

YUANDONG EZHONG

JINGJI GUANXI

19 SHIJI—20 SHIJI CHU

远东俄中经济关系

19 世纪——20 世纪初

〔苏〕加·尼·罗曼诺娃 著

宿丰林 厉 声 译

郝建恒 校

255.2

黑龙江科学技术出版社

Академия наук ссср
Институт дальнего востока
Дальневосточное отделение
Институт истории, археологии и этнографии
народов дальнего востока

Г.Н.РОМАНОВА

**Экономические отношения
России и Китая на Дальнем
Востоке
XIX—начало XXв.**

Издательство « наука »
Главная редакция восточной литературы
Москва 1987

目 录

前 言	(1)
第一章 17世纪至19世纪上半叶的俄中经济关系	(17)
第一节 俄中贸易关系的起源	(17)
第二节 18世纪至19世纪上半叶的俄中贸易	(26)
第二章 俄国远东和满洲居民直接经济联系的建立与发 展 (19世纪下半叶至20世纪初)	(40)
第一节 19世纪下半叶的远东国际局势	(40)
第二节 19世纪下半叶阿穆尔沿岸地区和滨海地区 的经济开发	(47)
第三节 19世纪下半叶满洲的经济发展	(55)
第四节 19世纪下半叶俄国远东和满洲居民贸易关 系的发展	(61)
第五节 远东俄中经济关系的扩大 (1895—1903)	(73)
第三章 1900——1917年的远东俄中经济关系	(87)
第一节 20世纪初远东的国际形势	(87)
第二节 俄日战争至第一次世界大战期间的远东俄 中经济关系 (1904—1914)	(93)
第三节 第一次世界大战期间的远东俄中经济关系 (1914—1917)	(106)
第四节 19世纪下半叶至20世纪初俄中经济关系对 于俄国远东和满洲经济发展的意义	(112)
结 语	(120)

附录一 统计表.....	(124)
附录二 参考书目.....	(133)
人名译名索引.....	(215)
地名译名索引.....	(222)
译后记.....	(234)

外，研究这个课题对于进一步研究移民和经济开发时期俄国远东的历史以及帝国主义时期中国最重要的区域之一——满洲（这时，它已成为帝国主义激烈的政治和军事角逐的场所）的历史，也都十分重要。

这个题目包含的许多方面的问题，在马列主义经典作家的著作中都有直接阐述。马克思和恩格斯曾在许多著作中论述过俄中恰克图贸易的成就，并指出了它与中国同西欧各国贸易的根本区别（见书目1；3；4；5；6；7；9；12；）。例如，马克思在《俄国的对华贸易》一文中指出：“既然俄国人没有同中国进行海上贸易，他们从来就和有关这个问题的纠纷没有利害关系，过去和现在都从来没有卷入这种纠纷里去，因此，中国人的反感也就没有扩展到俄国人身上，中国人自古以来就对从海上侵入他们国家的一切外国人抱着反感，而且不是毫无根据地把他们同……海盗或冒险家相提并论。不过，俄国人自己独享内地陆路贸易，成了他们没有可能参加海上贸易的一种补偿，看来，在内地陆路贸易中，他们是不会有竞争者的。”（书目4，第157—158页）中东铁路的修筑对于扩大19世纪与20世纪之交远东俄中经济贸易关系起了巨大作用。马克思提出的运输业属于物质生产领域（书目10，第171页；书目11，第422页）以及铁路是经济和社会落后的国家现代工业之先声的论点（书目2，第228页），有助于我们确定分析和评价这种作用的角度。

列宁在《俄国资本主义的发展》一书中指出了西伯利亚和远东对于俄国资本主义“横向”发展的意义，从而揭示了俄国在这一区域同各交界国建立积极经济联系的前提。列宁十分关注中国这个成为19世纪与20世纪之交帝国主义激烈争夺的对象的国家。他在许多文章中明确指出了资本主义列强对华政策的帝国主义性质（书目17；16；18；21；22；23；24）。列宁关于必须根据“统治阶级的经济利益和经济状况”紧密结合对内政策去分析对

外政策的方法论指示，对于国际关系研究者来说具有永恒的意义（书目27，第93页；29，第327页）。

列宁的《帝国主义是资本主义的最高阶段》一书提出了关于资本输出、关于各主要资本主义国家争夺销售市场和在经济与政治上瓜分世界等问题的一些最重要的理论观点（书目25）。列宁认为，追求新的殖民掠夺是垄断资本主义经济规律发生作用的必然结果。在这部著作中，他还深刻揭示了铁路运输业的发展与资本主义大生产及资本输出的关系。

马列主义经典作家所提出的上述论点对我们所选的题目至关重要。

这一研究是建立在具体分析俄国和外国史料的基础之上的。在这些史料中，首先应当指出的是现存于我国各级国立档案馆的中央和地方机关的个人资料以及涉及到我们所研究问题的条约性质的文献资料。

各中央机关的相应的资料分别藏于苏联中央国家历史档案馆（书目34—41）、俄国对外政策档案馆（书目32；33）、苏联海軍中央国家档案馆（书目44）和苏联科学院东方学研究所列宁格勒分部东方学家档案库（书目48）。这些档案资料涉及中东铁路的修建史、清政府在这个问题上的立场、俄国在满洲的企业以及俄中贸易的某些详情细节；其中许多资料是首次运用于学术研究。这些资料的大部分属于俄国驻外国外交代表的报告、各级政府机关同他们的往来信函、各种训令、谕旨以及阿穆尔沿岸地区历届总督的报告。

第二类史料主要藏于远东的两个州的档案馆：赤塔州国家档案馆（书目49—56）和阿穆尔州国家档案馆（书目60—62）。它们为我们研究这一时期远东的俄中贸易提供了许多新的资料。第三类史料属于国务活动家们的个人资料，其中也包含一些有关19世纪和20世纪之交俄国远东经济政策的资

料。它们收藏于苏联中央国家十月革命档案馆和苏联海军中央国家档案馆(书目46; 47; 45)。各种条约性资料, 其中包括有关签订1896年中东铁路修筑合同和改订1881年圣彼得堡条约的资料, 现保存于苏联中央国家历史档案馆(书目34; 35)和俄国对外政策档案馆(书目32; 33)。此外, 也利用了哈巴罗夫斯克边疆区国家档案馆和俄罗斯苏维埃联邦社会主义共和国中央国家远东档案馆的史料。

现已公开发表的本研究课题的主要史料是各种条约性资料(书目124; 书目82, 第119页)以及17—18世纪俄中关系的文件和资料汇编(书目120; 121; 122)。有关俄国远东经济发展和俄中贸易的仅存的统计资料包含于历届阿穆尔沿岸地区总督的报告之中(书目75; 76; 77; 78)。

有关满洲经济发展的珍贵资料当属 A. B. 鲁达科夫于1903年翻译出版的中国史料《吉林通志》的俄译本(书目117)。由财政部办公厅编的《满洲志》(Д. М. 波兹涅耶夫校订)作为19世纪末满洲经济和内部贸易的史料很值得注意(书目107)。地方性统计资料集《阿穆尔河沿岸地区——事实·数字·考察结论》中载有关于俄国远东经济发展和对外经济关系的具体资料(书目113)。

值得注意的统计资料有:《俄国欧亚边境对外贸易概述》(书目97—99)以及主要由1921年建立的中东铁路经济调查局和1900—1927年间在满洲从事研究活动的俄国东方学家协会公布的大量报告和经济特写(书目108; 126; 85)。这两个机构的主要着眼点在于满洲的经济, 其次是它的历史问题。中东铁路管理局职员 E. X. 尼鲁斯编撰的《中东铁路历史概述》一书的特点是实际资料丰富(书目85)。书中载有许多关于俄国在满洲的投资、中东铁路的修筑、华俄道胜银行建立的资料。

出自阿穆尔总督辖区供职人员手笔的各种出版物是我们进行本课题研究的重要史料。前滨海省驻军司令 П. Ф. 翁特尔贝格的

著作（书目133；134）以及A·西利尼茨基的著作（书目127）属于此类资料。总的来看，这些著述的共同特点是努力为巩固沙皇俄国在远东的地位作论证，书中设有揭示阻碍这一地区工业、农业和贸易发展的真正的社会经济原因。旅行家Г.Е.格鲁姆—格日迈洛的著作（书目83）以及设在哈尔滨的俄国东方学家协会和中东铁路经济调查局的各种定期刊物（《亚细亚时报》、《满洲杂志》、《满洲经济通报》）也提供了有关19世纪末远东俄中贸易的实际资料。

在编写本书过程中，我们还利用了国际关系方面的中文史料（书目135；136；137；138）、包括有中国对外贸易、铁路修筑、中国工业和外国工业资料的各种史料（书目136；139；140；142—145）以及西欧各种文字的条约性资料（书目146；147）。

尽管19世纪下半叶至20世纪初的远东俄中经济关系史问题具有重要的现实政治意义和学术意义，但迄今为止在国内外各种出版物中得到阐述的还仅仅是它的某些方面。本书所参考的历史文献中包括苏联、中国、西欧各国和美国的文献以及日本学者的一些著作。早期俄中贸易关系（17世纪至19世纪上半叶）在M.安德列耶夫和B.Г.库尔茨的著作中有所反映（书目157；241）。对于俄中贸易最有针对性的研究开始于本世纪50年代，其成果表现为M.И.斯拉德科夫斯基、E.B.布纳科夫、O.H.维尔科夫、A.Л.加利佩林等人的著作（书目327；328；330；168；172；176）。B.C.米亚斯尼科夫和B.A.亚历山德罗夫的作品提供了17世纪俄中贸易关系的珍贵资料（书目275；153）。近年来，在俄中贸易关系（主要是经由恰克图的俄中贸易）研究方面，A.H.霍赫洛夫（书目355；356；357；358）和H.E.叶季纳尔霍娃（书目192；193；194；195）进行着卓有成效的工作。

苏联国内对于19世纪下半叶至20世纪初俄中经济关系的研究可以分为如下几个阶段：1917年以前、1917年至30年代、30年代

研究这个时期的远东俄中经济关系作出了巨大贡献。这部书是根据大量档案资料写成的，这些档案资料多半属于苏联中央国家历史档案馆“财政部文牒”全宗。这是马克思主义历史编纂学在研究帝国主义时期俄国远东经济政策方面迈出的最初的一大步。罗曼诺夫在书中对于前人研究得不够的一些问题，比如1896年俄中密约的缔结经过和中东铁路建设的外交史，一一作了探讨。本书的主要缺点是，书中根本没有阐述日本的政策，而日本是先于沙皇俄国取得在满洲的种种特权的。

苏联远东俄中经济关系史研究第二个发展时期的特点是：扩大了研究范围，分析和综合概括达到了更高的水平。这个时期关于沙皇俄国经济政策的研究是结合关于其他国家在远东的帝国主义政策的研究同时进行的。1934年，B. Я. 阿瓦林的《帝国主义在满洲》一书问世（书目150）。与主要阐述俄国政策的罗曼诺夫不同，阿瓦林考察了在满洲的所有帝国主义国家的经济政策，并着重研究了外国的投资。属于这个时期有关这一问题的苏联历史文献，还有鲍·亚·罗曼诺夫的著作《俄日战争外交史纲》（书目317），这部著作揭露了俄国和日本远东政策的帝国主义性质。

第三个时期的特点是出现了一系列有关我们所研究的这个题目的大部头专著，其中首先应当提到 M. И. 斯拉德科夫斯基的著作《中国对外经济关系发展纲要》、《苏中经济关系概要》和《俄国各族人民同中国的经济贸易关系史》（书目327；328；330）。在第一部专著中，作者主要研究了中国的对外贸易，其中包括同俄国的贸易。后两部专著探讨了自17世纪以来俄中经济关系的各种形式。这3部专著以丰富的实际资料和各种档案史料仔细研究了俄中贸易（主要是恰克图和新疆地区的俄中贸易）的发展过程。同时，作者也很注意研究俄国在华（特别是在满洲）的投资。斯拉德科夫斯基的主要功绩在于，他在苏联史学研究中第一次研究了俄中经济关系的各种形式。

料。这几位作者从马克思主义立场出发，努力揭示西欧各国和美国对华贸易的不平等性。但他们的著作中实际上并没有俄中贸易关系方面的资料。

中华人民共和国60—70年代历史文献的特点是把俄国描绘成一个在对华关系方面一贯推行侵略政策的国家，否认俄中经济关系的互利性质（见书目394；书目383，第10、55、193—194页；书目382，第25、26、41、61—66页；书目352，第2、59—60页；书目418；423，第40页；书目425；书目398，第182—189页；书目406；426；388；书目395，第412页）。

1979年，北京出版了一部两卷本的著作《中国近现代经济史》（书目416），书中客观地阐述了西方各国的殖民主义政策。但是关于中东铁路的论述，失之偏颇，书中没有阐明清政府对于修筑中东铁路问题所持的立场，也没有探讨中东铁路对于发展俄中贸易和满洲经济发展的影响。不过，这部著作统计资料丰富，这些统计资料都是首次运用于科学研究。

本书在编写过程中参考了日本资产阶级学者关于满洲经济、外贸和国际关系问题的一些著作（书目215；427；342；449；148），日本学者在他们随心所欲地评论各主要资本主义国家在华、特别是在满洲的政策时，表现出一种明显的偏见。在他们笔下，日本和英国成了“爱好和平”的“商业”国，而俄国却被归入似乎只对领土扩张感兴趣的“侵略”国之列。日本学者的著作中，值得特别注意的是田保桥洁根据日本、中国及朝鲜的档案史料写成的一部著作（书目342）。这部书的价值首先在于，它对于远东国际关系史上的一个重要时期（即1894—1895年的日中战争时期^①）的种种事件作了系统的论述。但是，田保桥洁为日本侵略政策辩护的解释，不少地方竟与他所引用的文献相矛盾。

① 即甲午中日战争时期。——译者注

19世纪末和20世纪初，西欧和美国的学者们最感兴趣的问题是远东国际关系问题。他们探讨这个问题的目的，与其说是为了研究中国历史，不如说是为在华划分“势力范围”作论证。因为他们实际上很少研究中国本身的历史与经济问题。那个时期资产阶级历史学的一个典型观点是肤浅地将帝国主义各国划分为两类：一类是似乎只对发展对华贸易感兴趣的 国家（英国、美国、日本），另一类则是以“领土扩张”为唯一宗旨的国家（俄国、法国、德国）。（书目161，第167页；书目200，第10页）。这种观点在英国史学家 F.H.巴尔福和 A.克劳斯的著作（书目429；466，第313、325—326页）中有所反映。1898年，英国外交官、外交副大臣 G.柯佐恩的著作（书目445）问世，本书是他两次远东之行的结果。在这本半官方性质的著作中，作者分析了中华帝国垮台的可能性并提出了“拯救”它的办法。

柯佐恩对俄国怀有强烈的敌意。他颂扬英国在远东所起的作用，主张中英两国必须联合反对俄国；而在中东铁路问题上则完全作了否定性的论述。P.H.肯特的著作（书目465）对我们的研究有一定帮助，肯特是在华修筑铁路的直接参加者，也是巩固英国资本在华地位的积极拥护者。肯特也论述了中东铁路问题，但他完全是从政治角度看待中东铁路的，而且明显持有反俄观点。他断言，中东铁路对于发展满洲工业和俄中贸易没起任何作用。

1939年在中国再版的加·加恩的著作是专讲早期俄中关系（其中包括贸易关系）的。这本书在某些观点上同大多数与之同时代的关于这个问题的西方出版物相对立。加恩认为，对于俄国来说，经济利益是发展对华关系的主要因素，而对于当时的中国来说，中央亚细亚的政治关系则是最重要的，这一判断相当客观（书目433，第7、49、50、124页）。

在20世纪初中国对外政治与经济问题的研究方面，曾任中国

究之中，根本没有涉及贸易关系问题，也没有涉及中东铁路对于发展贸易、对于发展俄国远东经济和中国东北经济的影响问题。

美国史学家 C.M. 福斯特的著作收集了大量有关17—18世纪俄中经济关系的资料（书目456）。作者深入研究了俄中两国的商队贸易、恰克图地区的易货贸易以及俄中两国的进出口项目。应当指出，作者对早期俄中经济关系的分析是相当客观的。

美国学者费维恺的著作很注重研究中国经济史问题（书目454；455）。他探讨了中国资本主义发展的分期问题。作者收集了许多以西欧和中国史料为基础的令人感兴趣的实际资料，且在书中引用了有关外国在华投资、铁路修筑以及中国对外贸易（包括对俄贸易）的资料。但是，由于方法论上的局限，费维恺没能从总体上揭示外国对华投资的性质。

50—70年代西方资产阶级史学家撰写的关于19世纪和20世纪之交远东国际关系问题的著作，大都持有偏见（见书目441；442；498；431；468；469；470；485；446；447；461；496；473；484；472；474）。这些著作夸大了美国和英国在对华关系方面的“文明传播者”的作用，而对沙皇俄国的政策却主要是用阴暗的色调来描绘的。例如，美国史学家克·巴斯遵循把帝国主义各国划分成“商业国”（美国、英国）和“大陆国”（首先是指俄国）的传统观念，在沙皇俄国政策和苏联政策之间划了一个等号。美籍华人经济学家侯继明一再颂扬西欧和美国资本促进中国经济发展的“功绩”。罗伯特·G.李把满洲商人在阿穆尔河下游一带的商业交易和他们所进行的勒索活动都解释为合法的“征收贡赋”。大多数西欧和美国学者在涉及俄国对外政策时都只谈它消极的一面，而对其本国政府的政策则说成是特别“克制”的、“取守势”的和“无私”的，似乎其政策是符合中国人民利益的。大多数资产阶级学者所特有的忽视历史主义原则的倾向，使他们得出了种种不正确的结论，错误地解释了本书所研究的这

资料，但在中国官修编年史《清实录》中对此有详尽记载。礼部奉皇帝谕旨为俄国使者们举行了招待会，但不令陛见，理由是其“矜夸不逊”^①，也就是说，显然是由于佩尔菲利耶夫拒绝履行叩头礼仪之故。1662年夏季，佩尔菲利耶夫和阿勃林返回莫斯科（书目120，第16页）。他们的商队带回的各种中国货——贵重丝织品、饰物、茶叶等，使俄国政府很感兴趣。据度支衙门统计，佩尔菲利耶夫和阿勃林运回的全部货物共计价值1057卢布（书目210，第114号文件，第251页）。使团带回莫斯科一件中国的复文，但这件复文的内容直到1675年才为人知晓。复文中写道，博格达汗^②收到了俄国沙皇派人赠送的“贡品”并给沙皇以“恩赏”。

巴伊科夫和佩尔菲利耶夫的使命受挫，不仅说明清朝统治者对于建立与俄国的外交与贸易关系（至少是对于建立俄国方面孜孜以求的那种形式的俄中外交与贸易关系）不感兴趣，而且说明清廷确信它将能迫使俄国政府承认清朝皇帝是至高无上的（书目278，第43页）。此外，这两个使团的失败，也与阿穆尔河上、中游地带复杂的政治形势有关，清朝当局在那里曾试图以武力把其统治扩展到俄国人所占据和开发的地区。

沙皇阿列克谢·米哈伊洛维奇对佩尔菲利耶夫商队带回的中

① 《清实录》原文记载如下：“后阅岁，察罕汗复遣使贡表进贡，途经三载，乃是始至。表内不遵正朔，称一千一百六十五年，又自称大汗，语多不逊。下诸王大臣议，金甯宜逐其使，却其贡物。奏入，得旨，察罕汗虽特为酋长，表文矜夸不逊，然外邦从化，宜加涵容，以示怀柔。……来使著该部与宴，贡物察收。察罕汗及其使量加恩赏，但不必遣使报书。尔衙门可即以表文矜夸不逊，不令陛见之故，谕其使而遣之。”（见《清世祖实录》，第135卷，第8页。）——译者注

② 蒙古语“神圣的汗”，指中国皇帝。——译者注

国货很感兴趣，于是下令筹备一支以阿勃林为首的新商队。将要带往中国的俄国货的价值，据西伯利亚衙门估价共计为5000卢布。商队于1668年从莫斯科启程，途经西伯利亚前往北京。历时3年零3个月，1671年商队返抵托博尔斯克。对比一下运往中国的货物的花销（4540卢布）和在北京销售这些货物的实际进款（8981卢布），就可以看出，俄国国库仅从这次买卖中就获得将近百分之百的利润。按莫斯科价格销售所购中国货的进款计为18752卢布，纯利润为14212卢布（书目120，第144号文件，第293页；第146号文件，第295——297页）。如此高的利润更加增加了俄国政府和商界人士对于开展对华贸易的兴趣。同时，俄中贸易关系的发展也遇到了重重障碍。路途遥远（商队在途中要度过约4年的时间），还要冒遭受游牧民抢劫的风险。开展互利贸易需要探寻更近和更安全的商路（书目330，第94—95页）。

还在派出第一批官方商队之前，俄国就已经与中国建立了相当活跃的间接贸易关系，这种贸易关系是根据商人和各地军政长官的倡议而创建并保持下来的。起初，主要的贸易中心是托博尔斯克（整个西伯利亚毛皮贸易都集中在这里进行）（书目157，第6页）。1689年开辟涅尔琴斯克^①市场之前，中国货交易也主要是集中于托博尔斯克。这些中国货中占首位的在很长时间里一直是棉织品（各种颜色的“中国布”^②、粗平纹布、混杂色的“大布”^③等等），在托博尔斯克从中国进口总值中，棉织品占62—98%。丝织品（锦花绸、缎子、黑丝绒）进口数量不多（约

① 即尼布楚。——译者注

② “中国布”（китайка）又称“南京布”（нанка），一种最初由中国南京输俄的土布。——译者注

③ “大布”（даба），一种中国土布，多为蓝色，来自汉语“大布”。——译者注。

占进口总额4—28%)。在从中国进口总额中占第二位的是各种药用食品(大黄、八角、麝香、茶叶)以及服装和器皿。从1639年到1687年,托博尔斯克的中国货销售额增长了137倍以上,1687年达到24110卢布。18世纪^①70年代以前,在托博尔斯克市场的中国货贸易中占统治地位的是准噶尔和中亚商人,后来是俄国商人。在发展俄中两国经济关系的过程中起过重要作用的城市还有托木斯克和涅尔琴斯克。这两座城市在很长时间里一直是商队带着俄国货和中国货往返的贸易中心(书目172,第115—124页;153,第103、105页)。1668年,俄国第一支私人商队启程前往中国(书目335,第451页)。

1670年,伊·米洛瓦诺夫率领的外交使团从涅尔琴斯克出发前往中国,此行的目的是向中国皇帝传达俄国建立俄中贸易关系的愿望。米洛瓦诺夫使团是沿着一条新的、俄国人过去从未走过的路线——经过祖鲁海图,然后取道海拉尔、齐齐哈尔、吉林、奉天、锦州和山海关,即穿越内蒙和中国东北地区的路线——到达北京的。走这段从涅尔琴斯克到北京的路约需一个半月的时间(书目172,第116页)。米洛瓦诺夫及其随行人员得以在两周时间内熟悉了北京的贸易状况,并坚定了开展对华贸易是有益处的这一主张。途经满洲地区从涅尔琴斯克到北京往返总共需时不足4个月。而且,经满洲去北京的路要比从托博尔斯克经蒙古地区去北京的路好走得多。因此,同中国保持联系的任务交给了涅尔琴斯克行政当局。

1670年,以克拉西科夫为首的官家商队奉命由涅尔琴斯克出发,取道满洲前往北京,这支商队颇为合算地销售了俄国货并采购了大批丝织品等中国货。1674年,一支由43名俄国私商(伊·波尔舍尼科夫、叶·菲拉托夫、加·罗曼诺夫等)组成的商队从

^① 原文如此。似应为17世纪。——译者注

俄国还同时向中国输出了一定数量的外国银币和银器。从中国输入的货物包括瓷器、宝石、大黄、八角、丝绸、各种器皿、金锭和银锭等（书目89，第7页）。商队从莫斯科到北京往返一次约需两年。17世纪俄国东方的主要贸易中心始终是涅尔琴斯克，经满洲城市脑温（齐齐哈尔）前往中国的俄国官方商队通常都由这里出发（书目330，第117页）。官方商队贸易需要负担相当大的运输费和各种杂费支出。此外，尽管政府采取了种种保护措施，官方商队还是受到了私商的激烈竞争。

不愿跟随官方商队去北京的商人们则留在蒙古城市库伦以及脑温进行贸易。贸易方式是以货易货。中国商人运来的货物是金锭和银锭、锦缎、贵重丝织品和棉织品、茶叶、瓷器。俄国商人只被允许在库伦用西伯利亚出产的油性革和粗呢绒换取蒙古人的牲畜。但是后来他们开始偷偷地同这些廉价商品一起运来了许多用以换取中国货的贵重毛皮（书目227，第23，32页；书目89，第7页）。

纵观17世纪的俄中经济关系，我们可以断言，它的发生与发展是客观历史过程（其中包括西伯利亚地区并入俄国）所决定的。出现了开辟一条途经满洲的商路和不断发展远东俄中贸易的可能性。1689年尼布楚条约为发展17世纪80年代前形成的俄中经济关系创造了更加有利的条件。这个条约是19世纪中叶前建立俄中关系的法律基础。

第二节 18世纪至19世纪上半叶的俄中贸易

18世纪初，俄中两国的陆路商队贸易有了进一步发展。进行陆路商队贸易并不是一件轻而易举的事，它在时间上和物质上都有巨大耗费，还需要有人数众多的商务代表和服务人员（书目169，第27页）。此外，私商贸易仍旧在与官方贸易进行激烈竞争。不向国库纳税而擅自将货物运往中国或蒙古地区的俄国商人

从19世纪^①50年代起才为人知悉；关于它50年代前的贸易额，我们只能根据下面一些资料判断：中国人从恰克图运往北京的毛皮比官家运往北京的多1—2倍，即为20—30万卢布，到18世纪40年代，恰克图年贸易额已达40—60万卢布（见书目348，第162页）。从1762年俄国取消官家对毛皮贸易的垄断起，恰克图私商贸易开始迅速增加。（见附表1）

从1755年到1830年，恰克图俄中贸易额增长了几近14倍，即从84万卢布提高到1280万卢布。（见书目227，第67、137、146页；书目456，第332页）中国商人输出茶叶、烟草、绸缎，运回中国的是各种毛皮和纱线。（见书目416，第24页）在18世纪70—80年代，恰克图贸易的商品结构明显不同于较早时期的商队贸易。以前俄国出口的几乎唯一商品是毛皮（主要是貂皮和玄狐皮），然而在18世纪到最后三分之一世纪，虽然毛皮出口额也提高了5—6倍，但越来越占显著地位的是呢子、亚麻布等商品。1762年，毛皮约占俄国出口额85%，1792年则已为70%。（见书目241，第110页）贵重毛皮比重在下降，松鼠皮逐渐占优势，销路很广的还有银鼠皮、黄鼬皮、狐皮、北极狐皮等。

从中国进口的商品结构发生了更大的变化。构成官方贸易主要商品的宝石、白银、黄金，或者完全停止进口，或者只进口很少的数量。丝织品、丝绒这样贵重的货物的比重也下降了。开始占据进口中主要地位的是各种棉织品（“中国布”、“大布”）、糖、砖茶和白毫茶、烟草、胭脂。（见书目330，第162—163页）例如，1751年，棉织品进口额为257940卢布，约占同年俄国从中国进口总额的60%，而在1759—1761年，则已相应地提高到50万卢布，占66%（见书目456，第355页）。棉织品、丝绸和茶叶构成18世纪中国向俄国出口额的90%以上（见书目456，第359页）。

① 原文如此。应为18世纪。——译者注