завѣщанныя его учредителями, необходимо приспособиться къ измѣнившейся обстановкѣ въ направленіи міровыхъ рейсовъ и принять самое широкое участіе въ міровой, а въ особенности тихоокеанской торговлѣ, находящейся наканунѣ кореннаго преобразованія. Установленіемъ новыхъ рейсовъ черезъ Панамскій каналъ не только явится полнѣйшая возможность достигнуть нормального распределенія грузооборота между портами—Одессой, Либавой и Петроградомъ, но и оказать весьма крупную поддержку русской торговлѣ, которой вскорѣ предстоитъ выдержать сильный натискъ американской конкуренціи.

Такіе новые Панамскіе рейсы изъ Петрограда или Либавы, имѣющіе конечнымъ пунктомъ Дальний Востокъ, съ обязательнымъ заходомъ въ иѣкоторые порты Японіи, оказали бы прежде всего огромнѣйшую пользу для болѣе широкаго развитія русско-японскаго товарообмѣна. Вся торговая, промышленная и культурная жизнь новой Японіи развивалась и продолжаетъ развиваться преимущественно на восточномъ, Тихоокеанскомъ побережье. Историческая событія, какъ напримѣръ, прибытіе Перри и др., разыгравшіяся въ тихоокеанской полосѣ японскихъ острововъ, прекрасно изрѣзанная береговая линія съ превосходнѣйшими мѣстами для стоянки судовъ, благотворныя климатическія условія и сосѣдство съ американскимъ материкомъ—объясняютъ возникновеніе и быстрое развитіе такихъ крупныхъ

промышленныхъ и распредѣлительныхъ центровъ, какъ Іокогама, Кобе, Осака, Нагоя и др. Въ Тихоокеанской полосѣ находятся: Токіо — столица Японіи съ двухмилліоннымъ населеніемъ, наиболѣе крупный административный центръ страны, а также и весьма важный торгово-промышленный пунктъ, Іокогама и Кобе — крупнѣйшіе порты внѣшней торговли, Кіото — древняя столица Японіи и весьма крупный промышленный городъ, Осака — наиболѣе важный центръ промышленной жизни Японіи, Нагоя — крупный портъ и желѣзнодорожный узель, Сидзуока съ портомъ Симидзу — быстро развивающійся центръ японской чаеторговли и т. д. Поэтому Тихоокеанское побережье Японіи можно безъ преувеличения назвать наиболѣе жизненнымъ экономически раіономъ Японіи, базой ея торговли, промышленности и культуры.

То же подтверждается и статистическими данными о торговыхъ оборотахъ главнѣйшихъ портовъ Японіи. Распредѣленіе внѣшней торговли Японіи за 1912 г. по главнѣйшимъ портамъ представляется въ слѣдующемъ видѣ<sup>1)</sup>:

	Экспортъ	Импортъ	Всего
Іокогама . . . . .	257.850.512	215.369.886	473.220.328
Кобе . . . . .	150.475.871	302.199.803	452.675.674
Осака . . . . .	57.312.896	26.582.624	83.895.520
Модзи . . . . .	15.797.852	26.842.033	42.639.885
Нагасаки . . . . .	3.953.504	12.685.713	16.639.217
Симидзу . . . . .	7.786.282	2.664.206	10.450.488
Всѣ открытые порты.	<b>526.981.842</b>	<b>618.992.277</b>	<b>1.145.974.119</b>

Такимъ образомъ, отсюда видно, что торговыя операциіи Японіи сосредоточиваются на побережье Тихаго океана, въ Іокогамѣ, Кобе, Осака, Симидзу и т. д., а торговыя обороты порта Нагасаки въ настоящее время пріостановились, перемѣстившись въ Осаку, Симидзу и Модзи. Вслѣдствіе такого распредѣленія японской внѣшней торговли въ настоящее время ни одно пароходство, поддерживающее правильные рейсы на Дальній Востокъ, не могло бы существовать не базируясь на грузахъ Кобе, Іокогамы и Осаки. Исключеніе въ этомъ отношеніи представляютъ пароходные общества Россіи, все еще придерживающіяся старыхъ традицій.

Для полученія представлениія объ участіи русскихъ судовъ въ японской торговлѣ, необходимо обратиться къ статистическимъ

<sup>1)</sup> Annual Return of the Foreign Trade of the Empire of Japan. 1912.

даннымъ. Движеніе русскихъ судовъ по отдѣльнымъ портамъ пред-  
ставляетъ слѣдующую картину<sup>1)</sup>:

Порты.	Входящихъ.		Выходящихъ.	
	Число.	Тоннажъ.	Число.	Тоннажъ.
Іокогама . . .	4	8.517	5	9.202
Кобе . . . .	5	9.847	3	6.178
Модзи . . . .	39	66.399	39	66.399
Вакамацу . . .	1	994	1	994
Карацу . . . .	37	49.025	37	49.025
Суминойе . . .	1	1.236	1	1.236
Мійке . . . .	3	8.297	3	8.297
Нагасаки . . . .	170	368.822	171	368.612
Цуруга . . . .	105	163.775	105	163.207
Хакодате . . . .	22	21.242	22	21.242
Муроранъ . . . .	8	5.535	8	5.535
Куширо . . . .	1	890	1	890
Отару . . . .	8	7.694	8	7.694
Отомари . . . .	1	685	1	685
Всего . . . .	405	712.958	405	709.196

Анализируя дальше японо-русскую торговлю, нельзя не обратить вниманія на рѣзкое несоответствіе числа посѣщеній нашими судами японскихъ портовъ съ цѣнностью въ нихъ русско-японского грузооборота. Цѣнность русско-японского товарообмѣна за 1912 годъ по отдѣльнымъ портамъ представляется въ слѣдующемъ видѣ: <sup>2)</sup>.

1) Европ. Россія.

	Экспортъ.	Импортъ.
Іокогама . . . .	2.429.888	48.196
Кобе . . . .	77.984	15.989
Нагасаки . . . .	32.750	5.223
Модзи . . . .	115	433
Осака . . . .	—	791
Хакодате . . . .	—	334
Другіе порты . . .	—	2.653
Всего . . . .	2.540.737	73.619

<sup>1)</sup> Idem.

<sup>2)</sup> Idem.

## 2) Азіат. Россія.

	Экспортъ.	Импортъ.
Іокогама . . . .	42.529	395.203
Кобе . . . .	103.982	138.895
Осака . . . .	4.239	8.637
Нагасаки . . . .	182.876	19.162
Модзи . . . .	135.060	8.985
Хакодате . . . .	165.100	14.451
Ніигата . . . .	107.027	1.771
Іебису . . . .	—	1.153
Вакамацу . . . .	41.658	—
Карацу . . . .	137.669	—
Цуруга . . . .	1.819.943	53.010
Нанао . . . .	7.810	12.337
Фусики . . . .	212.914	1.213
Хаката . . . .	—	9.809
Аомори . . . .	70.859	—
Муроранъ . . . .	8.721	—
Отару . . . .	501.789	4.346
Отомари . . . .	—	118
Всего (вкл. остал. порты.)	3.542.176	669.098

Изъ приведенныхъ данныхъ весьма легко усмотретьъ, что движение русскихъ судовъ по отдельнымъ портамъ Японіи далеко не соответствуетъ действительному направлению русско-японской торговли. Наибольшую преоцѣнку представляеть собою портъ Нагасаки. Если принять во вниманіе, что къ Нагасаки относится почти половина заходовъ русскихъ судовъ въ порты Японіи, а доля его участія въ русско-японской торговлѣ весьма незначительна, то подобное предпочтеніе этого порта не оправдывается никакими хозяйственными соображеніями и служить вполнѣ достаточнымъ поводомъ къ выключенію его изъ числа портовъ, обязательныхъ для захода нашихъ судовъ дальніаго плаванія. Въ результатахъ такой неприспособленности русскихъ пароходствъ къ японской торговлѣ—почти полное отсутствіе грузовъ для питанія дальневосточныхъ линій и вытѣсненіе нась другими европейскими государствами. Вслѣдствіе той же причины, главнѣйшая часть грузооборота между Европой и Японіей принадлежитъ англійскимъ и германскимъ пароходнымъ обществамъ, которыя, бу碌чи заинтересо-

ресованы въ сбытѣ своихъ національныхъ издѣлій и полученіи нѣкоторыхъ сырыхъ продуктовъ, дѣйствуютъ, конечно, въ ущербъ нашимъ интересамъ, въ значительной степени ослабляя наши по-ка не прочныя торговыя узы съ Японіей. Въ силу высказанныхъ соображеній, русскія пароходныя предпріятія должны послѣ открытия Панамскаго канала оставить старыя направленія и направить свои линіи дальніаго плаванія черезъ Кобе и Іокогаму, чѣмъ не только обезпечать себя грузами, но поставятъ русскую экономическую работу на Дальнемъ Востокѣ на болѣе прочный фундаментъ и посодѣйствуютъ развитію русско-японскаго товаро-обмѣна.

Русскимъ пароходнымъ обществамъ слѣдуетъ учесть также и то, что источникомъ для питанія Панамскихъ линій могутъ служить не только конечные пункты и Японія, но еще цѣлый рядъ другихъ атлантическихъ и тихоокеанскихъ портовъ. Въ данномъ случаѣ, конечно, не слѣдуетъ поддаваться излишнимъ иллюзіямъ, чтобы приливъ грузовъ могъ самъ идти въ руки пароходства безъ энергичныхъ и хорошо организованныхъ усилий его представителей на мѣстахъ. Установливая рейсы черезъ Панамскій каналъ, пароходства Россіи при хорошо организованной агентурѣ смогли бы использовать также и тотъ широкій потокъ эмиграціи, который, безусловно, хлынетъ послѣ открытия Панамскаго канала на Тихоокеанское побережье изъ европейскихъ государствъ и Россіи. Такимъ образомъ, новые рейсы черезъ Панамскій каналъ, принося крупную пользу развитію русской торговлѣ, давали бы пароходнымъ предпріятіямъ при умѣлой постановкѣ дѣла несомнѣнныя коммерческія выгоды. Сокрушеніе же японцами вліянія Германіи на Дальнемъ Востокѣ и ослабленіе ихъ морской торговлї, какъ неизбѣжное слѣдствіе европейской войны, облегчаетъ нашему флагу конкуренцію на Дальнемъ Востокѣ и посодѣйствуетъ развитію нашего мореходства.

Принимая во вниманіе все сказанное, можно смѣло заявить, что проложеніе Панамскаго канала и послѣднія события выдвигаютъ вопросъ о коренному измѣненіи національнаго мореплаванія и о переоцѣнкѣ направленій нашихъ дальневосточныхъ рейсовъ. Но кромѣ пересмотра расписанія нашихъ міровыхъ и дальневосточныхъ рейсовъ должны быть разрѣшены русскими пароходствами, а въ особенности Добровольнымъ Флотомъ, слѣдующія условія:

1) Понижение фрахтовъ по дальневосточному и европейскому плаванію до англійскихъ и американскихъ нормъ. Этимъ была бы облегчена борьба нашему экспорту съ канадскими и американскими хлѣбами на европейскихъ рынкахъ, а кромѣ того было бы достигнуто огромное удешевление доставки русскихъ товаровъ на Дальній Востокъ. Пароходства, совершая обратные рейсы съ грузомъ маньчжурскихъ, приамурскихъ и тихоокеанскихъ продуктовъ въ Европу, вполнѣ вознаградили бы себя за понижение фрахтовъ, принеся одновременно огромную пользу русской торговлѣ.

2) Назначеніе Либавы или Петрограда отправными портами для Дальн资料го Востока. Только при этомъ условіи русскіе пароходы могутъ разсчитывать на получение грузовъ на Панамскую линію.

3) Учрежденіе русскихъ агентствъ въ Іокогамѣ, Кобе и всѣхъ промежуточныхъ портахъ Панамского рейса.

4) Устройство во Владивостокѣ элеваторовъ для бобовъ и зерновыхъ продуктовъ<sup>1)</sup>.

5) Снабженіе пароходовъ рефрижераторами для вывоза изъ Евр. Россіи во Владивостокъ и промежуточные порты мороженаго мяса и ввоза изъ Владивостока въ Европу амурской и камчатской рыбы<sup>2)</sup>.

Вступая въ міровую конкуренцію въ области морской торговли съ Дальнимъ Востокомъ послѣ открытия Панамскаго канала и не получая тѣхъ выгодъ, какія онъ принесетъ государствамъ Европы и Америки въ отношеніи выигриша времени, русскіе торгово-промышленные круги должны направлять все вниманіе и энергию на другія стороны. Такое положеніе вещей должно безусловно вызвать инициативу для расширенія сферы русской конкуренціи, пересмотръ нашей торговой и колоніальной политики, а равно какъ должно пособствовать коренному преобразованію организаціи всей нашей дальневосточной торговли.

Русскіе торгово-промышленные круги должны также самымъ тщательнымъ образомъ изучать Панамскій каналъ, его міровое значеніе и тотъ огромный переворотъ, который онъ произведетъ въ міровомъ товарооборотѣ, чтобы подготовленными встрѣтить своихъ будущихъ конкурентовъ, въ особенности грозныя тучи, на-

<sup>1)</sup> Вильмъ. А. К. Экономическое оправданіе русского дальневосточного рейса.

<sup>2)</sup> Idem.

двигающіяся со стороны Соед. Штатовъ, на рынкахъ Дальнаго Востока и Европы, и успѣшно бороться съ ними. Должны они также обратить самое серьезное вниманіе на циркуляцію тихоокеанской торговли, чтобы извлечь нѣкоторую пользу изъ тѣхъ предметънъ, которыя будуть внесены сюда Панамскимъ каналомъ.

Панамскій каналъ — это одно изъ величайшихъ сооруженій въ исторіи человѣчества, несмотря на всю пользу для дальневосточныхъ окраинъ Россіи и значительный вредъ для Евр. Россіи, долженъ быть предметомъ нашего самаго тщательнаго и всесторонняго изученія какъ примѣръ величайшаго сооруженія, созидаемаго среди труднѣйшихъ географическихъ и политическихъ условій, какъ неизмѣримо огромное завоеваніе могущества человѣческаго гenія и, наконецъ, какъ одинъ изъ главнѣйшихъ путей міровой торговли, которому, быть можетъ, въ будущемъ суждено стать центромъ хозяйственной жизни міра.

---

## ГЛАВА XIV.

### Заключеніе.

---

Намъ осталось лишь подвести итоги, сказать послѣднее слово о грядущемъ значеніи Панамскаго канала.

Дать исчерпывающій отвѣтъ на вопросъ о грядущемъ значеніи Панамскаго канала для всего міра въ настоящее время не представляется никакой возможности. Все здѣсь такъ огромно, такъ сложно, вызоветъ столь много политическихъ и экономическихъ перемѣнъ и перегруппировокъ, что не поддается никакому точному учету и всестороннему предсказанию. Такая оцѣнка этого величайшаго памятника культуры и моши человѣческаго гenія — дѣло будущаго. Но тѣмъ не менѣе, мы, на основаніи данныхъ статистики и экономической географіи, на основаніи цѣлаго ряда выводовъ и данныхъ, поддающихся уже нынѣ точному учету, пытались, по мѣрѣ силъ и возможности, намѣтить наиболѣе крупныя и важныя послѣдствія открытия Панамскаго канала для всего міра, пытались въ общихъ штрихахъ намѣтить тотъ путь, по которому отнынѣ пойдетъ дальнѣйшая эволюція экономической и политической жизни Великаго океана.

Изъ всего изложенного нами выше можно прийти къ тому заключенію, что наиболѣе важнымъ и очевиднымъ послѣдствіемъ открытия Панамскаго канала явится тѣ коренные измѣненія, которыхъ повлечетъ онъ за собою въ существующихъ нынѣ морскихъ разстояніяхъ между главнейшими рынками и крупнейшими промышленными центрами міра. Такое измѣненіе мировыхъ рейсовъ произведетъ въ свою очередь весьма значительныя перемѣны въ направлениі и распределеніи мировыхъ торговыхъ сношеній. Всѣ эти важныя послѣдствія, какъ мы уже показали, весьма благотворно отразятся на торговомъ, индустріальномъ и даже культурномъ развитіи многихъ странъ Америки и Тихаго океана. Могучій и широкій потокъ перемѣнъ, производимыхъ Панамскимъ каналомъ,

захватить собою не только Америку Съверную и Южную, не только Японію и Китай, но и весь вообще Тихій океанъ. Въ результатѣ вся циркуляція тихоокеанской торговли приметъ новыя, болѣе совершенныя формы, разовьется и вширь и вглубь.

Если же признать, что коренное преобразованіе циркуляції тихоокеанской торговли не можетъ не отразиться на конъюнктурѣ мірового рынка, если признать, что въ настоящее время не найдется даже одного какого-либо народно-хозяйственного организма, интересы которого не зависѣли бы въ той или иной степени отъ мірового рынка, то въ торговомъ отношеніи значеніе Панамскаго канала для всего земного шара нужно признать чрезвычайно крупнымъ и важнымъ.

Но значеніе Панамскаго канала заключается не только въ томъ, что востокъ Америки значительно приближается къ Китаю и Японіи, что водный проходъ отъ Запада къ Востоку, такъ тщетно разыскиваемый въ теченіе цѣлыхъ столѣтій открыть, давая для навигації крупныя сбереженія времени и расходовъ. Важнымъ слѣдствіемъ проложенія междуокеанскаго канала является еще и то, что Тихій океанъ будетъ теперь ареной экономической и политической борьбы, въ которой, вѣроятно, примутъ участіе почти всѣ народы міра. Какъ прошедшіе вѣка принадлежали Атлантическому океану, такъ и грядущіе могутъ принадлежать Тихому. Эта площадь въ 70.000.000 кв. миль можетъ въ недалекомъ будущемъ сдѣлаться главнѣйшимъ полемъ борьбы и соперничества—могущественнѣйшихъ націй Востока и Запада. Въ дѣлѣ такого перемѣщенія центровъ міровой жизни главная роль, несомнѣнно, будетъ принадлежать Панамскому каналу.

Пробужденіе Великаго океана, эволюція странъ, омыаемыхъ его водами, начались уже въ концѣ прошлаго столѣтія. Но до недавняго сравнительно времени Европа знала этотъ обширнѣйший океанъ соннымъ, пустыннымъ и пожалуй даже мало доступнымъ. На его водахъ царилъ глубокій покой, который лишь изрѣдка нарушался проходомъ небольшихъ судовъ. Прошло много лѣтъ и наконецъ онъ проснулся, зашевелился, ожиль. Суда великаны, до краевъ наполненные грузами, стали все чаще и чаще прорѣзывать его воды многочисленными бороздами, а раннія романтическія приключенія были забыты и постепенно уступали мѣсто организованной торговлѣ. Заря общаго прогресса стала постепенно подыматься надъ странами Великаго океана. Къ тор-

жественному ходу мірової цивилизації перва присоединилась Японія, а за ней стали пріобщатися і другі уголки Тихого океана. Несмотря однако на пробужленіе, тихоокеанськії страны до послѣдніхъ дній были ограждены великої стѣної, замедляющей темпъ ихъ экономического и политического развитія. Но стѣна разрушена, и только лишь откроются врата изъ одного океана въ другой, какъ вся жизнь странъ, окаймляющихъ воды Тихого океана, еще сильнѣе закипитъ, забурлитъ и могучимъ потокомъ двинется къ общему преобразованію, къ воспріятію общечеловѣческой культуры. Пройдетъ, вѣроятно, немного лѣтъ съ момента открытия Панамскаго канала, какъ картина совершенно измѣнится. Отнынѣ воды Великаго океана станутъ прорѣзываться сотнями торговыхъ путей; его глубокій покой будетъ нарушенъ пронзительными гудками и суетой; сказочно прекрасные острова, разбросанные по всему его необъятному простору, утеряютъ свою красоту, свою лучезарность и неописуемую живописность. И тамъ, гдѣ нынѣ еще простираются уцѣлѣвшіе душистые луга—будутъ прорѣзаны дороги, тамъ гдѣ стоять вѣковые, дѣственные лѣса—будутъ раскинуты фермы, плантациі и фабрики. Вместо исполинскихъ деревьевъ, гордо возвышающихся къ небу, подымутся сѣрыя, однобразныя трубы. И даже нѣжная лазурь неба и яркое, прекрасное южное солнце покроются густой и мрачной пеленою дыма. Исчезнутъ подъ могучимъ натискомъ культуры дѣтски-наивные, но кристаллически чистые, какъ блескъ весеннаго утра, всѣ маори и другіе обитатели прекрасныхъ острововъ Океаніи. Все, рѣшительно все приметъ совершенно другія, новыя формы. Все самобытное, все „дикое“ будуть стерто, отброшено, забыто. А мѣсто ихъ займутъ новые люди, новые города, новыя мысли и чувства. Топоръ, машины и капиталъ, двинувшись сплошной стѣної черезъ Панамскій каналъ, не оставятъ камня на камнѣ отъ всей изумительной красоты Океаніи, прекрасной своей „дикостью“, своими яркими красками, которымъ сужено поблекнуть съ приходомъ „культурнаго“ человѣка.

Съ открытиемъ Панамскаго канала не только измѣнятся виѣшнія формы, преобразуются не только основы общественной жизни, но совершится коренной переворотъ въ укладѣ народнаго хозяйства всей Океаніи, всѣхъ странъ Тихого океана. Остатки натурального хозяйства исчезнутъ, всѣ разрозненныя, самодовѣрюющія ячейки сольются въ одинъ тѣсно связанный организмъ.

Капіталъ, проникнувъ черезъ врата Панамскаго канала въ Тихий океанъ и охвативъ всѣ страны, всѣ острова и островки, омываемые его водами, создастъ здѣсь сложную, болѣе інтенсивную хозяйственную жизнь. Начнется новая эра въ исторіи Великаго океана. Прекрасную характеристику грядущихъ преобразованій, связанныхъ съ открытиемъ Панамскаго канала, даетъ д-ръ Ф. Вруманъ, который говоритъ: „Мы находимся на границѣ ни болѣе, ни менѣе, какъ революції въ области міровой торговли, промышленности и финансовъ. Это не только революція. Это такая революція, подобно которой ничего не было до сихъ поръ и никогда больше не будетъ, потому, что не существуетъ болѣе полушарій, которыя можно было бы разрѣзать пополамъ. Не существуетъ другихъ океановъ, занимающихъ своей площеадью поль міра и на двадцать миллионовъ квадратныхъ миль больше, чѣмъ вся земная поверхность шара, которая могла бы вдругъ превратиться въ арену міровой торговли. Не существуетъ больше материковъ съ широчайшими протяженіями и величайшими богатствами и самымъ рѣдкимъ населеніемъ во всемъ мірѣ, которое должно быть разбужено и развито послѣ того, какъ Азія вполнѣ воскреснетъ“<sup>1)</sup>.

Имѣется еще одна свѣтлая сторона открытия Панамскаго канала, на которую мнѣ хотѣлось бы еще обратить вниманіе—это его культурное значеніе, его роль въ міровомъ прогрессѣ человѣчества.

На основаніи всего изложенного выше, мы смѣло можемъ сказать, что развитіе экономической жизни въ необъятныхъ, безграниценныхъ пространствахъ Великаго океана будетъ идти послѣ открытия Панамскаго канала чрезвычайно быстрымъ, неудержимъ темпомъ; что весь дѣвственный организмъ Тихаго океана заживетъ новой, болѣе сложной и совершенной жизнью, примѣть совершенно иныхъ формы. Эта ломка старого уклада жизни тихоокеанскихъ странъ и полное присоединеніе ихъ къ семицѣвилизованныхъ народовъ принесетъ несомнѣнно міру много новыхъ и весьма важныхъ по своимъ послѣдствіямъ событий. И если хотя-бы бѣгло представить себѣ всю обширную съ многомилліоннымъ населеніемъ береговую линію Азіи, если окинуть общимъ взоромъ неисчерпаемыя богатства Тихоокеанскаго побережья Амер-

<sup>1)</sup> Saxon Mills. I. Цитир. сочиненіе.

рики, которое тянется оть Аляски до Патагонії, если выяснить и учесть всѣ перемѣны, производимыя здѣсь Панамскимъ каналомъ, то нельзя не быть подавленнымъ мыслью о грандиозности грядущей экономической революціи на Тихомъ океанѣ.

Слѣдствія этого небывалаго въ исторіи экономического переворота не могутъ, конечно, такъ или иначе не отразиться на жизни всего человѣчества. Хотя въ данную минуту мы безсильны еще ясно, определенно и вполнѣ отчетливо представить себѣ весь ходъ дальнѣйшихъ событій, но мы вполнѣ увѣрены, что Панамскій каналъ будетъ играть здѣсь весьма важную роль.

Не меньшая ломка старыхъ и нарожденіе новыхъ устоевъ экономической жизни предстоитъ Азіи—величайшему изъ континентовъ, прилегающихъ къ Великому океану. Открытие Панамского канала, какъ мы уже выяснили, пробудить экономическую жизнь всего Д.-Востока, ускорить дальнѣйшую экономическую и культурную эволюцію многомилліоннаго колосса-Китая. 400-милліонный народъ, сбросивъ съ себя оковы многовѣковаго летаргического сна, окрѣпнувъ и духовно, и материально, быстрыми шагами начнетъ вскорѣ вступать на арену міровой исторіи. Пробужденіе и пріобщеніе къ европейской культурѣ такой огромной страны, занимающей около половины Азіи, безусловно, встряхнетъ и пробудить къ самостоятельной, новой жизни и всѣ разноязычныя и разноплеменные народности азіатскаго материка, направить ихъ на путь прогресса и возрожденія. Волна пробужденія Дальн资料的 Vостока, охвативъ весь материкъ, всѣ острова Азіи, мощнымъ потокомъ прокатится на Востокъ и на Западъ. Фактъ возрожденія, фактъ такихъ чрезвычайныхъ событій среди уснувшихъ народовъ не можетъ пройти безслѣдно для Старого и Нового Свѣта, произведетъ безусловно цѣлый рядъ важныхъ послѣдствій въ жизни всего человѣчества. Предстоитъ поэтому переопѣнка всѣхъ соціально-экономическихъ цѣнностей не только въ хозяйственной и общественной жизни отдѣльныхъ государствъ, но и въ международныхъ отношеніяхъ. Приближаются событія, передъ которыми должны поблекнуть событія минувшихъ вѣковъ. Недалекъ тотъ день, когда разразятся столь необычайно огромныя послѣдствія, которыхъ предучесть нынѣ не въ состояніи самый смѣлый полетъ человѣческой мысли, которыхъ не въ силахъ обрисовать самая мощнай и яркая кисть художника. Надвигается великая гроза, которой суждено, быть можетъ, обновить, освѣжить весь великий

и прекрасный міръ и направить жизнь его по новому, болѣе свѣтлому и радостному руслу.

Роль Панамского канала въ этихъ грядущихъ и свѣтлыхъ для человѣчества событияхъ будетъ заключаться въ томъ, что онъ усилить ходъ общаго прогресса, усилить темпъ естественного развитія міровой жизни, пріобщить Великій океанъ и его миллионное населеніе къ общечеловѣческой цивилизациі, посодѣйствуетъ великой Азіи сбросить съ себя оковы спячки и застоя. Вотъ въ этомъ и заключается огромная роль Панамского канала, за что онъ поистинѣ можетъ быть названъ Великимъ Каналомъ Mira.

Но среди свѣтлыхъ и чрезвычайно важныхъ для человѣчества послѣдствій открытия Панамского канала имѣется и темное пятно. И этимъ темнымъ пятномъ является стремленіе американцевъ сдѣлать Панамскій каналъ орудіемъ своихъ агрессивныхъ, имперіалистическихъ стремленій, орудіемъ порабощенія и полнаго подчиненія своей власти обширныхъ пространствъ Великаго океана. Если же разсмотрѣть современное международное положеніе канала, если проанализировать всѣ стремленія и чаянія американцевъ, если взглянуть на чудовищныя орудія и многочисленные форты, охраняющіе доступъ къ Панамскому перешейку, то можно безъ преувеличенія сказать, что Панамскій каналъ—это кровожадная пасть агрессивнаго имперіализма Америки, оскаленная противъ сѣдого Востока Азіи, противъ странъ Тихаго океана. И кто знаетъ, не совершать ли янки попытку осуществить свои грэзы, не подымутъ ли они страшной, кровавой бури на водахъ Великаго океана, не стануть ли на путь къ проложенію здѣсь огнемъ и мечомъ своего безраздѣльного господства. Но мы будемъ надѣяться, будемъ вѣрить, что возродившіеся народы Азіи сумѣютъ парализовать направленный противъ нихъ ударъ, а политика благоразумія удержитъ Соед. Штаты отъ рискованнаго и, быть можетъ, рокового шага. Мы отъ всей души желаемъ, дабы миновала человѣчество сія грозная и свирѣпая буря, сія горькая и кровавая чаша. Пусть мечъ, поднятый чтобы обезглавить мощный народъ сѣдого Востока Азіи, согнется и заржавѣеть въ ножнахъ! Пусть Великій Путь послужить не новымъ орудіемъ рабства, политического и экономического, а явится звеномъ братства народовъ всего обширнаго міра! Пусть воды Канала, созданнаго мощнымъ геніемъ человѣка, объединятъ не только океаны и его торговый міръ, но явятся могучимъ и мирнымъ орудіемъ цивилизациі и

ускорять послѣдній ударъ человѣчества всепожирающей гидрѣ—войнѣ, ускорять приходъ лучшаго, болѣе яркаго и радостнаго будущаго!

Великое торжество открытия междуокеанскаго канала предполагалось превратить въ пышный праздникъ, съ участіемъ государствъ всего міра. Но послѣднія событія въ Европѣ затмили на время это торжество огромной исторической важности съ весьма крупными экономическими и политическими послѣдствіями, оттѣсили его въ данную минуту на второй планъ и заглушили призывъ американцевъ на великий праздникъ. Все же теперь открывается слегка завѣса того будущаго, которое сулитъ человѣчеству Панамскій каналъ. Близко время, когда на Тихомъ океанѣ ярко и выпукло станетъ вырисовываться голубая полоска воды Панамскаго канала, станутъ выясняться одно за другимъ всѣ его послѣдствія, все болѣе и болѣе приковывая къ себѣ вниманіе всего міра.

Весенніе, яркіе лучи на Панамѣ озарять, хотя уже не столь пышное и торжественное, но не менѣе великое событіе—открытие Панамскаго канала. Эти ослѣпительные лучи будутъ какъ-бы предвестниками восходящаго солнца, предвестниками зарождающагося братства и мирнаго сотрудничества народовъ всего міра. А мощныя волны океана, ударяясь о гигантскія сооруженія канала, какъ-будто будутъ вторить пророческимъ словамъ Сенеки:

„Черезъ много, много лѣтъ время настанетъ,  
Когда океанъ могучій разорветъ цѣпи земныя  
И откроетъ міръ широкій“...

И, быть можетъ, этотъ широкій міръ, о которомъ грезилъ римскій философъ, будетъ міромъ безъ войнъ, безъ слезъ и страданій, будетъ міромъ братства и единства народовъ.



гигиеническим нормам, то введение этого в практику может привести к тому, что члены семьи будут испытывать недомогания, что, в свою очередь, может привести к тому, что в семье будет возникать конфликт и даже разрыв между членами семьи. Поэтому важно учитывать индивидуальные особенности каждого членов семьи и подстраиваться под них. Важно помнить, что здоровье семьи - это результат взаимодействия всех ее членов, поэтому каждому из них необходимо заботиться о своем здоровье. Известно, что здоровье человека зависит не только от его физической активности и правильного питания, но и от его психического состояния. Поэтому важно уделить внимание не только физической гигиене, но и психической гигиене. Это поможет создать здоровую и гармоничную семью.

## Выводы

Выводы, полученные в ходе исследования:

1. Семья - это важнейший фактор

2. Семья - это важнейший фактор

3. Семья - это важнейший фактор

4. Семья - это важнейший фактор

5. Семья - это важнейший фактор

6. Семья - это важнейший фактор

7. Семья - это важнейший фактор

8. Семья - это важнейший фактор

9. Семья - это важнейший фактор

10. Семья - это важнейший фактор

11. Семья - это важнейший фактор

## ПРИЛОЖЕНИЯ.

### І. Главнѣйшія хронологическія даты о каналѣ.

	ГОДЪ
Взятіе Константинополя турками . . . . .	1453
Первое путешествіе Христофора Колумба . . . . .	1492
Открытие Колумбомъ Лимонского залива. . . . .	1497
Васко де-Гама достигнулъ береговъ Индіи. . . . .	1498
Родриго де Бастидасъ, Бальбоа и Ла Коза достигаютъ перешейка . . . . .	1500
Четвертое путешествіе Колумба и тщетные розыски пролива. . . . .	1502
Кончина Христофора Колумба. . . . .	1506
Бальбоа открываетъ Великій океанъ . . . . .	29 сент. 1513
Составленіе первого проекта Панамскаго канала инженеромъ Саведра .	1517
Педаріасъ основываетъ старый городъ Панаму . . . . .	1519
Магелланъ открываетъ проливъ своего имени . . . . .	1520
Приказъ короля Карла V-го снять планъ съ Панамскаго перешейка	1520
Сооруженіе первой трансперешечной шоссейной дороги между Па-	
намой и Номбрѣ де Дюсъ . . . . .	1521
Гонзалесъ де Авила открываетъ озеро Никарагуа . . . . .	1522
Покореніе Кортесомъ Мексики. . . . .	1524
Составленіе проекта прорытія Панамскаго канала для представленія	
Карлу V-му. . . . .	1529
Послѣдніе розыски пролива на Панамскомъ перешейкѣ . . . . .	1532
Предписаніе Карла V-го губернатору изслѣдовывать р. Чагресъ въ цѣ-	
ляхъ прорытія канала. . . . .	1534
Рѣшеніе Франсиса Дрѣка изслѣдовать Великій океанъ . . . . .	1573
Дрѣкъ открываетъ мысъ Горнъ . . . . .	1579
Отправленіе Филиппомъ II инженера для изслѣдованія направленія	
Никарагуаскаго канала . . . . .	1567
Занятіе Англіей о. Ямайки . . . . .	1655
Разрушеніе г. Панамы Генри Морганомъ . . . . .	1670
Изслѣдованіе Панамскаго перешейка шотландцемъ Петерсономъ .	1698
Посылка Франціей экспедиціи въ Центральную Америку. . . . .	1735
Испанскія изслѣдованія Техуантепекскаго перешейка и озера Ни-	
карагуа . . . . .	1771—1779
Изслѣдованія испанскаго инженера Милля Даріена въ цѣляхъ про-	
рытія здѣсь канала . . . . .	1788
Путешествіе Гумбольдта по Центральной Америкѣ . . . . .	1799—1804

Представленіе Мартіномъ де-ла Бастидъ проекта перешеечнаго канала . . . . .	1780
Вотированіе въ Испаніи закона объ устройствѣ канала . . . . .	1814
Объявленіе Панамой независимости и присоединеніе къ Колумбії (Новой Гренадѣ) . . . . .	1821
Предоставленіе Новой-Гренадой концессіи на сооруженіе Панамскаго канала барону Тьерри . . . . .	1825
Основаніе въ Соед. Штатахъ компаніи для постройки междуокеанскаго канала . . . . .	1825
Пророчество Гете . . . . .	1827
Предоставленіе концессіи Нидерландскому королю Вильгельму I на сооруженіе трансъ-американскаго канала . . . . .	1829
Аннексія Англіей Британскаго Гондураса . . . . .	1835
Командированіе французскимъ правительствомъ инженера Наполеона Гарелла для изслѣдованія возможныхъ направленій канала .	1843
Договоръ Хайсе съ Никарагуа о предоставленіи Соед. Штатамъ исключительного права на сооруженіе междуокеанскихъ путей сообщенія . . . . .	1848
Клейтона-Бульверскій договоръ . . . . .	1850
Открытие Панамской желѣзной дороги . . . . .	1855
Открытие Суэзскаго канала . . . . .	1869
Основаніе Общества „La Societé Internationale du Canal Interoceanique“	1876
Образованіе Первой Французской Компаниі Междуокеанскаго канала	1878
Конгрессъ ученыхъ и инженеровъ въ Парижѣ . . . . .	1879
Начало работы по прорытію канала Французской Компанией 1 января	1880
Банкротство Французской Компаниі . . . . .	1889
Образованіе Новой Французской Компаниі . . . . .	1894
Строительныя работы въ Никарагуа . . . . .	1890—93
Кончина Фердинанда Лессепса . . . . .	1894
Хей-Паунсфотскій договоръ . . . . .	1901
Актъ Спунера (Spooner Act) . . . . .	1902
Панамская революція и объявленіе независимости . . . . .	1903
Договоръ Хея-Буно-Варилля . . . . .	1904
Пріемка американцами имущества, пріобрѣтеннаго у Второй Французской Компаниі . . . . .	4 мая 1904
Интернаціональный съездъ инженеровъ въ Вашингтонѣ . . . . .	1905
Рѣшеніе сооружать каналъ со шлюзами . . . . .	1906
Назначеніе директоромъ работъ полковника Джорджа Готальса .	1907
Взрывъ послѣдней пяди земли въ Гамбоа, разъединившей два океана . . . . .	27 сентября 1913
Окончаніе работъ на каналѣ . . . . .	1914
Официальное открытие Панамскаго канала . . . . .	1 января 1915
Предполагаемое открытие Всемірной Панамо-Тихоокеанской Выставки въ Санъ-Франциско . . . . .	20 февраля 1915

## II. Главнѣйшія статистическія свѣдѣнія о каналѣ.

---

Длина всего канала  $50\frac{1}{2}$  миль.

Длина канала между береговыми линіями  $40\frac{1}{2}$  миль.

Глубина канала въ Гатунскомъ озерѣ 45—85 фут.

” ” Кулебрской выемкѣ 45 фут.

” ” между шлюзами Мирафлоресъ и Тихимъ океаномъ 45 фут.

” ” отъ входа съ Атлантической стороны до Гатуна 41 фут.

Ширина канала отъ 300 до 1.000 фут.

Общее число параллельныхъ шлюзовъ 12.

Длина шлюзной камеры 1.000 фут.

Ширина ” ” 110 фут.

Шлюзныя ворота—толщина 7 фут.

” ” —длина 65 фут.

” ” —высота отъ 47 до 82 фут.

” ” —вѣсъ ” 300 до 700 тон.

Общий вѣсъ всѣхъ полотенъ 57.000 тон.

Общее число полотенъ 92.

Площадь, занимаемая зоной канала 448 кв. миль.

” ” Гатунскимъ озеромъ 164 миль.

Населеніе зоны канала 135.000 чел.

Длина новой линіи Панамской желѣзной дороги 47,1 миль.

Время для прохода канала 10—12 часовъ.

” ” ” шлюзовъ 3 часа.

Общее число рабочихъ на Панамскомъ каналѣ и перешеечной желѣзной дорогѣ 35.000 чел.

Предполагаемая стоимость канала по сметѣ 375.000.000 долл.

---

Представленіе Мартіномъ де-ла Бастидъ проекта перешеенчаго канала . . . . .	1780
Вотированіе въ Испаніи закона объ устройствѣ канала . . . . .	1814
Объявленіе Панамой независимости и присоединеніе къ Колумбії (Нової Гренадѣ) . . . . .	1821
Предоставленіе Нової-Гренадой концессіи на сооруженіе Панамскаго канала барону Тьери . . . . .	1825
Основаніе въ Соед. Штатахъ компаніи для постройки междуокеанскаго канала . . . . .	1825
Пророчество Гете . . . . .	1827
Предоставленіе концессіи Нидерландскому королю Вильгельму I на сооруженіе трансъ-американскаго канала . . . . .	1829
Аннексія Англіей Британскаго Гондураса . . . . .	1835
Командированіе французскимъ правительствомъ инженера Наполеона Гарелла для изслѣдованія возможныхъ направлений канала . . . . .	1843
Договоръ Хайсе съ Никарагуа о предоставленіи Соед. Штатамъ исключительного права на сооруженіе междуокеанскихъ путей сообщенія . . . . .	1848
Клейтонъ-Бульверекій договоръ . . . . .	1850
Открытие Панамской желѣзной дороги . . . . .	1855
Открытие Суэзскаго канала . . . . .	1869
Основаніе Общества „La Societé Internationale du Canal Interocéanique“ . . . . .	1876
Образованіе Первой Французской Компаниіи Междуокеанскаго канала . . . . .	1878
Конгресъ ученыхъ и инженеровъ въ Парижѣ . . . . .	1879
Начало работы по прорытию канала Французской Компаніей 1 января . . . . .	1880
Банкротство Французской Компаниіи . . . . .	1889
Образованіе Новой Французской Компаниіи . . . . .	1894
Строительныя работы въ Никарагуа . . . . .	1890—93
Кончина Фердинанда Лессепса . . . . .	1894
Хей-Паунсфотскій договоръ . . . . .	1901
Актъ Спунера (Spooner Act) . . . . .	1902
Панамская революція и объявление независимости . . . . .	1903
Договоръ Хея-Буно-Варилля . . . . .	1904
Пріемка американцами имущества, приобрѣтенаго у Второй Французской Компаниіи . . . . .	4 мая 1904
Інтернаціональный съездъ инженеровъ въ Вашингтонѣ . . . . .	1905
Рѣшеніе сооружать каналъ со шлюзами . . . . .	1906
Назначеніе директоромъ работъ полковника Джорджа Готальса . . . . .	1907
Взрывъ послѣдней пяди земли въ Гамбоа, разъединившей два океана. . . . .	27 сентября 1913
Окончаніе работъ на каналѣ . . . . .	1914
Офиціальное открытие Панамскаго канала . . . . .	1 января 1915
Предполагаемое открытие Всемірной Панамо-Тихоокеанской Выставки въ Санть-Франциско . . . . .	20 февраля 1915



## II. Главнѣйшія статистическія свѣдѣнія о каналѣ.

---

Длина всего канала  $50\frac{1}{2}$  миль.

Длина канала между береговыми линіями  $40\frac{1}{2}$  миль.

Глубина канала въ Гатунскомъ озерѣ 45—85 фут.

” ” Кулебрской выемкѣ 45 фут.

” ” между шлюзами Мирафлоресъ и Тихимъ океаномъ 45 фут.

” ” отъ входа съ Атлантической стороны до Гатуна 41 фут.

Ширина канала отъ 300 до 1.000 фут.

Общее число параллельныхъ шлюзовъ 12.

Длина шлюзной камеры 1.000 фут.

Ширина ” ” 110 фут.

Шлюзныя ворота—толщина 7 фут.

” ” —длина 65 фут.

” ” —высота отъ 47 до 82 фут.

” ” —вѣсъ ” 300 до 700 тон.

Общий вѣсъ всѣхъ полотенъ 57.000 тон.

Общее число полотенъ 92.

Площадь, занимаемая зоной канала 448 кв. миль.

” ” Гатунскимъ озеромъ 164 миль.

Населеніе зоны канала 135.000 чел.

Длина новой линіи Панамской желѣзной дороги 47,1 миль.

Время для прохода канала 10—12 часовъ.

” ” ” шлюзовъ 3 часа.

Общее число рабочихъ на Панамскомъ каналѣ и перешеечной желѣзной дорогѣ 35.000 чел.

Предполагаемая стоимость канала по сметѣ 375.000.000 долл.

---

III. Движеніе торговли въ главнѣйшихъ портахъ міра, входящихъ въ сферы вліянія Панамскаго и Суэзскаго каналовъ.

Годы с 1910 по 1914 включительно

П о р т ы.	Годы.	Импортъ въ доллар.	Экспортъ въ доллар.	Весь торгов. оборотъ въ доллар.
<b>Европа.</b>				
<i>Англія.</i>				
Лондонъ . . . . .	1912	1,164,769,445	702,161,337	1,866,930,782
Ливерпуль . . . . .	"	872,320,787	944,662,492	1,816,983,279
Гулль . . . . .	"	236,550,355	154,455,435	391,005,790
Манчестеръ . . . . .	"	170,868,304	105,149,692	276,017,996
Харвичъ . . . . .	"	124,334,194	44,450,012	168,784,206
Бристоль . . . . .	"	85,219,647	19,971,367	105,191,014
<i>Германія.</i>				
Гамбургъ . . . . .	"	1,096,550,183	864,229,672	1,960,779,855
Бременъ . . . . .	1911	323,090,469	178,056,071	501,146,540
<i>Бельгія.</i>				
Антверпенъ . . . . .	"	593,614,473	526,402,827	1,120,047,300
<i>Франція.</i>				
Марсель . . . . .	"	350,593,000	297,570,000	648,163,000
Гавръ . . . . .	"	312,191,000	211,695,000	523,886,000
Бордо . . . . .	"	94,971,000	88,487,000	183,458,000
<i>Італія.</i>				
Генуя . . . . .	"	187,535,661	93,533,407	281,069,068

<i>Мексика.</i>				
Тампіко. . . . .	”	19.037.493	46.192.692	65.230.185
Вера-Круцъ. . . . .	”	36.309.552	43.614.582	79.924.134
<i>Куба.</i>				
Гаванна. . . . .	1911	75.929.063	42.705.929	118.634.992
<i>Аргентина.</i>				
Буэносъ-Айресъ. . .	1912	304.131.043	175.405.198	479.536.241
<i>Бразилія.</i>				
Сантосъ. . . . .	”	80.467.718	171.528.135	251.995.853
Ріо-де-Жанейро . . .	”	120.184.459	51.419.040	171.553.499
<i>Чили.</i>				
Вальпараїзо. . . . .	”	59.853.510	6.998.458	66.851.968
Икуикъ. . . . .	”	9.805.502	26.858.392	36 663.894
<i>Урагвай.</i>				
Монтевідео. . . . .	1912	43.587.073	31.430.794	75.017.867
<i>Азія.</i>				
<i>Японія.</i>				
Іокогама. . . . .	1912	107.142.036	128.085.516	235.227.552
Кобе. . . . .	”	150.355.799	74.483.992	224.839.791
<i>Китай.</i>				
Шанхай. . . . .	”	155.698.943	29.989.616	185.688.559
Гонгконгъ. . . . .	1910	235.000.000	37.000.000	272.000.000
Амой. . . . .	1909	11.418.552	2.215.091	13.633.643
<i>Брит. колонії.</i>				
Сінгапуръ. . . . .	1911	148.556.365	120.943.981	269.500.346
Калькутта. . . . .	1912	168.633.067	278.596.492	447.229.559
Бомбей. . . . .	”	160.073.974	204.670.999	364.744.973
<i>Австралія.</i>				
Сідней. . . . .	1911	128.352.288	149.380.512	277.732.800
Мельбурнъ. . . . .	”	104.682.907	87.158.450	191.841.357

#### IV. Объяснение некоторых меръ и денежныхъ знаковъ, упоминавшихся въ книгѣ.

---

Лена=100 сенамъ=98 коп.

Кванъ=3,7565 килогр. или 9,1577 фунта.

Кинъ=0,60314 килогр. или 1,4652 фунта.

Коку=180,3907 литра или { 14,6666 ведра.  
6,8752 четверика.

Ланъ. Одинъ ланъ, въ зависимости отъ курса на серебро, равняется 1 руб. 30 коп.—1 руб. 50 коп. на наши деньги.

Момме—мѣра вѣса. 1.000 момме равняется 1 квану.

Пезо—монетная единица въ республикахъ Южной Америкѣ, равняется 1 р. 87<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп.

Пикуль=3 пудамъ 27,67 фунтамъ.

Тонна—мѣра сыпучихъ и жидккихъ тѣлъ. Въ Англіи=62 пуд.; въ Германіи, Австріи и Франціи=61 пуд.

Фаренгейтъ. Для перехода отъ шкалы Фаренгейта къ шкалѣ Ремюра нужно вычесть изъ показаний Фаренгейта 32 и остатокъ умножить на  $\frac{4}{9}$ .

Ярдъ=3 рус. футамъ.

---

## V. Перечень цитированныхъ источниковъ.

### 1) На русскомъ языке.

1. Азбелевъ. Н. П. О промышленности и торговлѣ въ Японіи.—„Миръ Божій“. 1904 г.
2. Бартольдъ. В. проф. Исторія изученія Востока въ Европѣ и въ Россіи. С.-Петербургъ. 1911.
3. Бельше. В. Исторія міросозерцанія до Колумба. С.-Петербургъ. 1903.
4. Богдановичъ. очерки изъ прошлаго и настоящаго Японіи. С.-Петер. 1905.
5. Бруксъ Адамсъ. Новая Держава. Москва. 1910.
6. Быкова. А. Ф. Сѣверо-Американскіе Соед. Штаты. С.-Петербургъ. 1913.
7. „Бюллетень Киевскаго Коммерческаго Института“. Кіевъ. 1913.
8. Венюковъ. М. Обозрѣніе японскаго архипелага. С.-Петербургъ. 1871.
9. Вильмъ. А. К. Экономическое оправданіе русского дальневосточного рейса. (Рукопись).
10. Виннеръ. Р. проф. Учебникъ Новой исторіи.
11. Водный. К. Г. проф. Статистика. Кіевъ. 1912.
12. Воейковъ. А. И. проф. Будетъ-ли Тихій океанъ главнымъ торговымъ путемъ земного шара? С.-Петербургъ. 1911.
13. „Востокъ“. локогама. 1908.
14. „Вѣстникъ Азіи“. Харбинъ. 1909—1911 г.
15. „Вѣстникъ Финансовъ, Торговли и Промышленности“—за 1912, 1913 и 1914 г. г.
16. Геблеръ. К. Исторія Америки до Колумба. Москва. 1901.
17. Гиббінсъ. Г. Исторія торговли Европы. С.-Петербургъ. 1901.
18. Гольдштейнъ I. М. проф. Панамскій каналъ, паденіе хлѣбныхъ цѣнъ и наши торговыя договоры. Москва. 1914.
19. — Русско-Германскій торговый договоръ и слѣдуетъ ли Россіи быть „колоніей“ Германіи. С.-Петербургъ. 1913.
20. Гроссе. В. Ф. Внѣшняя торговля Китая за 1912 годъ.—„Донесенія Императорскихъ Россійскихъ Консульскихъ представителей за-границей“ № 39. 1914.
21. Гурьевъ. Б. Русская торговля въ Западной Монголіи.—„Вѣстникъ Азіи“. № 10. 1911.
22. — Торговля Россіи съ Китаемъ съ 1880 по 1905 г.—„Вѣстникъ Азіи“. № 5. 1910.
23. „Далекая окраина“. Владивостокъ. 1913.
24. „Дальневосточное обозрѣніе“. С.-Петербургъ. 1911.
25. Декертъ Эмиль. Сѣверная Америка. С.-Петербургъ.

26. *Денисовъ. В. И.* Россія на Дальнемъ Востокѣ. С.-Петербургъ. 1913.
27. *Денисюкъ. Н.* Панамскій каналъ. „Нива“ № 11. 1913.
28. *Домбровскій. А. и В. Ворошиловъ.* Маньчжурія. С.-Петербургъ. 1897.
29. Донесеніе Агента Министерства Торговли и Промышленности въ Шанхай.—По вопросу о положеніи русской торговли и промышленности въ Маньчжуріи. Изд. Министерства Торговли и Промышленности.
30. Донесеніе Императорскихъ Россійскихъ Консульскихъ представителей заграницей по торгово-промышленнымъ вопросамъ. Издание Министерства Торговли и Промышленности. 1914.
31. *Дюмоларъ Генрихъ.* Японія. С.-Петербургъ.
32. Издание Гл. Управления Землеустройства и Земледѣлія. Выпускъ X. Голландія. 1913.
33. *Казанцевъ Николай.* Географія Россійской имперіи. Москва. 1912.
34. *Кандаровъ. П. Д.* Панамскій каналъ.—Журналъ М. П. 1910 к. 3.
35. „Кievская Мысль“. Киевъ. 1914.
36. *Койдзуми. Б.* Вся Японія. Нагасаки. 1908.
37. *Кротковъ. Н. Н.* Русская мануфактура и ея конкуренты на китайскомъ рынкѣ. С.-Петербургъ. 1914.
38. *Крымовъ Вл.* На Панамскомъ каналѣ.—„Новое время“ № 13.463. 1913 г.
39. *Кулишеръ. И. М.* Лекціи по истории экономического быта Западной Европы. С.-Петербургъ. 1910.
40. *Кюнеръ. Н. В.* проф. Коммерческая географія Китая. Владивостокъ. 1909.
41. *Лаутереръ. д-ръ.* Японія. С.-Петербургъ. 1905.
42. *Лесгафтъ.* Краткій курсъ географіи Россіи. С.-Петербургъ. 1913.
43. *Листъ Францъ.* Международное право. Юрьевъ. 1912.
44. *Ляхницкий. В. Е.* Работы по сооруженію Панамскаго канала. С.-Петербургъ. 1914.
45. *Майский. В.* Англія и Панамскій каналъ.—„Кievская мысль“ № 30. 1914.
46. *Моревъ. В. В.* Очеркъ коммерческой географіи и хозяйственной статистики Россіи сравнительно съ другими государствами. С.-Петербургъ. 1910.
47. *Николаевъ. А. А.* Очерки по истории японского народа. С.-Петербург. 1905.
48. *Новаковскій. С. І.* Сельское хозяйство современной Японіи. Киевъ. 1913.
49. — Выставки въ Америкѣ въ 1915 году. Киевъ. 1914.
50. — Значеніе Панамскаго канала для Россіи.—Студенческій Бюллетень Kiev. Ком. Института“ № 6. 1913.
51. *Озеровъ. И. Х.* проф. Чему учитъ насъ Америка. Москва. 1908.
52. „Океанскій Вѣстникъ“. Владивостокъ. 1913.
53. *Павловичъ. М. П.* Великіе желѣзнодорожные и морскіе пути будущаго. С.-Петербургъ. 1913.
54. *Павловичъ. Мих.* Панамскій канал.—„Дзвин“ № 11. 1913.
55. *П—евъ.* Панамскій каналъ и его грядущее значеніе.—„Вѣстникъ Финан. Торг. и Промышленности“ № 38 и 48. 1912.
56. *Петровъ Аркадій.* Китай за послѣднее десятилѣтіе. С.-Петербургъ. 1910.
57. — Международное соперничество на Дальнемъ Востокѣ.—„Русский экспортъ“ № 4. 1914.

58. *Поповъ. И. И.* Отъ Небесной Имперіи къ Серединной Республікѣ. Москва. 1912.
59. *Реклю Элизэ.* Земля и люди. т. XVII. Западная Индія и Мексика. Изд. А. Ильина. С.-Петербургъ. 1896.
60. *Ренз Пинонъ.* Борьба за Великий океанъ. Москва. 1904.
61. „Русский Экспортъ“. С.-Петербургъ. 1914.
62. *Саймонсъ. А. М.* Американскій фермеръ. С.-Петербургъ. 1906.
63. *Свѣтниковъ. А.* Русские въ Монголіи.—„Вѣстникъ Азіи“. № 3. 1910.
64. *Сиверсъ Вильгельмъ.* проф. Азія. С.-Петербургъ.
65. — Южная и Средняя Америка. С.-Петербургъ.
66. *Стэдъ. А.* Японцы о Японіи. С.-Петербургъ. 1906.
67. *Сыромятниковъ. С.* Постройка Панамскаго канала.
68. *Тидеманъ. Б. Г.* Къ вопросу о неудовлетворительномъ состояніи въ Нючжуанѣ денежнаго обращенія.—„Донесенія Императорскихъ Россійскихъ Консульскихъ представителей за-границей“. № 39. 1914.
69. *Тимоновъ. В. Е.* проф. Мировой водный путь черезъ Панамскій перешеекъ. С.-Петербургъ. 1913.
70. „Торгово-Промышленная Газета“. С.-Петербургъ. 1913.
71. *Тренюхинъ. В. М.* Панамскій каналъ.—Ізвѣстія Собр. Инж. Путей Сообщенія. № 1909. № 2 и № 3.
72. Труды Перваго Областного Съезда Юго-Западнаго края по вопросамъ экспорта въ связи съ пересмотромъ русско-германскаго торгового договора, состоявшагося въ Киевѣ 17—21 февраля 1914 г. Киевъ. 1914.
73. *Уинзоръ Джастинъ.* Христофоръ Колумбъ и открытие Америки. С.-Петербургъ. 1893.
74. *Фридрихъ Эрнстъ.* проф. Общій очеркъ экономической географіи. С.-Петербургъ. 1910.
75. Чемберленъ. проф. Вся Японія. С.-Петербургъ.
76. *Штейнфельдъ Николай.* Русское дѣло въ Маньчжуріи. Харбинъ. 1910.
77. *Экштейнъ Густавъ.* Рабочее движение въ Японіи. С.-Петербургъ. 1905.
78. Энциклопедический словарь—изданіе „Просвѣщеніе“.
79. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефона.
80. Энциклопедический словарь изд. т—ва „Гранатъ“.

## 2) На англійскомъ языку.

81. *Abbot Henry.* Problems of the Panama Canal. New-York. 1907.
82. American Almanac, Year-Book, Cyclopedias and Atlas. New-York. 1904.
83. „American-Japanese Trade Journal“. Seattle. 1911.
84. Annual Report of the Mercantile Marine Bureau for the year 1911—1912. Tokyo. 1913.
85. Annual Report on Reforms and Progress in Chosen. (Korea). Seoul (Keijo). 1911.
86. Annual Return of the Foreign Trade of the Empire of Japan. Tokyo. 1912.
87. Annual Return of the Foreign Trade of Taiwan (Formosa). Tokyo. 1911.

88. *Arias. H.* The Panama Canal. London. 1911.
89. *Bishop. I.* The Panama Gateway. New-York. 1913.
90. *Browne. A.* Panama. London. 1913.
91. „Chamber of Commerce Journal“. Iokohama. 1912—1913.
92. China Social and Economic Conditions. The Annals of The American Academy of Political and Social Science. Philadelphia. 1912.
93. *Chisholm. G. prof.* Handbook of Commercial Geography. London. 1913.
94. *Cole Ralph.* The Future of the United States in the Pacific.—„Pacific Era“ № 5. 1908. Detroit.
95. *Cornish Vaughan.* The Panama Canal and its Makers. Boston.
96. *Edwards. A.* Panama, the Canal, the Country and the People. New-York. 1912.
97. *Erle Richards.* The Panama Canal Controversy. Oxford. 1913.
98. *Evans. R.* The Panama Canal.
99. Exporters' Directory of Japan. Tokyo. 1913.
100. Fifty years of New Japan. Compiled by Count Shigenobu Okuma. London. 1909.
101. *Franck. A.* Things as they are in Panama. London. 1913.
102. *Fraser. I. F.* Panama and what it means. London. 1913.
103. *Hildreth's Clement.* Japan as it was and is.
104. *Ichinomiya. R.* The Foreign Trade of Japan.—„Japan and Japanese-American Relations“. New-York. 1912.
105. *Iokoi. T. prof.* Commercial History of Japan. Tokyo. 1913.
106. *Iyenaga. T.* Japan in South Manchuria.—„Japan and Japanese-American Relations“. New-York. 1912.
107. James Ten Broeck Bowles. Sanitation on the Isthmus.—„The Survey“ № 1. 1912.
108. Japan and Japanese-American Relations. Clark University Addresses. Edited by George Blakeslee. New-York. 1912.
109. Japan in the Beginning of 20-th Century. Tokyo. 1904.
110. „Japan Financial and Economic Monthly“. Tokyo. 1911, 1912 и 1913.
111. Japans' Industries. (An Exponent Encyklopedia of the Present Industries of Japan). Osaka. 1910.
112. „Japan Magazine“. Tokyo. 1912 и 1913.
113. Japan Year-Book. Tokyo. 1911.
114. Japan Year-Book. 1912.
115. *Johnson Emory. prof.* Panama Canal Traffic and Tolls. Washington. 1912.
116. *Johnson. W. F.* Four centuries of the Panama Canal. London. 1907.
117. „Journal of American Asiatic Association“, New-York. 1908.
118. *Kawakami Kiyoshi. K.* American-Japanese Relations. New-York. 1912.
119. *Keane. A. H.* Central and South America. London. 1911.
120. *Lindsay. F.* Panama and the Canal to-day. Boston. 1912.
121. *Makino Baron.* Trade with China since the Revolution.—„Japan Magazine“ № 6 1912.

122. *Masuda. T.* The Foreign Trade of Japan and its Future Prospects.— „Fifty Years of New Japan“. London. 1909.
123. *Matsumura. Y.* Modern Commercial Geography. Tokyo. 1906.
124. *Maxey Edwin.* Japanese-American Relations as Affecting the Control of the Pacific— „Japan and Japanese-American Relations“ New-York. 1912.
125. *Melven William.* A Commercial gazetteer of the world. London. 1905.
126. *Minig* in Japan, past and present. Published by the Bureau of Mines, the Department of Agriculture and Commerce of Japan. Tokyo. 1909.
127. *Mochizuki Kotaro.* Japan and America. Tokyo. 1909.
128. *Morris Charles.* Industrial and Commercial Geography. Philadelphia. 1910.
129. *Munro Dana. G.* American Commercial Interests in Manchuria.— „China Social and Economic Conditions“. Philadelphia. 1912.
130. *Nippon Yusen Kaisha*—Official Shippers' Guide. Tokyo. 1912.
131. *Okuma. S. Count.* The Future of the Pacific Coast America: its Significance of Japan.
132. *Oppenheim. M. A.* The Panama Canal Conflict between Great Britain and The United States of America. Cambridge. 1913.
133. „Oriental Review“. New-York. 1912.
134. „Pacific Era“—Detroit. Mich., U. S. A. 1908.
135. *Pennel Joseph.* Pictures of the Panama Canal. London. 1913.
136. *Porter Robert.* The full Recognition of Japan. London. 1911.
137. *Redway. I. W.* Commercial Geography. New-York. 1908.
138. „Republican Advocate“. Shanghai. 1912.
139. *Roorbach G. B.* China: Geography and Resources.— „China Social and Economic Conditions“. Philadelphia. 1912.
140. *Saxon Mills. I.* The Panama Canal. London. 1913.
141. Second Annual Report on Reforms and Progress in Korea. Seoul. 1909.
142. *Scruggs. W. L.* The Colombian and Venezuelan Republics. Boston. 1910.
143. *Shibusawa Baron.* Japan's Relations with America.— „Japan Magazine“ № 9. 1913.
144. *Smith. G.* Life and enterprises of F. de Lesseps. London. 1895.
145. Statesman's Year-Book. London. 1906.
146. Statesman's Year-Book. London. 1913.
147. Statistical Abstract for the principal and other Foreign Countries in each year from 1899 to 1910. London. 1911.
148. Statistical Summary of Taiwan. Tokyo. 1912.
149. *Takekoshi Iosaburo.* Japanese Rule in Formosa. London. 1907.
150. *Teodore Richards.* The Future of the Japanese in Hawaii.— „Japan and Japanese-American Relations“ New-York. 1912.
151. Thirteenth Financial and Economic Annual of Japan. Tokyo. 1913.
152. *Tilden John.* A Commercial geography. Boston. 1891.
153. Twenty-eighth Statistical Report of the Department of Agriculture and Commerce Japan. Tokyo. 1913.
154. *Webster William.* A general history of Commerce. Boston. 1903.
155. *World. Almanac and Encyclopedia.* New-York. 1914.
156. *Yamawaki. H.* How to utilize of Panama—Pacific Exposition.

157. *Yeats. John.* The Growth and vicissitudes of Commerce in all ages. London.

### 3) На французскомъ языке.

158. *Bellet Daniel. prof.* La nouvelle voie maritime le canal du Panama. Paris.
159. *Bunau-Varilla Philippe.* Panama. La Création, la destruction, la re-surrection. Paris 1913.
160. *Cermoise. N.* Deux Ans à Panama.
161. *Fraser. I. F.* Panama. L'oeuvre gigantesque. Paris. 1913.
162. Résumé statistique de l'Empire du Japon. Tokio. 1913.
163. *Tavernier. E.* Étude du Canal Interocéanique de l'Amérique Centrale. Paris. 1908.

### 4) На японскомъ языке.

164. „Дзицу-гіо но Нихонъ“ № 4. 1911.
165. „Заикан. № 6. 1910. Статья барона Кимоцуки Кенко.
166. *Iokou. I.* проф Нихонъ сиого си.
167. „Кайкоку коронъ“ № 8. 1913. Статья проф. Ито.
168. „Ниппонъ Кейзай синсі“. № 11. 1912.
169. Панама Тайхейю Банкоку Дайхакуранкай. Санть-Франциско. 1912.
170. Панама унга-но-каицу ни цунте. локогама. 1912.
171. „Сіохінъ цінрецуканъ Хококу“. № 46. 1913.
172. „Тобо Кюкай Кайхо“ № 207. 1912.
173. Тоio кейзай симпо“ № 553. 1911.
174. „Tokio кейзай засси“ № 1.607. 1911.
175. Уеда Тайдзиро. проф. Сиого си кюкасіо.
176. *Хори. Коки.* проф. Панама унга-но кейзан-теки эйкіо во рондзу. „Ко-куминъ Кейзай Засси“. 1911.



