

XIII

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
Ордена Трудового Красного Знамени
Институт востоковедения

**ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ
СВЯЗИ**

ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИИ

В НОВОЕ ВРЕМЯ
(конец XVIII—начало XX в.)



Москва
«Наука»

Главная редакция восточной литературы
1989

точнее финансовых ресурсов империи в руках центрального правительства. В результате этих реформ, как и в конституционных странах в целом, общая сумма налоговых поступлений в государственную казну с 1881 по 1903 г. увеличилась с 1813 до 2290,3 млн. курушей⁷. Тем не менее этого было еще недостаточно не только для устранения, но и хотя бы для частичного смягчения проблемы дефицита государственного бюджета страны.

Слабая аграрная экономика Османской империи, обеспечивавшая в то время рост национального дохода на душу населения не более чем на 1% в год⁸, была не в состоянии создать материальную и финансовую базу для удовлетворения того объема и той структуры потребностей османского государства, которые скачкообразно развивались у него под воздействием военно-политической, экономической и культурной экспансии Запада. Так, призыв к

необходимости военно-политического противостояния с европейскими государствами и борьба с национально-освободительными движениями внутри империи постоянно поддерживали традиционную для нее генерально-армия. В начале XX в. регулярная армия была армией в мирное время насчитывала около 375 тыс. солдат и офицеров, в случае же возникновения военных действий не могла быть развернута за счет резерва до 1 млн. человек⁹. Армия была вооружена артиллерийскими и стрелковыми орудиями по последним западным формам. Военно-морской флот Османской империи насчитывал несколько броненосцев, торпедных катеров и др. подводные лодки¹⁰.

Расходы на создание и содержание подобного рода армии составляли основную часть огромных непрямых государственных затрат своего государства как при Абдуле Хамиду II, так и при младотурках. В 1887—1903 гг. они нередко приближались к 1 млрд. курушей, а в 1909 г. уже и превышали эту цифру. Помимо этого огромный лист султана и его личная казна, если верить данным османской статистики, до младотурецкой революции насчитывали ежегодно 80—100 млн. курушей¹¹. После младотурецкого переворота содержание султана стало обходиться дешевле, но и тогда на это уходило около 60 млн. курушей ежегодно. Для сопоставления укажем, что на нужды развития (торговля, общественные работы, образование) бюджет младотурецкого правительства в 1910/11 финансовом году предусматривал выделить лишь 200 млн. курушей¹².

Обслуживание внешнего государственного долга было вторым после затрат на армию, флот, полицию и жандармерию статей расходов в османском бюджете. С 1887 по 1903 г. суммы, уходившие на погашение внешней задолженности империи, подскочили со 188 млн. до 375 млн. курушей, а в 1909 г. выплаты по внешнему долгу составляли уже 1129 млн. курушей¹³.

В целом же анализ османского бюджета до младотурецкой революции, а именно в 1887—1903 гг., позволяет заключить, что

от цены государственные расходы Османской империи постоянно увеличивались из года в год. Государственный бюджет был хронически дефицитен. Размеры этого дефицита были на отдельные годы различны и колебались в пределах от 50—57 млн. до 120—154 млн. куручей¹.

Буде империалистический раскол страны государством в короткий срок значительно выросли: в 1910—1912 гг. она составляла уже 257—2676 млн. куручей. Фактически уровень налоговых поступлений в государственную казну в это время даже несколько снижился (на 10—15%) вследствие бюджетных наметок правительства². Некоторые исследователи объясняют это усиление реформ, проведенных империализмом в области финансов и таможенных сборов³. Однако и в условиях империалистического режима бюджет Османской империи продолжал оставаться дефицитным: в 1910—1912 гг. расходы государства превышали доходы на 300—400 млн. куручей⁴.

Буде из сказанного, становится понятным, почему Османская империя испытывала постоянную потребность во внешних финансовых средствах, почему получала такие огромные суммы по кредитам, расходуемым в империалистические цели. В самом деле, из 18 иностранных займов Порты, заключенных в 1880—1908 гг., только два (1903 и 1908 гг.) были использованы в производственные цели — на строительство железных дорог, а прочие второй и третий очереди были направлены на строительство дорог. Прочие фактически на эти цели займам Порты получала 12 344 тыс. тур. лир, что составляло лишь около 12% общей суммы полученных турками правительственных сумм (107 876 тыс. тур. лир) всех иностранных займов этого периода. Все остальное при Абдул Хамиде II, как и во время его преемника, уходило на покрытие дефицита государственного бюджета, закупку вооружения, содержание империалистического аппарата, осуществление государственных внешне-экономических движений, конвертирование государственного долга или выплаты казначейственных обязательств иностранной валютой и т. д.

С приходом к власти империалистический характер использования предпринимавшихся в стране кредитов становился практически тем же. Миллионы заемных средств оставались практически теми же. Правда, из восьми иностранных займов империализм в 1908—1914 гг. при их всех (1908, 1911, 1913 гг.) были предназначены для покрытия расходов, связанных с финансированием военных предприятий строительства и проведением административных работ в районе г. Кайсы. Однако сумма этих займов сама по себе была невелика: 4 млн. тур. лир и составляла в общей сумме полученных империализмом из иностранных займов средств не более 5%.

Низкий уровень экономического развития Турции, хронический кризис ее финансов, непроизводительный характер использования иностранных займов — все это было хорошо известно в финансовых кругах Запада.

Порты, которые существовали в 30—50-е годы XIX в. на две условные группы: финансируемые Оценкой и не финансируемые государством. Так, если до 1860 г. финансирование облигаций оценивших компаний было равно нулю, то в среднем лишь 40% компаний поступали на биржу облигаций, а уровень процента по ним в среднем 3—4, то с начала 60-х годов XIX в. в руки правительства стало входить до 80—90% облигаций государственных компаний, уровень их процента снизился до 3, а на их от 100 млн. руб. пер. вышло Оценкой в 1881—1884 гг. правительство получило 147 млн. руб. 80% облигаций страны были

Причины улучшения условий внешнего кредитования Османской империи в рассматриваемое время были вызваны двумя группами факторов: установлением контроля европейских держав за экономическим развитием этой страны и обострением межимпериалистического соперничества за военно-политическое и экономическое преобладание на Ближнем Востоке. Остановимся на первом из этих факторов и обратим внимание на деятельность той организации, которая реально осуществляла контроль европейского капитала за хозяйственной жизнью Османской империи, т.е. на деятельность Администрации оттоманского публичного долга (АОПД).

Важно и то, что введенный АСНД порядок регулярной уплаты налоговых сумм служил, по мнению большинства авторов (80—85%) тогда существовавшим основным стимулом, способствовавшим на сложившихся стартовых условиях развитию экономики юга. Среди же служилых, плативших сборы налогов, было, по правде, немало и таких налогоплательщиков, обремененных в результате сборов у населения средств, чем в собственном хозяйстве государственных аппаратов²⁰. Развитие буржуазных форм работы у служилых АСНД обеспечивало большую эффективность и большую упорядоченность эксплуатации населения, чем традиционная основная система вымогательства налогов.

... что для АОПД как буржуазного учреждения было характер-
но стремление не только упорядочить взимаемые предпринимателями
и торговцами феодальные налоги, но и расширить саму
материальную, производственную базу налогообложения
Османской империи. Вследствие этого, АОПД была объективно

заинтересована в развитии ряда отраслей хозяйства в империи,
в повышении товарности их производства. Остановимся, например,
на шелководстве, сбор налогов с которого по условиям Мухаррем-
ского декрета перешел в руки представителей АОПД. Эта отрасль

привлекла, как уже отмечалось в гл. II, со второй половины
19-го века внимание в Османской империи умов. Он был
важным источником шелководного сырья в стране, а также источ-
ником турецкого шелка на европейских рынках со стороны
самостоятельного и дешевого японского и китайского шелка,
импорт которого в Европу стал возможным благодаря
выдаче в строй Суэцкого канала.

С целью поднятия налоговых сборов с производства шелка
АОПД в 80—90-е годы предпринимала ряд шагов по развитию
шелководства в стране. Так, по настоянию АОПД 26 января
1881 г. был издан султанский указ об основании в Бурсе
специальной лаборатории по изучению условий производства и рас-
пространению в стране научных знаний по шелководству. Вскоре
эта лаборатория превратилась в центр подготовки специалистов-
шелководов, где двухгодичное обучение было бесплатным и финанси-
ровалось АОПД. В 1893 г. был опубликован (с опять же не
без участия АОПД) специальный султанский указ, по которому
в торговле и производству сырья в шелковом шелководном сырье
отпускались лишь лица, окончившие Институт шелководства в Бурсе
или имеющие дипломы об окончании аналогичных учебных заведе-
ний в Европе. К 1908 г. число подготовленных в Бурсе специа-
лист-шелководов превысило 900 человек, помимо этого за те же
18 лет в нем окончили краткосрочные курсы обучения еще 300 че-
ловек. Все это способствовало повышению культуры производства
шелка в стране.

Главное же в продвижении между 1890 и 1910 гг. АОПД,
вместе с османским правительством, бесплатно распро-
странила среди турецких шелководов около 60 млн. семян
тутовых деревьев, высаженных на площади 130 тыс. га. На сред-
ства АОПД были выделены специальные капиталы на выращи-
вание тутовых деревьев, в районе Салоник при участии османского
правительства была построена шелкопрядильня. Развитие шелко-
водства в стране служило также непосредственно управлению
АОПД конкурсы по шелководству в традиционных центрах этого
производства в Турции². В результате всех этих мероприятий
шелк в империи в течение 1890—1910 гг. увели-
чился в 10 раз³, что не могло не сказаться на уровне до-
ходов АОПД. По данным Ш. Мораваса, доходы этой организации

Аналогичные меры были предприняты АОПД и в отношении османских виноградарей и виноделов, право сбора налога с которых по Мухарремскому декрету также находилось в руках представителей европейских кредиторов.

Примером стимулирования и одновременно эксплуатации традиционного производства в Османской империи буржуазией Запада в конце прошлого века может служить и деятельность в этой стране не известного общества «Режи де табак оттоман» («Режи»), являвшегося, по существу, дочерним предприятием АОПД.

Подобным же образом действовали представители европейских кредиторов и в других отраслях османской экономики, находившихся под их контролем.

Говоря о деятельности АОПД по расширению экономической базы эксплуатации населения Османской империи финансовым капиталом Запада, нельзя не отметить ту роль, которую эта организация играла в строительстве османских железных дорог. Начиная с 1886 г., времени выдачи концессии на строительство железнодорожной линии Хайдарпаша — Анкара, АОПД служила посредником между иностранными железнодорожными компаниями и османским правительством, гарантируя и обеспечивая регулярную выплату фиксированных концессионными соглашениями размеров прибылей. АОПД страховала, таким образом, капиталовложения в строительство железных дорог в европейской (линии Салоники — Стамбул, Салоники — Монастыр) и в азиатской (линии Измир — Касаба, Дамаск — Хама, Хайдарпаша — Анкара, Эскишехир — Конья) частях Османской империи²⁶.

В конечном итоге вся эта деятельность АОПД приводила к существенному увеличению степени экономической эксплуатации империи европейским капиталом,

Другим существенным фактором, развивавшимся параллельно с активностью АОПД и создававшим условия для прилива иностранного капитала в экономику империи в конце XIX — начале XX в., явилось значительное расширение в ней сети иностранных банков. Так, крупнейший из них Имперский оттоманский банк с 1883 по 1911 г. увеличил число своих отделений в стране с 14 до 70, открыв их практически в каждом крупном населенном пункте³². Вместе с этим в рассматриваемый период существенно расширилось и национальное представительство различных групп финансового капитала в Османской империи. Это произошло прежде всего за счет стремительной экспансии немецких банков на Ближнем Востоке, свидетельствующей о вступлении Германии в борьбу за передел сложившихся в этом регионе мира сфер экономического влияния других империалистических государств. В 1888 г. в Стамбуле открыл свое отделение крупнейший в Германии «Дойче банк», в 1899 г. в Палестине был организован Немецкий палестинский банк, в 1906 г. в Стамбуле группой немецких банков был основан Немецкий восточный банк.

Деятельность немецких банков в Турции резко контрастировала с активностью британских и французских финансовых учреждений в этой стране. Конкурируя с финансовой буржуазией «старых» колониальных держав и внедряясь в экономику Ближнего Востока, они использовали новейшую технику и приемы финансовых операций, обеспечивали своим клиентам наиболее выгодные по тогдашним меркам условия для капиталовложений и кредита. Позиции германских банков в экономике Османской империи поэтому быстро укреплялись. Так, Немецкий палестинский банк, начав свою деятельность с капиталом в 800 тыс. марок, к 1913 г. довел его до 32 млн. марок и помимо Стамбула открыл свои отделения в других городах Турции³³.

В рассматриваемое время в османскую экономику усилилось также внедрение австро-венгерских и итальянских банков. В начале XX в. в Стамбуле было открыто отделение Русского банка для внешней торговли. Из всех иностранных банков, действовавших в Турции накануне первой мировой войны, наиболее крупными являлись Имперский оттоманский банк (франко-английский капитал), отделение «Дойче банка», Немецкий восточный банк, Немецкий палестинский банк, Национальный турецкий банк (английский капитал), Салоникский банк (франко-английский капитал), отделение Лионского кредита (французский капитал), отделение Римского банка, отделение Венского банка и др.³⁴

Следующим этапом в развитии финансовой империи османов во время первой мировой войны стало активное участие в ней Германии.

Таким образом, к началу первой мировой войны в Турции сложилась финансовая империя, в которой доминировали иностранные капиталы. В рассматриваемый период Германия и Франция были главными конкурентами в борьбе за экономическое влияние в Османской империи. В результате этой борьбы

Таблица 2

Иностранные банки в Турции по состоянию на конец 1910 г.

Банк	Капитал, фр.	Чистая прибыль, фр.	Дивиденд, %
Имперский оттоманский	125 000 000	11 880 300	9
Немецкий восточный	40 000 000	2 401 240	5
Немецкий палестинский	25 000 000	1 249 369	5
Национальный турецкий	25 000 000	402 325	0
Салоникский	20 000 000	1 328 212	6

* Ашов Б. Банковское дело в Турции. — Промышленность и торговля. 1911, №20, с. 316.

«ростовщический», по определению В.И. Ленина, характер империализма Франции в условиях Турции проявил себя в том, что именно французской буржуазии при посредничестве Имперского оттоманского банка удалось удержать в своих руках наибольшую долю внешнего долга страны. Более того, с 1895 по 1914 г. доля Франции в нем даже повысилась — с 46 до 60%. В то же время английский «колониальный» империализм, для которого была характерна ориентация вывоза капитала прежде всего на свои колонии, постепенно утрачивал завоеванные им прежде позиции в экспорте ссудного капитала в Османскую империю. Доля английских капиталовложений в государственный долг Турции с 1895 по 1914 г. понизилась с 18,4 до 13,7%. И, напротив, роль Германии во внешнем кредитовании Порты благодаря активности «Дойче банка» с конца XIX в. стала существенно расширяться. Бурный рост немецких промышленных монополий при одновременном сохранении значительных пережитков феодализма в сельском хозяйстве страны заставлял «юнкерски-буржуазный» империализм Германии искать разрешения внутренних противоречий его развития за счет внешнеэкономической экспансии с особой силой. Этим, в частности, объясняется, почему немецкие финансисты к 1914 г. сосредоточивали в своих руках уже не 10,5%, как это было в конце XIX в., а более 16% внешних долговых обязательств Османского правительства³⁵.

В последние десятилетия XIX в. в деятельности иностранных банков в Турции наметились характерные для эпохи империализма изменения. Оставаясь по преимуществу все еще финансовыми

учреждениями коммерческого типа, основной целью которых являлось содействие торговой экспансии «своего» национального капитала, эти банки все большее внимание стали уделять обеспечению условий для экспорта европейского функционирующего капитала, т.е. стимулированию инвестиций в промышленность, сельское хозяйство, транспорт и другие подобного рода предприятия в Османской империи.

Наиболее наглядно эти изменения в характере деловой активности иностранных банков в Турции прослеживаются на примерах функционирования Имперского оттоманского банка и «Дойче банка» — двух крупнейших иностранных банков в экономике страны того времени. Ведя между собой ожесточенную конкурентную борьбу, два этих финансовых учреждения, за которыми соответственно стояли промышленные монополии Франции и Германии, способствовали вместе с тем созданию в Османской империи нового инвестиционного климата, во многом отличного от периода 50—70-х годов XIX в.

Так, Имперский оттоманский банк, находившийся к 80-м годам преимущественно в руках финансистов Франции, сумел проложить путь для французского капитала ко многим отраслям османской экономики. В начале 90-х годов банк гарантировал французские капиталовложения в строительство железнодорожных линий Салоники — Стамбул, Измир — Касаба, Бейрут — Дамаск — Хама. Имперскому оттоманскому банку принадлежала также ведущая роль в организации компаний по строительству и эксплуатации предприятий Стамбульского и Бейрутского портов. Банк участвовал в создании ряда муниципальных предприятий в Стамбуле и среди них компаний, контролировавших работу городского транспорта (трамвай), водо- и электроснабжение, телефонную связь. При его поддержке в 1896 г. французскими акционерами была получена концессия на разработку залежей каменного угля в Эреглийском каменноугольном бассейне³⁶.

Для характеристики деятельности Имперского оттоманского банка в султанской Турции важно также подчеркнуть, что большинство из тех предприятий, в организации которых этот банк принимал участие, со временем переходили под его прямой финансовый контроль. В начале XX в. ему же принадлежал и контрольный пакет акций компании «Режи». Таким образом, под вывеской центрального государственного банка Турции в стране формировался (и в этом один из парадоксов ее экономической истории) иностранный концерн, подчинявший своему контролю значительные сектора хозяйства Османской империи.

В противовес экономической активности Имперского оттоманского банка «Дойче банк» создавал в Турции немецкую зону гарантированных капиталовложений. Причем его усилия в этом направлении настойчиво поощрялись и поддерживались правительством Германии и лично кайзером Вильгельмом II. Начало деятельности

«Дойче банка» в Турции было положено в 1888 г., когда для реализации полученной концессии на строительство морского порта и железнодорожной линии Хайдарпаша — Измит (с последующим продолжением до Анкары) банк предоставил заем в 30 млн. марок. Однако свое законченное выражение политика «Дойче банка» поощрения немецких капиталовложений в Османской империи приобрела лишь с заключением в 1903 г. концессии на строительство Багдадской железной дороги, по условиям которой концессионеры получали гарантированные султанским правительством 15,5 тыс. фр. дохода с каждого километра пути и монопольные права на экономическое освоение огромных территорий в зоне прокладки железнодорожных линий: разработку месторождений полезных ископаемых, строительство электростанций, сооружение депо и складов. Все эти предприятия, как и сама железная дорога, были освобождены от уплаты налогов османскому правительству. Равным образом от налогообложения был освобожден и весь необходимый для строительства импорт материалов и оборудования. Концессионеры получали также права на сооружение портов в Багдаде и Басре и свободную транспортировку грузов по Тигру и Евфрату³⁷. По справедливому замечанию советского исследователя А.С. Силина, багдадская концессия стала невиданным даже в условиях полуколониальной страны примером предоставления иностранному капиталу необычайно широких прав на эксплуатацию ее природных богатств³⁸.

При характеристике деловой активности Имперского оттоманского банка и «Дойче банка» в султанской Турции необходимо также отметить, что оба эти финансовые учреждения были довольно тесно связаны с АОПД. Взаимное проникновение капиталов, совместное участие в системе гарантий и осуществлении различного рода экономических проектов (железнодорожное строительство прежде всего), прямой или косвенный контроль за капиталовложениями и работой иностранных предприятий и не в последнюю очередь личная уния руководителей АОПД, Имперского оттоманского банка и «Дойче банка» обеспечили тесное переплетение их экономических интересов в Османской империи. Несмотря на взаимную конкуренцию отдельных национальных групп финансового капитала, представленных в империи этими учреждениями, их совместная деятельность привела тем не менее к созданию единой сети финансово-экономической зависимости страны от монополистического капитала Запада.

Представление о размерах этой сети и ее значении в экономической жизни Османской империи может быть составлено хотя бы из того, что к началу XX в. АОПД распространила свою деятельность на 720 османских учреждений по сбору налогов и контролировала около трети государственных доходов империи³⁹. Своеобразными ячейками этой сети являлись также и десятки разбросанных по всей стране отделений иностранных банков. Если при

этом учесть еще и то, что за АОПД и иностранными банками стояли правительства европейских держав, готовые оказать политическую поддержку союзам своих монополистов, можно прийти к выводу о создании в Османской империи на рубеже двух столетий инвестиционного климата, во многом отличного от периода 50—70-х годов XIX в.

Большая гарантия иностранных капиталовложений в Турции в эпоху империализма привела к изменениям в структуре импортируемого ею капитала. Европейские банки прокладывали путь для прямых инвестиций монополий Запада в ее экономику. Их займы султанскому правительству сопровождались теперь не только требованием закупок промышленных товаров в стране-кредиторе. Обычным условием займа становилось также право приобретения в Турции буржуазией империалистической страны той или иной концессии на разработку минеральных ресурсов, строительство железной дороги, создание каких-либо муниципальных предприятий и т.д. Концессионные договоры, заключающиеся иностранными предпринимателями с османским правительством, предоставляли им права экстерриториальности в пределах полученной концессии и, следовательно, снижали степень риска капиталовложений в этой стране. Помимо этого в основе концессионных соглашений, как правило, лежал принцип налогового иммунитета иностранного предприятия по отношению к действовавшей в Османской империи системе налогообложения: концессионеры освобождались от многих внутренних налогов, их предприятия получали значительные таможенные льготы при импорте необходимого оборудования, при закупках сырья на местных и иностранных рынках. Не случайно поэтому именно концессионная форма стала господствующей формой иностранного предпринимательства в Турции, как, впрочем, и в других полуколониальных странах Востока.

Все это вместе с издавна существовавшим в Османской империи режимом капитуляций и отмеченным выше ростом европейского контроля за экономической жизнью страны создавало предпосылки для расширения притока в ее экономику иностранного производительного капитала. Лишь за девять лет (1888—1896) прямые иностранные капиталовложения в Османскую империю составили свыше 30 млн. ф. ст. Это был период, обеспечивший наибольший приток производительного капитала в турецкую экономику (около 40% всех иностранных прямых инвестиций до 1914 г.). Большая часть этих средств была направлена на железнодорожное строительство в империи. Вторая крупная волна прямых иностранных капиталовложений приходится на 1905—1913 гг., когда в Османскую экономику было вложено более 17 млн. ф. ст.⁴⁰

В итоге пропорции в экспорте европейского ссудного и производительного капитала в Турцию по сравнению с периодом 50—70-х годов XIX в. заметно изменились. Так, если в 1881 г. объем прямых инвестиций буржуазии Запада в предприятия Стамбула

Азиатской Турции составлял лишь 6,4% сумм, вложенных во внешние займы Порты, то к 1914 г. размеры прямых иностранных капиталовложений в промышленность и инфраструктуру этих районов Османской империи поднялись уже до 21,6% по отношению к ее внешнему долгу. По подсчетам современного французского исследователя Ж. Тоби, рост прямых иностранных инвестиций в османскую экономику в 1881—1914 гг. составил 590%, а рост капиталовложений во внешние займы Османской империи за то же время — 108%⁴¹.

Вместе с тем не следует забывать, что именно в этот период в структуре внешнего капитала в Османской империи, на рубеже двух веков, как и прежде, но теперь уже в еще большей степени, преобладали займы, а не прямые капиталовложения. Именно займы составляли основную часть внешнего капитала Османской империи. В 1881 г. на займы приходилось 90% всего внешнего капитала, а в 1914 г. — 80%. Прямые иностранные капиталовложения, наоборот, составляли лишь 10% и 20% соответственно. В 1881 г. на прямые иностранные капиталовложения приходилось 1,2 млн. ф. ст., а в 1914 г. — 2,5 млн. ф. ст. В то же время займы выросли с 1,2 млн. ф. ст. в 1881 г. до 11,7 млн. ф. ст. в 1914 г. Таким образом, к концу XIX — началу XX вв. в Османской империи произошел сдвиг в структуре внешнего капитала в пользу займов. Это было связано с тем, что в этот период Османская империя испытывала острую потребность в деньгах для финансирования своих реформ и развития экономики. Займы были более доступным источником финансирования, чем прямые иностранные капиталовложения, которые требовали более сложной процедуры привлечения и были подвержены риску национализации.

Ниже приводятся данные об иностранных капиталовложениях в различные отрасли экономики Османской империи по состоянию на 1913—1914 гг. (тыс. тур. лир)⁴²:

Железные дороги	53 310
Предприятия общественного пользования (трамвай, водо- и электроснабжение)	5 700
Портовое строительство	4 710
Обрабатывающая промышленность	6 500
Горнодобывающая промышленность	3 580

Эти данные говорят о том, что иностранные инвестиции в Османской империи концентрировались главным образом в отраслях инфраструктуры и предприятиях по добыче и первичной переработке минерального сырья. Подобная отраслевая направленность капиталовложений европейской буржуазии определялась, с одной стороны, структурой и потребностями экономики самих империалистических государств, а с другой — теми объективными возможностями, которыми обладали отсталые социально-экономические и социокультурные структуры Османской империи к поглощению инвестиций производительного капитала Запада.

Важным фактором, способствующим концентрации иностранных инвестиций в инфраструктуре и добывающей промышленности, были также особенности экономической политики Османской империи. В этот период Османская империя проводила политику протекционизма, которая защищала национальную промышленность от иностранной конкуренции. Однако в то же время она предоставляла иностранным инвесторам льготы и привилегии, которые делали инвестиции в инфраструктуру и добывающую промышленность более привлекательными. Кроме того, Османская империя имела богатые запасы природных ресурсов, таких как нефть, каменный уголь и железная руда, которые привлекали иностранных инвесторов.

промышленного рабочего) исторически сложившиеся привилегии в сфере трудовой деятельности на промышленном предприятии с присущей ему автономностью и дисциплиной труда. В то же время на международном уровне выдвигались основные принципы взаимоотношений предпринимателей компаний было требование равенства на конкурентном предпринимательском уровне (на исключительном империально-технологическом персонале). Однако иностранные предприятия постоянно испытывали недостаток в рабочей силе, в то, по свидетельству современников, «отрицательный эффект».

Конституционная деятельность европейских конгрессов в Османской империи осуществлялась в другой подобной роли: специфической, наглядно свидетельствующей о несоответствии условий развития западной дипломатии формально-юридическим условиям иностранного предпринимательства в стране. Развитие капиталистической конституционной активности не только слабости или полного отсутствия соответствующей экономической и социальной инфраструктуры, но также в политической и социальной инфраструктуре. Во времена Абдул-Хамиду II турецкие власти, протестуя усилением европейского влияния в стране, активно саботировали реализацию наметившихся в стране с правами частной собственности иностранцев на землю и другие движимости. Юридическое оформление сделок при покупке земли европейцами могло занять годы, причем в конце концов власти по какому-либо предлогу вообще могли отказаться от выдачи соответствующих документов. В результате подобная ситуация дел, как замечали авторе тех лет, «не только приводила к значительному ограничению иностранцев в пользе, но и предоставляла им привилегии».

Вот еще другой пример — права иностранцев на разработку горнорудных ресурсов Османской империи. Юридический базис, обеспечивавший возможность капиталовложений иностранцев в горнорудное дело и эксплуатацию залежей полезных ископаемых в стране, заложен законами, изданными Портой в 1861, 1868, 1886 и 1906 гг. Закон 1861 г. предоставлял иностранцам право быть лишь консультантами в создаваемых подданными Османской империи горнорудных предприятиях. Согласно этому закону, разрешение на разработку полезных ископаемых в стране могло выдаваться сроком не более чем на 10 лет с обязательной выплатой компенсации османскому правительству четверть части из прибыли. Под нажимом европейской дипломатии этот закон был заменен в 1886 г. на более либеральный, по которому иностранцы в вопросах изыскания и добычи полезных ископаемых в Османской империи получали равные с османскими подданными права.

В дальнейшем благодаря законам 1886 и 1906 гг. условия для иностранных капиталовложений в горнорудную промышлен-

ность Османской империи с формально-юридической точки зрения становились еще более благоприятными. Концессия на разработку того или иного месторождения полезных ископаемых могла выдаваться сроком до 99 лет, при этом размер отчислений в пользу османского правительства колебался в зависимости от вида и условий добычи минералов от 1—5 до 10—20% прибылей предприятия⁴⁶.

Но несмотря на эту и другую подобного рода «специфику» хозяйственной деятельности в Османской империи, иностранные горнозаводчики с лихвой окупали в ней все предварительные расходы. Действительно, если в результате проявления одних сторон общеисторической отсталости Османской империи в ней и возникали значительные преграды для иностранных капиталовложений, то другие аспекты этой отсталости, напротив, создавали для них необходимую почву. Так, возможность применения в этой стране обычных для нее расточительных методов разработки месторождений полезных ископаемых и вместе с тем безудержная эксплуатация дешевого труда местных полупролетариев могли обеспечить значительные прибыли и в османских условиях. В результате с конца XIX в. наблюдался известный приток иностранного капитала в предприятия по добыче полезных ископаемых в Османской империи.

Размеры и динамика прямых капиталовложений в экономику султанской Турции основных групп европейской буржуазии в целом коррелировались с изменением доли каждой из них в османском государственном долге. Для эпохи империализма это было закономерно: процесс сращивания банковского и промышленного капитала проходил не только внутри национальных границ каждой из империалистических держав, но и в мировом капиталистическом хозяйстве. Естественно поэтому, что французский финансовый капитал, обеспечивший наибольшую часть инвестиций в государственный долг Османской империи, занимал лидирующие позиции в капиталовложениях и в других отраслях экономики этой страны. Германия, расширив на рубеже двух столетий экспорт ссудного капитала в Османскую империю, смогла вместе с тем обеспечить свой контроль за развитием железнодорожного транспорта

Иностранные капиталовложения в Османской империи
по состоянию на 1909—1912 гг.*, млн. тур. лир

Таблица 3

	Франция	Германия	Англия	Другие страны	Всего
Железные дороги	23,7	22,7	5,8	1,1	53,3
Предприятия общественного пользования (трамвай, водо- и электро-снабжение)	5,1	3,5	2,5	2,0	5,7
Обрабатывающая промышленность	2,0	1,0	2,5	1,0	6,5
Горнодобывающая промышленность	2,9	0,2	0,5	0,1	3,6
Всего.	33,7	27,4	11,3	4,2	69,1

* Составлено по: The Economic History of Turkey 1800—1914. Chicago, 1980, с. 324.

Балансы движения иностранного капитала в экономике Османской империи*
в среднем за год, млн. ф. ст.

Таблица 4

	1854—1875 гг.	1880—1898 гг.	1899—1913 гг.
Государственный долг			
внешние займы (I)	4,7	0,9	2,7
выплаты по внешним займам (II)	3,1	2,8	4,6
Прямые иностранные капиталовложения			
капиталовложения (III)	0,6	2,3	1,4
перевод прибылей (IV)	0,2	1,1	2,7
Общий баланс движения иностранного капитала			
общий приток капитала (I+III)	5,3	3,1	4,1
выплаты по внешним займам и переводы прибылей (II+IV)	3,3	3,9	7,3
Итог (I+III) — (II+IV)	2,0	-0,8	-3,2

* Составлено по: Pamuk Ş. The Ottoman Empire in «the Great Depression» of 1873—1896. — The Journal of Economic History. 1984, vol. 44, № 1, с. 113.

и портовым строительством в Малой Азии, над значительной частью ее банковской системы. В то же время снижение роли финансового капитала Англии во внешнем кредитовании Порты повлекло за собой и сужение других сфер приложения английского капитала в Османской империи. О распределении капиталовложений основных промышленных держав в экономике Османской империи накануне мировой войны свидетельствует табл. 3.

Другим примером конкуренции империалистических держав в морских перевозках, обслуживавших внешнюю торговлю Османской империи, может служить борьба американской пароходной компании «Барбер Стимшип К^о оф Нью-Йорк» с рингом пароходных компаний Великобритании. Конкуренция между ними велась на новой основе, за счет снижения стоимости фрахта. В результате в 1899—1902 гг. британским судовладельцам удалось задушить своих заокеанских конкурентов. Но они не учли, что за борьбой на линии Левант — США пристально следили судовладельцы других стран, которые, воспользовавшись устранением американской компании, сами установили регулярные рейсы между Стамбулом и Нью-Йорком. Первыми этот вызов англичанам бросили немецкая пароходная компания «Дойче Левантине Линие» и итальянская — «Флорио Руббаттино». Позднее, в 1907 и 1909 гг., к ним присоединились еще и греческие судовладельцы, учредив прямые ежемесячные рейсы между важнейшими османскими портами и Нью-Йорком⁹⁴. Так был положен конец монополии британского флота на обслуживание торгово-пассажирских перевозок между США и странами Леванта.

Ситуация, сложившаяся в конце прошлого и в начале нынешнего века на линии Левант — США, отразила общую обстановку конкурентной борьбы пароходных компаний в бассейнах Черного и Средиземного морей, в результате которой британский торговый флот постепенно утрачивал свои доминирующие позиции в транспортном обслуживании не только американо-турецкой, но и всей османской внешней торговли. В начале XX в. османские порты связывали с внешним миром уже не 15, как это было в 70-е годы XIX в., а около 50 постоянно действовавших пароходных линий, лишь шесть из которых обслуживались судами английской компании⁹⁵.

Снижение доли британского торгового флота в морских перевозках турецких левантийских и черноморских портов являлось одновременно и причиной и следствием тех общих сдвигов, которые на рубеже двух веков произошли в торгово-экономических позициях европейских держав в Османской империи. Британская промышленность, длительное время развивавшаяся в условиях огромной колониальной империи и во многом ориентированная на «свои» колониальные рынки, не выдерживала острую конкуренцию молодых, динамично развивавшихся империалистических стран

в этом открытом для экономического соперничества районе мира. К тому же возможности гарантированного сбыта промышленной продукции в колониях снижали заинтересованность английской буржуазии по сравнению, скажем, с буржуазией Австро-Венгрии или Германии в изучении османских рынков и приспособлении товарных поставок к специфике потребительского спроса местного населения. Поэтому товары английского производства в эпоху империализма постепенно вытеснялись с ближневосточных рынков продукцией Германии, Австро-Венгрии, Италии и других промышленно развитых стран.

Начало этого процесса было отмечено нами при обзоре внешней торговли Османской империи в 50—70-е годы XIX в. Однако в последующие десятилетия он явно усилился. Причём в наибольшей степени утрата Англией прежних господствующих позиций в торговле с Османской империей проявилась на черноморских рынках Турции. Так, по данным английских консульских отчетов, торговые обороты Англии в Трабзоне (Трапезунде), являвшемся тогда основным османским портом на Черном море, упали с 1875 по 1900 г. с 4829 тыс. до 2854 тыс. ф. ст.⁹⁶ Германия же, один из главных торговых конкурентов Англии в этом районе Османской империи, увеличила свои торговые обороты в Трабзоне с 1885 по 1895 г. более чем в 6 раз. Существенно возросла за это же время и торговля Трабзона с Австро-Венгрией.

Торгово-экономическое соперничество между Англией и другими европейскими державами на Черноморском побережье Турции не ограничивалось лишь конкуренцией в Трабзоне, оно распространялось на все это побережье и захватывало также глубинные районы Малой Азии. К концу XIX в. доли основных торговых конкурентов в торговле османских черноморских портов составляли для Англии 14,4%, для Германии и Австро-Венгрии (вместе взятых) — 14,3 и для Франции — 12,1%⁹⁷. В последующие годы торговля Англии в черноморских портах Турции продолжала сокращаться. Косвенным, но в то же время весьма убедительным свидетельством этому может служить перемещение судов британского торгового флота на последнее место среди торговых кораблей других европейских стран по объему грузовых перевозок в Трабзоне и Самсуне (табл. 7).

В последние десятилетия XIX в. и в начале XX в. Англия постепенно утрачивала господствующие позиции в торговле не только на черноморских рынках Османской империи. Растущая конкуренция вытеснила ее также с части рынков в европейских провинциях Османской империи. Об этом говорит потеря британским торговым флотом лидерства в торговле Салоник — основного торгового порта Македонии. Так, если в конце 80-х годов XIX в. стоимость ввоза английской продукции в эту область Османской империи все еще в 1,5—2 раза превышала объемы промышленного сбыта Австро-Венгрии и Франции, то в начале XX в. ситуация здесь в

Таблица 1
Среднегодовые показатели внешней торговли России в 1880-1890 гг.

	Экспорт		Импорт	
	млн руб.	тыс. пудов	млн руб.	тыс. пудов
1880	1000	1000	1000	1000
1881	1000	1000	1000	1000
1882	1000	1000	1000	1000
1883	1000	1000	1000	1000
1884	1000	1000	1000	1000
1885	1000	1000	1000	1000
1886	1000	1000	1000	1000
1887	1000	1000	1000	1000
1888	1000	1000	1000	1000
1889	1000	1000	1000	1000
1890	1000	1000	1000	1000

этом отношении во многом изменилась. По заявлениям британских дипломатов, Англия утратила свои доминирующие торговые позиции в этом районе в связи с переориентацией ее торгового флота на обслуживание трансатлантических линий⁹⁸. Однако относительное снижение доли Англии во внешней торговле европейских вилайетов Османской империи объясняется не только этим.

Главное, что сдерживало торговую экспансию англичан на Балканах, была не малая рентабельность перевозок большегрузным британским флотом зерна и других сельскохозяйственных продуктов из черноморских и левантийских портов, а растущая конкуренция в этих районах сначала Австро-Венгрии и Италии, а позднее и Германии.

«Обширный труд австрийских ученых, — писал в своем вступлении И.И. Голобородько, — должен был показать, что в торговле с Россией Австрия имеет не только большие возможности, но и большие трудности. Промышленность других европейских стран также с трудом могла конкурировать с австрийской промышленностью, которая сумела вытеснить продукты своей промышленности на большинство европейских рынков».

В результате к началу XX в. географическая зона, где торговые позиции Австро-Венгрии преобладали, на Балканах существенно расширилась. Теперь помимо Боснии и Герцеговины она включала в себя также Македонию и Румелию. Новобазарский санджак, по данным И.И. Голобородько, был целиком подчинен интересам австрийского торгового капитала. В европейских вилайетах Османской империи, считал тот же автор, Австро-Венгрия путем экономического захвата «достигла таких результатов, которые ей не дала бы и успешно законченная война с Турцией»¹⁰⁰.

Таблица 8

Доля основных торговых партнеров
во внешней торговле Османской империи*, %, от общего объема

Страна	Импорт, годы			Экспорт, годы		
	1878— 1880	1899— 1901	1911— 1913	1878— 1880	1899— 1901	1911— 1913
Англия	45	35	21	39	35	23
Франция	16	11	9	31	28	19
Австро-Венгрия	14	20	15	11	10	12
Россия	8	8	8	4	3	4
Италия	3	6	7	1	4	3
Бельгия	0,5	3	4	0	1	3
Германия	0,3	3	4	0	1	3
США	2	0,4	3	1	3	6

* Issawi Ch. The Economic History of Turkey. 1800—1914. Chicago, 1980, с. 79.

И тем не менее Австро-Венгрии не удалось монополизировать торговлю в балканских вилайетах Османской империи. С конца XIX в. здесь стала разворачиваться торгово-экономическая экспансия еще одной империалистической страны — Италии. Итальянский капитал стремился вытеснить Австро-Венгрию с албанских рынков и создать там собственную зону торговли. К осуществлению этой задачи итальянская буржуазия приступила, широко используя материальную поддержку государства и, в частности, значительные субсидии правительства национальным пароходным компаниям. Не случайно поэтому число итальянских торговых судов в албанских портах в короткие сроки увеличилось в несколько раз. В 1905 г. итальянская пароходная компания «Апулия» держала в своих руках уже 56% торговых оборотов Скутари (совр. Шкодер), тогда как в 1901 г. в торговых перевозках этого порта ей принадлежало лишь 14%. В то же время доля австрийского «Ллойда» упала во внешней торговле Скутари с 86 до 44%.

Столь же стремительно развивался и сбыт итальянской продукции в Янинском вилайете. С 1900 по 1904 г. он вырос там более чем в 4 раза: с 0,4 млн. и до 1,7 млн. фр. Одновременно с этим вывоз австрийской продукции в этот район Османской империи сократился с 2 млн. до 1,7 млн. фр.¹⁹¹.

Общим же итогом торгово-экономической конкуренции «старых» и «молодых» колониальных держав в Османской империи явилось прогрессирующее увеличение доли последних во внешней торговле этой страны. Экспорт, например, Германии в Турцию между 1880 и 1904 гг. вырос на 1100%, а импорт из нее — на 2200%¹⁰².

несмотря на существенное

увеличение абсолютных объемов товарооборота между Англией и Османской империей (с 1874 по 1910 г. они выросли с 7217 тыс. до 13 298 тыс. ф. ст.), относительная доля Англии в османской внешней торговле с 1880 по 1913 г. понизилась в импорте с 45 до 21% и в экспорте — с 39 до 23%¹⁰³.

В аналогичном положении в торговле с Османской империей на рубеже двух веков оказалась и Франция, длительное время прочно удерживавшая позиции второго после Англии торгового партнера этой страны. Утрата к этому времени Францией промышленного лидерства среди континентальных стран Европы закономерно привела к замедлению ее торгово-экономической экспансии в Леванте. И хотя Франция в начале XX в. по-прежнему представляла собой один из основных внешних рынков сбыта продукции традиционного османского экспорта, пик в развитии торговых оборотов между двумя странами к этому времени был уже давно пройден. Турецко-французский торговый обмен достиг своего максимума (около 400 млн. фр. годового оборота) в начале 70-х годов XIX в. В 1880—1890 гг. он сократился почти вдвое. В дальнейшем, ввиду того что обороты францужско-турецкой торговли практически не расширились, а торговая экспансия Германии, Австро-Венгрии и Италии, напротив, росла, доля Франции в османском экспорте к началу первой мировой войны понизилась до 19%, а в импорте — до 9%.

Таким образом, торгово-экономическое вторжение Германии, Австро-Венгрии и Италии на Балканах и Ближнем Востоке в конце XIX и в начале XX в. разрушило сложившийся здесь прежде баланс экономических влияний капиталистических держав и вместе с ростом межимпериалистических противоречий в этих районах мира подготовило существенную экономическую базу для последующего неравноправного военно-политического альянса Турции с державами Тройственного союза.

В эпоху империализма, как показано выше, зоны торгово-экономических интересов и влияний ведущих капиталистических стран в Османской империи были довольно неустойчивы и подвижны. Нет поэтому необходимости абсолютизировать преобладание какой-либо западной державы в том или ином районе империи на протяжении всего рассматриваемого периода. И тем не менее можно констатировать, что перед началом первой мировой войны, несмотря на острую межимпериалистическую конкуренцию, в Османской империи выделялись районы, где экономическое влияние отдельных империалистических стран становилось определяющим.

Характерным примером в этом отношении может служить практика хозяйственного освоения немцами зоны прокладки Багдадской железной дороги. Акционерное общество Анатолийских железных дорог занималось не только вопросами прокладки и эксплуатации железнодорожных линий. При нем был создан специальный сельскохозяйственный отдел, служащие которого сначала детально

изучили условия сельскохозяйственного производства в районах железнодорожного строительства, а затем после прокладки железных дорог начали активно стимулировать выращивание там определенных сельскохозяйственных культур. Немцы стремились к комплексному освоению концессионных территорий. В докладе директора компании за 1897 г., например, значилось, что, «как и в прошлые годы, руководство акционерного общества постоянно занималось вопросами расширения торговли, промышленности и сельского хозяйства в районах железных дорог»¹⁰⁴. Причем особое внимание обращалось на производство ячменя и хмеля, служивших сырьем для немецких пивоваренных заводов. С этой целью в районы железнодорожного строительства были посланы немецкие агрономы, созданы образцовые сельскохозяйственные фермы. Турецким землевладельцам, земельные участки которых были расположены по обе стороны от железнодорожного полотна Эскишехир — Конья, немцы стали продавать в кредит новейшие по тем временам сельскохозяйственные орудия¹⁰⁵. В этом же районе вдоль железнодорожных линий было проложено 165 км шоссе.

В других районах анатолийской железнодорожной системы немецкие компании проводили ирригационные и мелиоративные работы. Так, в зоне железнодорожной линии Конья — Эрегли было прорыто в общей сложности около 200 км оросительных каналов, существенно улучшивших водоснабжение и условия сельскохозяйственного производства в долине Чумра. Еще одним примером подобного рода активности немецких фирм, связанных с Обществом Анатолийских железных дорог, могут служить землеустроительные работы в долине Чукурова — одного из основных хлопкопроизводящих районов тогдашней Турции. В результате их осуществления сбор хлопка в районе Чукурова (его экспорт в то время был ориентирован преимущественно на Германию) за короткое время вырос более чем в 1,5 раза¹⁰⁶. И наконец, нельзя не упомянуть о проекте ирригации Конийской равнины, где также проходила одна из анатолийских железнодорожных линий, частичная реализация которого, прерванная мировой войной, позволила обеспечить водой 40 тыс. га прежде засушливых территорий в Центральной Анатолии, построить значительное число грунтовых дорог и мостов, создать систему телефонной и телеграфной связи¹⁰⁷.

Центральная Анатолия благодаря деятельности немецкой железнодорожной компании и стоявших за

ее спиной финансовых групп «Дойче банка» стала превращаться в источник сырья и рынок сбыта промышленности Германии.

Немалую роль в хозяйственном «освоении» зоны Анатолийских железных дорог помимо экономических играли и организационные методы деятельности немецких железнодорожных компаний. В связи с этим обращает на себя внимание работа так называемых коммерческих агентств Общества Анатолийских железных дорог. Они открывались немцами в населенных пунктах, расположенных, как правило, на расстоянии 100—125 км от железнодорожных станций. К началу 1902 г. в Турции насчитывалось 23 подобного рода учреждения¹⁰⁸. Формально смысл их деятельности заключался в простой регистрации прибывших в данный населенный пункт грузов с целью последующей отправки на ближайшую железнодорожную станцию. Реально же посредством работы коммерческих агентств Общество Анатолийских железных дорог добивалось значительного расширения зоны торгово-экономической экспансии германских монополий в этом районе Османской империи.

Дело в том, что регистрация грузов в немецком коммерческом агентстве для последующей отправки их по железной дороге обеспечивала грузоотправителю существенное снижение железнодорожного тарифа. Причем размеры этого снижения были рассчитаны таким образом, чтобы компенсировать затраты на перевозку грузов от местоположения коммерческого агентства до железнодорожной станции. Поэтому для анатолийского купечества становилось выгодным осуществлять транспортировку к железнодорожным линиям зерна и других подобного рода объемных и сравнительно дешевых грузов из районов, находящихся на расстоянии 100—150 км от железнодорожных станций. Что касается других видов товаров, более дорогостоящих и менее объемных, как, скажем, мануфактура, то применявшаяся немцами тарифная система стимулировала их распространение в Центральной Анатолии на расстояния от 200 до 300 км от железных дорог.

О том, насколько эффективна была деятельность германских коммерческих агентств по привлечению грузов к железнодорожным перевозкам, можно судить на примере работы такого агентства в г. Нигде, расположенного, кстати говоря, на довольно значительном расстоянии (250—300 км) от железнодорожной станции Конья. Коммерческое агентство было открыто в Нигде в 1897 г., и сразу же товарообмен между этим захолустным анатолийским городком и Коньей заметно возрос. Уже в первые пять лет, когда Нигде был включен в зону действия льготного железнодорожного тарифа, объем перевозок между ними и Коньей увеличился более чем в 2 раза — с 217 т в 1897 г. до 461 т в 1901 г.¹⁰⁹

Манипулируя тарифными ставками, Общество Анатолийских железных дорог могло создавать и определенную социальную инфраструктуру для экспансии немецких монополий в султанской Турции — взращивать «свой», прогермански настроенный слой компрадорской

буржуазии. Так, помимо практики льготных железнодорожных тарифов, применявшихся Обществом Анатолийских железных дорог внутри Турции, в самой Германии немецкими железнодорожными обществами также были установлены весьма низкие тарифы на провоз товаров, направляемых в Османскую империю и следующих из нее. Этим стимулировалось развитие связей между германскими и турецкими железными дорогами, позволявшее расширить прямые товарные перевозки из промышленных центров Германии до любой железнодорожной станции в Анатолии.

В результате этих действий Германия получила возможность расширить свои торговые связи с Востоком и укрепить свое экономическое влияние в Османской империи. Это способствовало усилению позиций Германии на Балканах и в Малой Азии, что было важно для ее стратегических интересов. Кроме того, Германия стремилась к созданию единой системы железных дорог в Османской империи, что позволило бы ей контролировать транспортные пути в этом регионе.

Для самой же Германии манипуляции с железнодорожными тарифами позволяли, с одной стороны, расширять свою торгово-экономическую экспансию в Центральной Анатолии, а с другой — в какой-то мере сдерживать здесь торговые операции своих европейских конкурентов. «Имея право применять к транспортируемым грузам неодинаковый тариф, — писал о практике деятельности дирекции Общества Анатолийских железных дорог русский наблюдатель В.И. Семенов, — администрация всегда может сделать облегчения товарам немецкого происхождения и, наоборот, затруднить доступ грузам иной национальности». В итоге, как отмечал тот же автор, базары в центре Малой Азии и в начале века были «буквально переполнены произведениями немецкой промышленности»¹¹⁰.

Обратимся теперь к деятельности французских капиталистов в Турции. В конце 80-х годов XIX в. русский консул в Ливане замечал, что «французы намерены из Бейрута сделать в Сирии то же, что англичане сделали из Смирны в Малой Азии». Французские фирмы в это время приступили к реконструкции и расширению бейрутского порта, начали изыскательские работы по подготовке к строительству железной дороги от Бейрута к Дамаску¹¹¹. Реконструкция бейрутского порта закончилась в 1895 г., и одновременно с этим французами была введена в строй начинавшаяся от этого порта железнодорожная линия Бейрут — Дамаск — Хауран¹¹².

Заинтересованность Франции в создании в Ливане и Сирии дорожно-транспортной системы и в увеличении пропускной способности бейрутского порта объяснялась тем, что в последние десятилетия XIX в. французский капитал, как и прежде, занимал доминирующее положение в экспортной торговле этих областей Османской империи. Вывоз главного их экспортного продукта — шелка — был тогда ориентирован исключительно на Францию,

а сирийское шелководство монополизировано лионскими фирмами¹¹³. Из Франции же ливанские и сирийские шелководы получали грену шелковичного червя¹¹⁴. Таким образом, были установлены производственные связи, свидетельствовавшие о создании Францией в этих районах Османской империи хозяйственного анклава, работавшего на нужды французской шелкоперерабатывающей текстильной промышленности. К концу XIX в. площади, занятые под посадками тутовых деревьев, составляли около половины всех возделываемых земель Ливана; и примерно половина его населения была занята деятельностью, связанной с производством, первичной переработкой, хранением и транспортировкой шелка¹¹⁵.

В дальнейшем, несмотря на рост межимпериалистической конкуренции, Франции удалось удержать завоеванные ею в экономике Сирии и Ливана позиции. В немалой степени этому способствовало открытие в Бейруте, Яффе и других портовых городах этого района отделений французских банков, занятых кредитованием внешней торговли. В результате перед первой мировой войной торговые фирмы Франции по-прежнему держали в своих руках большую часть (около двух третей) экспорта ливанского шелка, и примерно половина всех средств, направляемых на развитие в этих вилайетах шелкового производства, поступала из Франции¹¹⁶.

Помимо шелководства и первичной переработки шелка французский капитал держал под своим контролем транспортную систему этих вилайетов Османской империи. Французский капитал преобладал также в муниципальном хозяйстве двух крупнейших городов района — Бейрута и Дамаска, в которых французам принадлежали построенные ими трамвайные линии, электростанции, телефонная связь¹¹⁷. Общий объем французских капиталовложений в Сирии и Ливане к 1914 г. оценивался в 200 млн. фр., и они продолжали оставаться преимущественно французской зоной «экономического влияния» в Османской империи¹¹⁸.

Месопотамия, как и вся зона Персидского залива, в конце XIX — начале XX в. являлась английской сферой торгово-экономического преобладания. Из общего объема внешнеторговых оборотов всех портов Персидского залива, равнявшихся в 1901 г. 3,6 млн. ф. ст., на долю Британской империи приходилось 3,3 млн. ф. ст.¹¹⁹. В 1900—1913 гг. английский ввоз составлял около половины импорта Ирака, и четверть экспорта этого вилайета Османской империи также было ориентировано на Англию. Если при этом учитывать еще и долю Индии во внешней торговле Ирака, то получим, что стоимость иракского экспорта в Британскую империю поднимется уже до половины, а импорта — до трех четвертей всей его стоимости¹²⁰.