

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования «Уральский федеральный университет  
имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»  
Уральский гуманитарный институт  
Департамент «Исторический факультет»  
Кафедра истории России

*На правах рукописи*

**Хамзин Ильдар Рашидович**

**МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ РОССИИ И КИТАЯ  
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Научный руководитель:  
кандидат исторических наук,  
доцент Р. Т. Ганиев

Екатеринбург – 2021

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	4
1. Проблема морской торговли России и Китая в историографии и источниках по русско-китайским отношениям.....	19
1.1. Историография морской русско-китайской торговли.....	19
1.2. Источники.....	38
2. Условия и предпосылки формирования морской торговли России и Китая .....	53
2.1. Первые проекты создания морской торговли России и Китая в начале XIX в. ....	53
2.2. Кризис Кяхтинской системы русско-китайской торговли (40–50-е гг. XIX в.).....	63
2.3. Кризис англо-китайской Кантонской системы торговых отношений (40–50-е гг. XIX в.).....	85
2.4. Поиск новых направлений русско-китайской торговли в условиях открытия Китая для мировой экономики.....	97
2.5. Учреждение морской русско-китайской торговли: дискуссия о таможенных пошлинах.....	120
3. Система морского транзита в торговых отношениях России и Китая.....	140
3.1. Вклад Российско-американской компании в развитие морской торговли России и Китая.....	140
3.2. Русское общество пароходства и торговли – пионер русского пароходного сообщения с Китаем.....	153
3.3. Добровольный флот – главный агент морской русско-китайской торговли 80–90-х гг. XIX в. ....	169

3.4. Дальневосточная система морского транзита русско-китайской торговли.....	190
Заключение.....	217
Список сокращений.....	226
Список литературы.....	227
<i>Приложение 1. Единицы стоимости и весов, использовавшиеся в русско-китайской торговле</i> .....	252
<i>Приложение 2. Развитие системы морского транзита русско-китайской торговли</i> .....	254
<i>Приложение 3. Русские пароходы, задействованные в русско-китайской морской торговле</i> .....	256
<i>Приложение 4. Карты морской русско-китайской торговли во второй половине XIX – начале XX в.</i> .....	259
<i>Приложение 5. Ханькоуская система русско-китайской торговли</i> ....	262
<i>Приложение 6. Эволюция торговых отношений Россия – Китай и Китай – Запад (конец XVIII – начало XX в.)</i> .....	263

## Введение

Морская торговля России и Китая, сложившаяся на мировом морском пространстве во второй половине XIX в., своими истоками уходит в глубь веков. Еще в XII–XIII вв. китайские изделия (сунское серебро, фарфоровые чашки, шелковые ткани), преодолев огромное континентальное расстояние Евразии, попадали на рынок Древней Руси<sup>1</sup>. Что же касается первых контактов русских с китайцами, то, согласно общепринятой в отечественной историографии точке зрения, их следует относить к XIII в.<sup>2</sup> В результате монгольских завоеваний Русь и Китай вошли в состав Монгольской империи, что повлекло за собой активизацию контактов между ними. На рубеже XIV–XV вв., одновременно с процессом освобождения русских земель от монголо-ордынской зависимости, связи Руси со странами Востока стали укрепляться. Информация о Китае продолжает проникать в Россию лишь эпизодически и через другие страны. Сообщение о существовании страны «Хатай» и о возможности проникнуть туда из Индии сухим путем в 1472 г. привез в Россию Афанасий Никитин, который описал свои путешествия в книге «Хождение за три моря» (1472)<sup>3</sup>. Сведения Афанасия Никитина о Китае отвечали потребностям как Московского государства, так и русского купечества, заинтересованных в установлении торговых контактов с Поднебесной империей: «...страна называется “Хатай”», «добраться до нее реально посуху через Индию за шесть месяцев, и морем – за четыре, дешево можно купить шелк, фарфор же в Китае продают на вес...»<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Даркевич В. П. Художественный металл Востока VIII–XIII вв.: Произведения восточной торевтики на территории европейской части СССР и Зауралья. М. : ЛЕНАНД, 2017. С. 151.

<sup>2</sup> Дацышен В. Г. История русско-китайских отношений (1618–1917 гг.): учеб. пособие. Красноярск : РИО ГОУ ВПО КГПУ, 2004. С. 24–25; Россия и Восток : учеб. пособие / под ред. С. М. Иванова, Б. Н. Мельниченко. СПб. : Изд-во С.-Петербур. ун-та, 2000.

<sup>3</sup> Хождение за три моря Афанасия Никитина / предисл., подгот. текста, пер. и коммент. Н. И. Прокофьева. М. : Сов. Россия, 1980. 207 с.

<sup>4</sup> Там же. С. 51.

Однако на межгосударственном уровне русско-китайская торговля получила развитие значительно позже. В конце XVII в., согласно условиям Нерчинского договора 1689 г., русские и китайские подданные получили право вести обоюдную торговлю<sup>5</sup>. Несколько позже русская дипломатия смогла добиться права отправки русских караванов в Пекин через территорию Монголии<sup>6</sup>. Кяхтинский договор 1727 г. обозначил возможность меновой пограничной торговли России и Китая через слободу Кяхта<sup>7</sup>. С этого времени торговые отношения России и Китая начали достаточно быстро развиваться и уже в начале XIX в. прибыль от них составляла значительную часть дохода русской казны. Однако «открытие» Китая в середине XIX в. для мировой экономики поставило Россию в ситуацию поиска новых способов торговли с Китаем на фоне иностранной конкуренции и одновременно способствовало решению назревших к этому времени проблем русско-китайской торговли путем ее расширения. В этих условиях появляется морское направление русско-китайской торговли как сложно организованный и структурированный процесс, что позволяет рассматривать его как самостоятельную систему внутри общей системы русско-китайской торговли второй половины XIX в.

Предпосылки этого процесса можно наблюдать еще в конце XVIII – первой половине XIX в., но непосредственно становление и развитие морской торговли России и Китая приходится на период второй половины XIX в. Необходимо отметить, что в это время различные направления транзита русско-китайской торговли приобретают важное, если не определяющее значение для характеристики всей системы торговых отношений России и Китая. Так, русские торговые дома с 1863 г., начав свою деятельность по покупке и изготовлению чая в порту Ханькоу, отправляли свой товар по нескольким направлениям в Россию, среди которых наиболее

---

<sup>5</sup> Русско-китайские отношения. 1689–1916: официальные документы / П. Е. Скачков, В. С. Мясников. М. : Изд-во вост. литературы, 1958. С. 10.

<sup>6</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М. : Наука, 1974. С. 114.

<sup>7</sup> Русско-китайские отношения. 1689–1916. С. 19.

значимым стало сухопутное направление в Кяхту и морской вывоз чая в Одессу<sup>8</sup>.

Таким образом, вторая половина XIX в. стала временем сосуществования и конкуренции сухопутной и морской торговли России и Китая. Если первое из этих направлений имеет достаточно прочную историографическую базу, то морской транзит до сих пор не получил полноценного освещения в исследовательской литературе.

**Актуальность темы исследования** обусловлена необходимостью более углубленного изучения истории русско-китайских торгово-экономических отношений в связи с современным изменением системы торговых связей России и Китая.

Одним из наиболее глобальных экономических проектов начала XXI в. по праву можно считать проект «Один пояс – один путь», впервые сформулированный в виде концептуальной модели («инициативы») председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г. В его основе лежит идея создания двух транзитных коридоров – сухопутного через территорию Западного Китая и Центральной Азии в Европу («Экономический пояс Шелковый путь») и морского – от китайских портов, через южные моря и Суэцкий канал в средиземноморские порты («Морской шелковый путь XXI века»)<sup>9</sup>.

Со времени объявления данной концепции научное публикационное пространство пополнилось разного рода исследованиями, освещающими значение, возможности и практическую результативность проекта «Один пояс – один путь» для России. Если публикации, вышедшие еще несколько лет назад, достаточно смело и позитивно рассуждали о возможностях сопряжения Евразийского экономического союза и ЭПШП, использования

---

<sup>8</sup> Субботин А. П. Чай и чайная торговля в России и других государствах : производство, потребление и распределение чая. СПб. : А. Г. Кузнецов, 1892. С. 489–504, 526–539.

<sup>9</sup> Ларин А. Г. «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология // Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В. Е. Петровского (отв. ред.), А. Г. Ларина (сост.), Е. И. Сафроновой. М. : ДелЛи плюс, 2016. С. 38–58.

транзитного потенциала России для китайских интересов и т. д.<sup>10</sup>, то в настоящий момент можно наблюдать все более растущий скептицизм относительно перспектив, открывающихся для нашей страны в рамках китайского глобального проекта<sup>11</sup>.

Противоречивая ситуация в современных торгово-экономических отношениях России и Китая создает особый интерес к изучению прошлого российско-китайской торговли. Современный проект «Морской шелковый путь XXI века» предполагает создание морского коридора между Китаем и странами Европы<sup>12</sup>, и в этом отношении большой интерес представляет изучение морского транзитного направления чайной торговли в XIX в., которое пролегало по практически идентичному маршруту, но с учетом конечного пункта в Одессе. Такой исторический опыт позволяет видеть в России морскую державу – страну, способную успешно развивать не только трансконтинентальные, но и морские международные торговые связи. Кроме этого, общая транзитная логика проекта «Один пояс – один путь» повторяет транзитную модель русско-китайской чайной торговли второй половины XIX – начала XX в., когда морское и сухопутное направления «замыкались» на ярмарке в Нижнем Новгороде, образуя своего рода транзитное кольцо. Это еще раз подчеркивает недооцененный опыт и роль России в истории международной торговли.

С точки зрения динамики и содержания торговых отношений России и Китая история русско-китайской торговли также имеет свои параллели в настоящем. В XIX в. русские промышленные товары не находили своего покупателя в Китае. Сегодня отечественная экономика также не может предложить Китаю практически ничего, кроме энергоресурсов, составляющих более 70 % всего экспорта РФ в КНР<sup>13</sup>. Таким образом,

---

<sup>10</sup> *Островский А. В.* Как подключить Сибирь и Дальний Восток к Шелковому пути? // Там же. С. 131–147.

<sup>11</sup> *Ларин В. Л.* Тихоокеанская Россия в российско-китайских отношениях: затянувшееся ожидание прорыва // Россия и АТР. 2014. № 3. С. 5–21.

<sup>12</sup> *Комиссина И. Н.* Морской Шелковый путь XXI в. – глобальный геополитический проект Китая // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 7. С. 60–81.

<sup>13</sup> Торговля между Россией и Китаем в 2018 году. URL: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiey-i-kitaem-v-2018-g/>.

проблема сбыта русского товара в Китай носит исторический характер и требует своего специального рассмотрения, в данном случае в контексте морской русско-китайской торговли.

Актуальность настоящей диссертации также обусловлена изучением современной политики России на Дальнем Востоке. Сегодня Россия проявляет все большее внимание к своим дальневосточным рубежам и ближайшим восточноазиатским соседям, что позволило несколько лет назад аналитикам выдвинуть концепцию «поворота на Восток» современной России<sup>14</sup>. Несмотря на то, что этот «поворот», очевидно, происходит очень медленно, некоторые проекты все же говорят в пользу его осуществления. Уже введены в эксплуатацию транзитные коридоры «Приморье–1» и «Приморье–2», предназначенные для организации морских грузоперевозок между портами Китая и русским Дальним Востоком<sup>15</sup>. Еще более масштабно выглядит возможность сопряжения Северного морского пути и китайского проекта «Один пояс и один путь»<sup>16</sup>. Таким образом, исследование исторического опыта развития российской инфраструктуры Дальнего Востока в контексте морской русско-китайской торговли второй половины XIX в. должно способствовать более целостному осмыслению исторической роли и возможностей России в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Используемый в данной работе системно-исторический подход, построение модели эволюции русско-китайской торговли второй половины XIX – начала XX в. может быть не просто актуальным, но и практически значимым результатом исследования, так как сегодня мы наблюдаем складывание некой новой «прокитайской» системы торгово-экономических отношений России и Китая, в основе которой лежит концепция «Один пояс и один путь».

---

<sup>14</sup> *Лузянин С. Г.* Восточная политика Владимира Путина. Возвращение России на «Большой Восток» (2004–2008 гг.). М. : Восток-Запад, 2007. 448 с.

<sup>15</sup> *Петраков В. В., Лукин А. Л.* Международные транспортные коридоры «Приморье–1» и «Приморье–2»: текущее состояние и перспективы. DOI 10.24866/2542-1611/2018-3/88-94 // Известия Восточного института. 2018. № 3. С. 88–94.

<sup>16</sup> *Сунь С.* Проблемы и перспективы освоения Северного морского пути в контексте реализации инициативы «Пояс и Путь» // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 6. С. 5–15.



**Степень разработанности темы исследования** представлена широким кругом научных работ, включающих как отечественные, так и зарубежные исследования.

1. Работы, посвященные истории русско-китайской торговли, среди которых отметим в качестве наиболее значимых труды А. П. Субботина<sup>17</sup> и М. И. Сладковского<sup>18</sup>.

2. Работы, изучающие историю торгового флота, принявшего участие в организации морского транзита между российскими и китайскими портами во второй половине XIX в. Среди них отметим дореволюционные труды С. И. Иловайского<sup>19</sup>, М. Ю. Поггенполя<sup>20</sup>, а также современные исследования Л. М. Гранкова<sup>21</sup> и В. Л. Агапова<sup>22</sup>.

3. Работы, затрагивающие вопрос международных отношений в Восточной Азии в период XIX – начала XX в. Необходимо упомянуть классический труд Дж. Фэйрбэнка, посвященный истории Опиумных войн 40–50-х гг. XIX в.<sup>23</sup>, работы Хао Яньпина<sup>24</sup>, Дэвида Мейера<sup>25</sup> и О. Е. Непомнина<sup>26</sup>, в которых подробно рассматривается социально-экономическое развитие Китая в конце XIX – начале XX в.

4. Работы, посвященные истории российско-китайских отношений и российской политике на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в., среди которых необходимо назвать труды Б. А. Романова<sup>27</sup>,

---

<sup>17</sup> *Субботин А. П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах: производство, потребление и распределение чая. СПб. : А. Г. Кузнецов, 1892. 706 с.

<sup>18</sup> *Сладковский М. И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М. : Наука, 1974. 363 с.

<sup>19</sup> *Иловайский С. И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли / сост. проф. С. И. Иловайский. Одесса : тип. Акц. Южнорус. о-ва печ. дела, 1907. 359 с.

<sup>20</sup> *Поггенполь М. Ю.* Очерк возникновения Добровольного флота за время XXV-летнего его существования. СПб. : Тип. А. Бенке, 1903. 284 с.

<sup>21</sup> *Гранков Л. М.* Морской торговый флот и внешнеторговая политика России. XVIII – первая половина XX вв.: исторический аспект исследования : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. М., 2009. 220 с.

<sup>22</sup> *Агапов В. Л.* Морская торговля и торговое судоходство России и Японии накануне и во время русско-японской войны : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Владивосток, 2006. 251 с.

<sup>23</sup> *Fairbank J. K.* Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853. Cambridge : Harvard Univ. Press, 1953. 468 p.

<sup>24</sup> *Haо Y.* The commercial revolution in Nineteenth-Century China. The rise of Sino-Western mercantile capitalism. Berkeley : Univ. of California Press, 1986. 380 p.

<sup>25</sup> *Meyer D. R.* Hong-Kong as a global metropolis. Cambridge : Cambridge Univ. Press, 2000. 290 p.

<sup>26</sup> *Непомнин О. Е.* Социально-экономическая история Китая, 1894–1914. М. : Наука, 1980. 370 с.

<sup>27</sup> *Романов Б. А.* Россия в Маньчжурии (1892–1906). Л. : Изд. Ленингр. вост. ин-та им. А. С. Енукидзе, 1928. 608 с.

А. Л. Нарочницкого<sup>28</sup>, В. С. Мясникова<sup>29</sup>, А. В. Ремнева<sup>30</sup>, В. Г. Дацышена<sup>31</sup>, И. В. Лукоянова<sup>32</sup>.

5. Работы по общей теории систем, теории международных отношений, истории колониализма и формирования мировой капиталистической системы. В данном случае советская работа А. И. Умова помогла более глубокому осмыслению теории систем и системного анализа как междисциплинарного методологического подхода<sup>33</sup>. Изучение формирования политической и экономической системы международных отношений второй половины XIX в. потребовало обращения к работам Дж. Гобсона<sup>34</sup>, В. И. Ленина<sup>35</sup>, Ф. Броделя<sup>36</sup>, И. Валлерстайна<sup>37</sup> и др.

Перечисленные группы научных трудов далеко не исчерпывают историографию русско-китайской торговли. Подробный анализ предшествующего отечественного и зарубежного исследовательского опыта представлен в специальном разделе диссертации.

**Объект** исследования – русско-китайская торговля во второй половине XIX в.

**Предмет** исследования – система морской торговли России и Китая во второй половине XIX в.

**Хронологические рамки** исследования определены периодом второй половины XIX в. – временем появления морского направления русско-китайской торговли и его развития в рамках системы торговых отношений России и Китая, сложившейся по результатам русско-китайских договоров

---

<sup>28</sup> Нарочницкий А. Л. Колониальная политика капиталистических держав на Дальнем Востоке, 1860–1895. М. : Изд-во Акад. наук СССР, 1956. 898 с.

<sup>29</sup> Мясников В. С. Империя Цин и Русское государство в XVII в. Хабаровск : Кн. изд-во, 1987. 510 с.

<sup>30</sup> Ремнев А. В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск : Омск. гос. ун-т, 2004. 548 с.

<sup>31</sup> Дацышен В. Г. История российско-китайских отношений в конце XIX – начале XX вв. М. : Директ Медиа, 2014. 592 с.

<sup>32</sup> Лукоянов И. В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб. : Нестор-История, 2008. 664 с.

<sup>33</sup> Умов А. И. Системный подход и общая теория систем. М. : Мысль, 1978. 271 с.

<sup>34</sup> Гобсон Дж. Империализм. Л. : Прибой, 1927. С. 59–64.

<sup>35</sup> Ленин В. И. Империализм как высшая стадия капитализма : (Попул. очерк). М. : Политиздат, 1977. 134 с.

<sup>36</sup> Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм. XV–XVIII вв. Т. 2 : Игры обмена. М. : Прогресс, 1988. 631 с.

<sup>37</sup> Валлерстайн И. Миросистемный анализ: введение. М. : Территория будущего, 2006. 246 с.

1850–1860-х гг. В то же время используемый историко-генетический подход, принцип историзма, а также необходимость изучения генезиса систем русско-китайской торговли, потребовали уделить большое внимание условиям, в которых появилась морская торговля России и Китая как официальное направление транзита в торговых отношениях двух стран. Крайней датой работы служит 1898 г., когда Россия, арендовав у Китая незамерзающие порты на Ляодунском полуострове (Дальний, Порт-Артур) получила возможность соединить их железнодорожной веткой с КВЖД и положить начало очередной системе русско-китайской торговли.

**Географические рамки исследования** весьма обширны, поскольку в данной работе кроме морского пространства русско-китайской торговли уделяется внимание также континентальным направлениям отношений России и Китая. С точки зрения морского пространства русско-китайских отношений исследование охватывает акватории Японского, Желтого, Восточно-Китайского и Южно-Китайского морей, Индийского океана, Красного, Средиземного и Черного морей, Северо-Восточного региона Атлантического океана, Северного и Балтийского морей, – т. е. морские территории, через которые в течение второй половины XIX в. можно было наблюдать развитие морских торговых связей России и Китая. С точки зрения континентального пространства русско-китайских торговых отношений исследование обращается к огромной евразийской территории, на которой исторически складывались и развивались отношения двух стран: регионы Туркестана и Западного Китая (Синьцзяна), Западной и Восточной Сибири и Монголии, русского Дальнего Востока (Приамурья, Приморья) и Маньчжурии.

**Цель исследования** – изучение основных этапов развития и организации системы морской торговли России и Китая во второй половине XIX в.

**Задачи исследования:**

- определить исторические условия и предпосылки создания морской русско-китайской торговли;
- изучить процесс развития русско-китайской торговли по западным и дальневосточным границам Российской империи;
- провести анализ деятельности торгового флота России, участвовавшего в процессе морского транзита между русскими и китайскими портами;
- построить модель морского транзита в русско-китайской торговле второй половины XIX в.;
- провести реконструкцию системы русско-китайской торговли во второй половине XIX в.;
- показать эволюцию торговых систем в контексте отношений Россия – Китай и Китай – страны Запада.

**Научная новизна работы** обусловлена следующим:

- впервые в мировой историографии проведено большое и целостное исследование морских торговых связей России и Китая;
- впервые выделены основные этапы развития морской торговли Российской империи и империи Цин; изучены предпосылки и исторические условия формирования морского направления торговли; показано, что морская торговля с Китаем рассматривалась как альтернатива и конкурент сухопутной русско-китайской торговле в Кяхте; показана ведущая роль адмирала Е. В. Путятина в создании морского направления русско-китайской торговли;
- впервые подробно изучена деятельность Российско-американской компании, Русского общества пароходства и торговли, Добровольного флота России в организации морского транзита между российскими и китайскими портами; рассмотрены основные этапы и тенденции развития морской торговли России и Китая на Дальнем Востоке в конце XIX в.; подробно изучена логистика, организация и статистика морского транзита русско-китайской торговли второй половины XIX в.;

- впервые исследование русско-китайских торговых связей проведено на основе системно-структурного анализа, позволившего выделить основные элементы торговых отношений, определить их взаимосвязи и исходя из этого построить модели систем торговых отношений России и Китая, существовавших в XVIII – начале XX в. с центрами в Кяхте, Ханькоу и Владивостоке.

**Методология и методы исследования.** В настоящей работе используется *системно-исторический метод* исследования. Развитие русско-китайской торговли, а также торговли «Китай – Западный мир» в течение XIX в. рассматривается как эволюция стадияльно сменяющих друг друга систем торговых отношений.

Наиболее известное определение *системы* принадлежит отцу-основателю общей теории систем биологу Людвигу Берталанфи, который определял систему как «комплекс взаимодействующих элементов»<sup>38</sup>. В данном исследовании мы исходим из определения системы, предложенной советскими философами и методологами системного подхода И. В. Блаубергом, В. Н. Садовским и Э. Г. Юдиным:

- 1) система представляет собой целостный комплекс взаимосвязанных элементов;
- 2) она образует особое единство со средой;
- 3) обычно исследуемая система представляет собой элемент системы более высокого порядка;
- 4) элементы любой исследуемой системы, в свою очередь, обычно выступают как системы более низкого порядка<sup>39</sup>.

Таким образом, представленные в настоящем исследовании системы торговых отношений: а) включают в себя структуру отдельных элементов; б) формируются в контексте общей политической, экономической и социокультурной среды конкретной исторической эпохи; в) являются частью

---

<sup>38</sup> Уемов А. И. Системный подход и общая теория систем. М. : Мысль, 1978. С. 105.

<sup>39</sup> Там же. С. 117.

более сложной системы международных отношений. Так, морская торговля России и Китая может рассматриваться как самостоятельная система торговых отношений, структурированная из разнообразных элементов, и при этом она же являлась частью более широкой системы торговых отношений России и Китая второй половины XIX в., которая, в свою очередь, была частью общемировой капиталистической системы Нового времени<sup>40</sup>.

Оперирование понятием *система* и соответствующим общей теории систем категориальным аппаратом («структура», «элемент», «связь», «взаимодействие») позволило применить в данной работе *метод системно-структурного анализа*, суть которого заключается в том, что изучаемый объект (процесс торговли) изначально представляется как сложно организованная система, которую можно разложить на отдельные элементы, в совокупности представляющие собой структуру изучаемого объекта. Такой подход позволил сжато, но в то же время наглядно представить Кяхтинскую и Кантонскую систему торговых отношений, более эффективно определить причину кризиса данных систем. Определение взаимосвязи между выделяемыми структурными элементами дает возможность построить целостную модель системы изучаемого процесса. Этот индуктивный путь позволил нам представить модель системы морского транзита русско-китайской торговли по двум основным направлениям этого процесса – дальневосточному и транзиту через Суэцкий канал.

Большое значение для данной работы имеет *сравнительно-исторический метод исследования*. В ходе исторического анализа изучаемого процесса проводится сопоставление морского и сухопутного направления России и Китая, системы русско-китайской торговли первой половины XIX в. и второй половины XIX в., особенностей развития русско-китайской торговли и торговых отношений Китая с западными странами (прежде всего с Англией), развитие морского транзита русско-китайской торговли по западным и дальневосточным границам Российской империи.

---

<sup>40</sup> Валлерстайн И. Миросистемный анализ: введение. М. : Территория будущего, 2006. 246 с.

Сравнение параллельно протекавших процессов способствовало более углубленному изучению объекта исследования, а также позволило выявить ряд противоречий, характерных для систем русско-китайской торговли, развивавшихся на протяжении XIX в.

*Метод статистического анализа* используется для работы со статистикой торговых отношений в русско-китайской и – в отдельных случаях – англо-китайской торговле.

Наконец, *историко-генетический подход* позволяет изучить морскую торговлю России и Китая в ее развитии от самых ранних идей и проектов начала XIX в. до полноценной системы транзита второй половины XIX в., основанной на дальнем пароходном сообщении.

**Теоретическая значимость работы** обусловлена применением нового комплексного подхода к изучению истории русско-китайских торгово-экономических отношений на основе системно-исторической методологии и системного анализа сменяющихся моделей торговых отношений России и Китая во второй половине XIX в.

**Практическая значимость** заключается в возможности применения результатов исследований в обобщающих трудах по истории внешней политики России на Востоке, в подготовке лекционных курсов и учебных пособий по истории русско-китайских отношений и истории Китая, в работе научных и аналитических центров.

**Степень достоверности результатов исследования.** Сопоставление данных дореволюционных источников, материалов советских и современных российских исследований, а также исследований на английском и китайском языках позволяет говорить о верификации результатов диссертационной работы. Ряд положений, выдвигаемых в работе, сопоставим с выводами авторов отечественной и зарубежной историографии русско-китайской торговли. Основные выводы исследования обсуждались в ходе консультаций с ведущими российскими специалистами по истории русско-китайских отношений.

**Апробация результатов работы.** Основные положения диссертации изложены в пяти научных работах, опубликованных в изданиях, индексируемых в базе Web of Science и включенных в перечень ВАК, а также на научных конференциях, посвященных истории и современности русско-китайских отношений.

**Структура диссертации.** Работа состоит из введения, трех глав и заключения.

Во *введении* обоснована актуальность темы, методология исследования, определены цели и задачи, хронологические и географические рамки работы, научная новизна, теоретическая и практическая значимость работы, а также положения, выносимые на защиту.

В *первой главе* «**Проблема морской торговли России и Китая в историографии и источниках по русско-китайским отношениям**» анализируется проблема слабой изученности истории морской торговли России и Китая в мировой научной литературе, показано противоречие между недостатком изучения истории морских русско-китайских отношений и существованием значительной источниковой базы, фиксирующей развитие данного процесса во второй половине XIX в.

Во *второй главе* «**Условия и предпосылки формирования морской торговли России и Китая**» рассматриваются исторические условия и предпосылки формирования морской торговли двух стран. Первый параграф посвящен изучению идеи о создании морской русско-китайской торговли в начале XIX в. Второй и третий параграфы второй главы освещают параллельно протекавший кризис двух торговых систем – Кяхтинской сухопутной русско-китайской торговли и Кантонской морской англо-китайской торговли. Далее, в четвертом параграфе, рассматривается проблема поиска и создания новых направлений русско-китайской торговли на фоне второй Опиумной войны 1856–1860 гг. Пятый параграф второй главы освещает непосредственно создание морского направления русско-китайской торговли в начале 1860-х гг., сопровождавшееся долгой



дискуссией в правительственных кругах России о таможенных пошлинах на ввозимый китайский чай.

В *третьей главе* «Система морского транзита в торговых отношениях России и Китая» изучается вопрос морского транзита в русско-китайской торговле второй половины XIX в. по разным участкам границ Российской империи. Первые три параграфа третьей главы посвящены анализу деятельности русского торгового флота, принявшего участие в организации морских чайных перевозок (а также доставки русских товаров в Китай) к западноевропейским и черноморским портам России. Речь идет о торговом флоте Российско-американской компании, Русском обществе пароходства и торговли, Добровольном флоте России. Четвертый параграф последней главы диссертации акцентирует внимание на развитии морской русско-китайской торговли между Приморьем и портами империи Цин в конце XIX в.

В *заключении* излагаются основные выводы, полученные в ходе исследования. Завершается диссертация *списком литературы и приложениями*, в которых представлены таблицы стоимости и весов, перечень пароходов, а также карты и схемы русско-китайской торговли XIX–начала XX в.

#### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Торговые отношения Российской империи и империи Цин развивались как стадийно сменяющие друг друга системы русско-китайской торговли;
2. По результатам русско-китайских договоров 1850–1860-х гг. в торговых отношениях России и Китая сложилась новая система торговли, сменившая предыдущую Кяхтинскую систему;
3. В рамках общей системы русско-китайской торговли второй половины XIX в. сложилась система морской торговли России и Китая, развивающаяся по одесскому и дальневосточному направлениям транзита;

4. Ряд внутренних противоречий в конце XIX в. привел русско-китайскую торговлю к кризису, выход из которого виделся в создании новой торгово-транзитной структуры на Дальнем Востоке России, которая должна была соединить морское (пароходное) и сухопутное (железнодорожное) направления русско-китайской торговли в одну систему;
5. Морская торговля России и Китая во второй половине XIX в. стала одним из важнейших факторов развития русско-китайских торгово-экономических отношений.

# Глава I. Проблема морской торговли России и Китая в историографии и источниках по русско-китайским отношениям

## 1.1. Историография морской русско-китайской торговли

Во второй половине XIX в. морская торговля России и Китая становится одним из наиболее значимых направлений русско-китайской торговли, что подтверждается источниковой базой. Однако морской транзит в контексте истории отношений России и Китая до сих пор выглядит весьма слабо изученным вопросом в исторической науке.

**Дореволюционная историография** внесла значительный вклад в изучение истории русско-китайской торговли. Исследователи обращались как к историческому развитию данного процесса, так и к современному для авторов состоянию торговых отношений. Одной из главных задач этих исследований было показать актуальный уровень развития торговли России и Китая. Отсюда и специфический характер работ данного периода – аналитический с историческим подтекстом, что хорошо видно по работе А. К. Корсака, посвященной русско-китайской торговле XVIII – первой половины XIX в.<sup>41</sup> Исследователь подробно осветил развитие Кяхты с момента ее возникновения в первой половине XVIII в. и показал актуальные для времени написания работы (1857) проблемы кяхтинской торговли: сокращение сбыта пушнины, конкуренцию иностранных (английских) фабричных изделий с русскими на рынке Китая, контрабандную торговлю на золотую и серебряную монеты<sup>42</sup>. Большой интерес вызывает то, что в исследовании А. К. Корсака много внимания

---

<sup>41</sup> Корсак А. К. Историко-статистическое обозрение торговых отношений России с Китаем. Казань : И. Дубровин, 1857. 445 с.

<sup>42</sup> Там же. С. 150–182.

уделено фактору «открытия» империи Цин для иностранной торговли в середине XIX в., что непосредственно повлияло на дальнейшее развитие русско-китайских торговых связей<sup>43</sup>. Большое место отводится вопросу русско-китайской торговли в Кяхте в XVIII в. также и в работе Х. И. Трусевича, вышедшей в 1882 г.<sup>44</sup> В данном случае любопытен методологический подход автора, который прослеживает развитие торговых отношений России и Китая в тесной взаимосвязи с дипломатическими контактами двух государств.

Однако работы А. К. Корсака и Х. И. Трусевича посвящены непосредственно пограничной сухопутной торговле России и Китая, тогда как другие авторы периода второй половины XIX – начала XX в. рассматривали современное для них развитие кяхтинской торговли без отрыва от общей системы русско-китайских торговых отношений, учитывая значимость сухопутной торговли на других участках границы и морского направления торговли.

В 1880 г. Министерством финансов в порты Китая, Японии и Приморской области был командирован статский советник К. А. Скальковский, перед которым была поставлена задача собрать как можно больше информации о торговых процессах в регионе Дальнего Востока и Восточной Азии<sup>45</sup>. В частности, К. А. Скальковский должен был изучить уровень развития торговых и судоходных контактов между Приморьем и азиатскими портами, перспективы русской торговли в Китае, Японии и Корее, возможность развития торговых отношений Амурской области с США<sup>46</sup>. Результатом поездки К. А. Скальковского стал достаточно объемный труд, который объединил в себе торгово-экономическую характеристику русского Дальнего Востока, его внешней торговли, основных азиатских стран и портов, с которыми здесь были установлены коммерческие

---

<sup>43</sup> Корсак А. К. Историко-статистическое обозрение торговых отношений России с Китаем. С. 158–165.

<sup>44</sup> Трусевич Х. И. Посольские и торговые сношения России с Китаем (до XIX века). М. : Тип. Т. Малинского, 1882. 304 с.

<sup>45</sup> РГИА. Ф. 40. Оп. 1. Д. 32. Л. 45–45 об.

<sup>46</sup> Там же. Л. 46–46 об.

отношения<sup>47</sup>. При этом большая часть данной работы была посвящена именно Китаю и «открытым» китайским портам, задействованным в торговле с Россией<sup>48</sup>.

К. А. Скальковскому в своей работе удалось сжато и очень верно показать общие тенденции, существующие в рамках русско-китайской торговли. Автором дано описание портов Китая, участвующих в торговле с Россией (Шанхай, Ханькоу, Фучжоу, Тяньцзинь, Чифу), приведена статистика вывоза чая по основным направлениям на русский рынок, показана характеристика морского и сухопутного направления русско-китайской торговли. Много внимания уделено в работе проблеме необходимости развития инфраструктуры русского Дальнего Востока. В целом можно сказать, что исследование, проведенное К. А. Скальковским относительно русско-китайской торговли периода второй половины XIX в. (по факту – 1860–1880-х гг.), – первая попытка представить торговые отношения двух стран через призму содержательной части этого процесса. Для автора именно Ханькоу и русские торговые дома, действующие в данном порту, являются основой русско-китайской торговли в целом.

Такой же подход к изучению русско-китайских торговых отношений можно увидеть в фундаментальном труде А. П. Субботина «Чай и чайная торговля в России и других государствах»<sup>49</sup>, опубликованном в 1892 г. В данной работе система торговых отношений была показана наиболее целостно: детально рассмотрена русско-китайская торговля по всем существующим ко времени написания работы направлениям, в основе которых лежал экспорт чая из Ханькоу в Россию. При этом автором подробно анализируется логистика чайной торговли, процесс приготовления и покупки чая в Китае, деятельность русских и иностранных торговых домов

---

<sup>47</sup> *Скальковский К. А.* Русская торговля в Тихом океане: экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Кореи, Китае, Японии и Калифорнии. СПб. : Тип. А. С. Суворина, 1883. 515 с.

<sup>48</sup> Там же. С. 122–354.

<sup>49</sup> *Субботин А. П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах : производство, потребление и распределение чая. СПб. : А. Г. Кузнецов, 1892. 706 с.

в Китае. Ханькоу, таким образом, снова показан как центр, «ядро» процесса русско-китайской торговли второй половины XIX в.

Работа А. П. Субботина носит проблемно-оценочный характер. Автор критически относится к существующим на момент написания работы дифференциальным таможенным ставкам на китайский чай в России<sup>50</sup>, сравнивает и даже противопоставляет морское и сухопутное направление русско-китайской торговли. Если морская торговля для автора развивающаяся, быстрая и выгодная, то сухопутный транзит – отсталый, медленный и дорогой. «Как бы то ни было, что касается Кяхты – то песня ее спета», – выносит более чем красноречивую оценку сухопутному транзиту автор<sup>51</sup>. В то же время, как и многие его современники, А. П. Субботин достаточно много внимания уделяет перспективам русской торговли с Китаем в связи со строительством Транссибирской магистрали. «Владивосток, – пишет исследователь, – станет своего рода Кяхтой, обороты которой с проведением Южно-Уссурийской ж.д. окончательно упадут»<sup>52</sup>. Будущее русско-китайской торговли, таким образом, виделось за морским направлением, связанным с железнодорожным проектом Транссиба.

Действительно, в середине 90-х гг. XIX в., когда активно происходит строительство Транссибирской магистрали, оценки современников все больше склоняются в пользу Дальнего Востока как наиболее перспективного места развития морской русской торговли с Китаем через порты Приморья. Эту тенденцию можно наблюдать в документах данного периода и в опубликованных работах. Примером может служить исследование Н. П. Забугина, вышедшее в 1896 г.<sup>53</sup> В работе подробно рассматриваются перспективы развития русского судоходства на Дальнем Востоке, дана характеристика портов Николаевска и Владивостока с точки зрения развития здесь инфраструктуры и даже изучены главные азиатские порты на предмет перспективы их торговли с Приморьем (Шанхай, Тяньцзинь и др.). Для нас

---

<sup>50</sup> Субботин А. П. Чай и чайная торговля в России и других государствах. С. 475.

<sup>51</sup> Там же. С. 538.

<sup>52</sup> Там же. С. 525.

<sup>53</sup> Забугин Н. П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1896. С. 193.

важно отметить, что Н. П. Забугин весьма четко определил, что для успешного развития торговых отношений России с Китаем необходимо создание на Дальнем Востоке России инфраструктурной конструкции, состоящей из *железной дороги, морского порта и судоходства под русским флагом*<sup>54</sup>. Эта идея имеет прямое отношение к морской торговле России и Китая изучаемого периода, но уже в контексте тех модернизационных процессов, которые происходили в России на рубеже XIX–XX вв.

В дореволюционный период выходило также много работ, освещающих отдельные аспекты торговых отношений России и Китая. Дипломат (посланник в Китае в 1909–1911 гг.) И. Я. Коростовец в своем обширном труде, посвященном истории, культуре, экономике и политике Китая, много места уделил обзору русско-китайской торговли и русской чайной торговли в Ханькоу<sup>55</sup>. К общей характеристике и отдельным аспектам чайной торговли обращались А. Павлов, К. А. Попов, А. К. Трапезников<sup>56</sup>. Непосредственно торговле Ханькоу была посвящена работа В. Надарова<sup>57</sup>. Своего рода обобщение выводов, сформулированных к концу XIX в. по русско-китайской торговле, можно увидеть в работе М. Н. Васильева, писавшего под псевдонимом Дигамма<sup>58</sup>. К проблеме кризиса Кяхты в период последней четверти XIX в. обратился Н. Зинченко, отмечая дисбаланс торговых отношений и убытки русской казны, понесенные от политики дифференциальных пошлин на китайский чай<sup>59</sup>. Вопрос торговли русскими товарами на китайском рынке в конце XIX – начале XX в. затрагивали

---

<sup>54</sup> Забугин Н. П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. С. 60.

<sup>55</sup> Коростовец И. Я. Китайцы и их цивилизация: С прил. карты Китая, Японии и Кореи. СПб.: Н. Аскаранов, 1898. С. 250–273.

<sup>56</sup> Павлов А. Чайная торговля и чай. М.: Тип. Лазаревых ин-та вост. яз., 1860. 128 с.; Попов К. А. О чае и его приготовлении русскими в Китае. М.: Тип. И. Н. Кушнерева, 1870. 33 с.; Трапезников А. К. О русской чайной торговле: Возражение «Моск. вед.», сделанное в №№ 210 и 212 «Бирж. вед.» 1874 г. М.: Тип. А. Гатцука, 1879. 24 с.

<sup>57</sup> Надаров В. Материалы к изучению Ханькоу, его географического положения, связанных с ним транзитных путей, его торговли и пр. Владивосток: Тип. Т-ва Сушинской и К<sup>о</sup>, 1901. 182 с.

<sup>58</sup> Дигамма (Васильев М. Н.) Торговля с Китаем. Томск: Паровая типо-лит. П. И. Макушина, 1899. 72 с.

<sup>59</sup> Зинченко Н. Россия и Китай. Краткий исторический очерк русско-китайской торговли. СПб.: Тип. инж. Г. А. Бернштейна, 1899. 16 с.

Н. А. Крылов и Н. Н. Кротков<sup>60</sup>. Весьма подробный очерк истории русско-китайской торговли и ее состояния на начало XX в. был приведен в статистическом исследовании В. П. Покровского<sup>61</sup>. Характеристику китайских «открытых» портов и их внешней торговли можно увидеть в работах З. Л. Матусовского и Д. В. Путяты<sup>62</sup>, тогда как Д. Д. Покотиллов провел специальное исследование китайских морских портов, перспективных для русско-китайской торговли<sup>63</sup>. Многие аспекты внешней морской торговли империи Цин и морской торговли России и Китая были освещены в работах Д. М. Позднеева<sup>64</sup>. К морской торговле Приморья, в том числе и с Китаем, обращались С. Д. Меркулов, П. О. Унтербергер, И. Э. Гейштор<sup>65</sup>. Приведенные исследования далеко не исчерпывают дореволюционную историографию русско-китайской торговли, которая включала многочисленные статьи, статистические исследования, работы, посвященные торговле с западным регионом Китая, Маньчжурией, Монголией и др.

Проблема торговых отношений Одессы и Китая подробно рассматривалась в работах, посвященных русскому торговому флоту. Небольшой, но все же показательный материал по торговле Русского общества пароходства и торговли в Китае можно найти в работе С. И. Иловайского, в которой рассматривается история названного

---

<sup>60</sup> Крылов Н. А. Торговая конкуренция в Восточном Китае : докл. общ. собр. ... О-ва для содействия рус. пром-сти и торговле. СПб. : Тип. инж. Г. А. Бернштейна, 1898. 20 с.; Кротков Н. Н. Русская мануфактура и ее конкуренты на китайском рынке : (С крат. очерком соврем. экон. состояния собств. Китая, Маньчжурии и Синь-Цзяна). СПб. : Тип. В. О. Киршбаума, 1914. 105 с.

<sup>61</sup> Покровский В. П. Статистические сведения о торговле России с Китаем. СПб. : Типо-лит. М. П. Фроловой, 1909. 42 с.

<sup>62</sup> Матусовский З. Л. Географическое обозрение Китайской империи. СПб. : Тип. Имп. Акад. наук, 1888. С. 14–18; Путята Д. В. Китай: очерк географии, экономического состояния, административного и военного устройства Серединной империи и военного значения пограничной с Россией полосы. СПб. : Воен. тип., 1895. С. 118–147.

<sup>63</sup> Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке. Ч. 1 : Текст / сост. Д. Д. Покотилловым ; под ред. Д. Ф. Кобеко и П. М. Романова. СПб. : М-во финансов, 1895. 158 с.

<sup>64</sup> Позднеев Д. М. Торговля порта Чифу. СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1902. 32 с.; Он же. Материалы по пересмотру действующей в Китайских морских таможах системы регистрации внешней торговли Китая. Вопрос о флагах. СПб. : Тип. Тренке и Фюсно, 1905. 114 с.

<sup>65</sup> Меркулов С. Д. Возможные судьбы русской торговли на Дальнем Востоке : (Докл., прочит. в О-ве для содействия рус. пром-сти и торговле 14 апр. 1903 г.). СПб. : Тип. инж. Г. А. Бернштейна, 1903. 55 с.; Унтербергер П. О. Приморская область. 1856–1898 гг. : Очерк. СПб. : Тип. В. О. Киршбаума, 1900. С. 210–310; Гейштор И. Э. Торговля России на Дальнем Востоке. СПб. : Лештук. паровая скоропеч. П. О. Яблонского, 1903. 27 с.



пароходного общества<sup>66</sup>. Встречаются также любопытные публикации дореволюционных авторов, пишущих о возможных перспективах торговли Одессы с азиатскими портами в 70-х гг. XIX в.<sup>67</sup> Наконец, Добровольному флоту, одному из крупнейших судоходных предприятий своего времени, взявшему на себя перевозку груза из Китая в Одессу в 80–90-е гг. XIX в., посвящен целый ряд дореволюционных работ<sup>68</sup>. Среди них выделим исследование М. Ю. Поггенполя, который рассмотрел историю Добровольного флота с момента его возникновения до начала XX в., подробно описал историю первых рейсов пароходов в Китай и развитие морских чайных грузоперевозок из Ханькоу в Одессу в 1880–1890-е гг.<sup>69</sup>

Если говорить в целом, то историография дореволюционного периода вполне четко определяла: во-первых, большую роль морской русско-китайской торговли в рамках общего процесса торговых отношений России и Китая; во-вторых, существовавшую проблему противоречия различных направлений транзита между двумя странами во второй половине XIX в.; в-третьих, роль Ханькоу как наиболее значимого фактора развития торговых отношений России и Китая; и, в-четвертых, перспективы развития морской торговли России с Китаем на Дальнем Востоке в связи со строительством Транссибирской магистрали. Но уже в советский период указанные вопросы либо уходят на второй план, либо вовсе исчезают из списка значимых научных проблем.

Весьма характерной чертой **советского периода изучения русско-китайской торговли** стало то, что в это время историки сосредоточили

---

<sup>66</sup> *Иловайский С. И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли / сост. проф. С. И. Иловайский. Одесса : тип. Акц. Южнорус. о-ва печ. дела, 1907. 359 с.

<sup>67</sup> *Рудич А.* Одесса и русско-индо-китайская торговля : К вопросу об упадке одесской торговли. Необходимо употребить энергические усилия, чтобы в общерусском интересе направить русско-индо-китайскую торговлю на Одессу, помимо иностранных государств. Одесса : Тип. Л. Нитче, 1876. 15 с.

<sup>68</sup> *Казн М. И.* Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством. СПб. : Тип. Р. Голике, 1888. 74 с.; Очерк деятельности высочайше утвержденного комитета по устройству Добровольного флота. 1878–1879. СПб. : Тип. Второго отделения собственной Е. И. В. Канцелярии, 1879. 24 с.; *Багурин А.* Добровольный флот и его задачи. СПб. : Тип. М. Д. Ломковского, 1888. 37 с.; Начало Добровольного флота : материалы для истории Русского добровольного флота / ред. А. Е. Носа, пред. О-ва. М. : Типо-лит. В. О. Рихтер, 1890. 98 с.

<sup>69</sup> *Поггенполь М. Ю.* Очерк возникновения Добровольного флота за время XXV-летнего его существования. СПб. : Тип. А. Бенке, 1903. 284 с.

большее внимание на регионально-пограничном уровне торговых отношений России и Китая. Так, Е. П. Силин, А. Н. Хохлов, Н. Е. Единархова изучали историю Кяхты<sup>70</sup>, У. Мамутахунов, Н. А. Алдабекова – русскую торговлю с Синьцзяном<sup>71</sup>, Г. Н. Романова – торговлю с Китаем на дальневосточных рубежах России<sup>72</sup>. Характеристику русско-китайской торговли во второй половине XIX – начале XX в. и ее проблемных вопросов можно встретить в работах А. Л. Нарочницкого<sup>73</sup>, М. К. Рожковой<sup>74</sup>.

В то же время советские авторы, исследуя в большей степени пограничные торговые отношения, смогли подчеркнуть отдельные интересные моменты с точки зрения изучения морской русско-китайской торговли. В данном случае интерес представляет небольшая работа Е. П. Сычевского, вышедшая в 1957 г., в которой автор отметил роль Е. В. Путятина в становлении морского направления русско-китайской торговли<sup>75</sup>. Один из крупнейших отечественных исследователей кяхтинской торговли А. Н. Хохлов отмечал в своих работах, что контрабандный кантонский чай, ввозимый в Россию через западные границы империи, стал главным фактором кризиса Кяхты в середине XIX в.<sup>76</sup> Г. Н. Романова приводит весьма любопытные статистические данные относительно морской

---

<sup>70</sup> Силин Е. П. Кяхта в XVIII в. : Из истории русско-китайской торговли. Иркутск : Иркут. обл. изд-во, 1947. 204 с.; Хохлов А. Н. Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е годы XVIII в. – 50-е годы XIX в.) // Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений : [сб. ст. / отв. ред. и авт. вступит. ст. С. Л. Тихвинский]. М. : Мысль, 1982. С. 99–148; Единархова Н. Е. Кяхтинская торговля в 40-е–60-е гг. XIX в. и ее влияние на экономическое развитие России, Монголии и Китая : по русским архивным и опубликованным источникам : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03. М., 1978. 191 с.

<sup>71</sup> Мамутахунов У. Торговля России с Западным Китаем в XIX в. // Сборник студенческих работ Среднеазиатского государственного университета / гл. ред. С. У. Умаров. Ташкент : Среднеазиат. гос. ун-т, 1949. С. 39–66; Алдабекова Н. А. Русско-китайские торгово-экономические связи в Синьцзяне в конце XVIII – первой половине XIX в. : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03 / АН СССР, Ин-т востоковедения. М., 1989. 14 с.

<sup>72</sup> Романова Г. Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке, XIX – начало XX вв. М. : Наука, 1987. 159 с.

<sup>73</sup> Нарочницкий А. Л. Колониальная политика капиталистических держав на Дальнем Востоке, 1860–1895. М. : Изд-во Акад. наук СССР, 1956. С. 113–114, 227–232, 530–549.

<sup>74</sup> Рожкова М. К. Экономические связи России со Средней Азией. 40–60-е гг. XIX в. М. : Изд-во Акад. наук СССР, 1963. С. 48–61.

<sup>75</sup> Сычевский Е. П. Динамика русско-китайской торговли в конце 50–60-х гг. XIX века // Учен. зап. Благовещ. гос. пед. ин-та им. М. И. Калинина. 1957. Т. VIII. С. 49–75.

<sup>76</sup> Хохлов А. Н. Указ. соч. С. 99–148.

торговли Приморья с Китаем, а также характеристику организации этого процесса<sup>77</sup>.

Подробный анализ развития русского судоходства на Дальнем Востоке можно увидеть в работе В. П. Бянкина<sup>78</sup>. Историк выделил несколько этапов изучаемого процесса, провел анализ деятельности тех небольших пароходных предприятий, которые действовали в портах Приморья в 70–80-е гг. XIX в. (пароходов Сибирской флотилии, пароходной компании М. Г. Шевелева). Отдельная глава работы В. П. Бянкина посвящена Добровольному флоту, который в 80–90-е гг. XIX в. был занят перевозками грузов и пассажиров между западными (Одесса) и дальневосточными (Владивосток) портами России<sup>79</sup>. Хотя внимания непосредственно русско-китайской торговле в исследовании В. П. Бянкина уделено мало, в то же время автором специально изучается изменение морской дальневосточной политики России на рубеже XIX–XX вв. в связи со строительством Транссибирской магистрали и подчеркивается большое значение данной железной дороги для общего развития инфраструктуры на русском Дальнем Востоке<sup>80</sup>.

Однако наиболее значимой работой советского периода среди интересующей нас историографии является труд М. И. Сладковского, который показал общую картину развития русско-китайской торговли с момента ее возникновения до 1917 г.<sup>81</sup> В данном исследовании достаточно наглядно показаны изменения в торговых отношениях России и Китая в XIX – начале XX в., приведена характеристика основных направлений и раскрыт политический контекст процесса торговли<sup>82</sup>. Однако морскому направлению уделено удивительно мало внимания по сравнению

---

<sup>77</sup> Романова Г. Н. Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке, XIX – начало XX вв. С. 73–74.

<sup>78</sup> Бянкин В. П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). Владивосток : Дальневост. кн. изд-во, 1979. 42 с.

<sup>79</sup> Там же. С. 31–64.

<sup>80</sup> Там же. С. 101.

<sup>81</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М. : Наука, 1974. 363 с.

<sup>82</sup> Там же.

с сухопутным (кяхтинской торговле и торговле с Синьцзяном), при том что М. И. Сладковский отмечает, что «стоимость китайских товаров, поступавших в Одессу из Китая в начале 90-х гг. XIX в., достигала 13–14 миллионов рублей, что примерно приближалось к уровню ввоза через Кяхту»<sup>83</sup>. Далее историк обращается к проблеме ничтожности вывоза из Одессы в Китай, тем самым подчеркивая проблему дефицита русско-китайской торговли, в то время как осмысление роли морского транзита в торговых отношениях России и Китая остается вне рамок работы М. И. Сладковского<sup>84</sup>.

Одним из главных результатов исследования советского историка стало определение колоссального дисбаланса в русско-китайской торговле, сложившегося в конце XIX в. Автор наглядно показал, что русский вывоз в Китай в разы уступал огромному ввозу китайского чая в Россию, следствием чего стала утечка из русской казны серебра, которым оплачивался китайский товар<sup>85</sup>. М. И. Сладковский подчеркивал также противоречивость русской таможенной политики относительно импортного чая. Искусственно завышенные таможенные ставки по западным границам Российской империи тормозили более эффективную морскую торговлю России и Китая, тогда как низкие пошлины в Кяхте способствовали большему ввозу чая сухопутным путем, но одновременно не компенсировали потерю русского драгоценного металла, на который покупался китайский товар<sup>86</sup>. Русская казна теряла от торговли с Китаем, и решение проблемы виделось в строительстве Транссибирской магистрали с последующим развитием морской русско-китайской торговли через порты Дальнего Востока. Однако советский историк, определив основные проблемные вопросы русско-китайских торговых отношений второй половины XIX – начала XX в., тем не менее обошел стороной фактор русской торговли

---

<sup>83</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). С. 282–283.

<sup>84</sup> Там же.

<sup>85</sup> Там же. С. 265.

<sup>86</sup> Там же. С. 268.

в Ханькоу, который являлся определяющим для всего «механизма» торговых отношений России и Китая названного периода.

Таким образом, советский период стал временем появления достаточно большого количества работ, посвященных русско-китайской торговле, но акцентирующих свое внимание на сухопутных направлениях этого процесса. Труды советского периода позволяют определить уровень именно пограничного характера изучаемого процесса, выявить своего рода *транс-региональную систему русско-китайской торговли*. Однако вопросы деятельности русских торговых домов в Китае изучались весьма слабо, практически не раскрывался вопрос морского направления русско-китайской торговли.

**В современной исторической науке** наблюдается возрождение исследовательского подхода авторов второй половины XIX – начала XX в. (К. А. Скальковского, А. П. Субботина, И. Я. Коростовца), а именно, интереса к русской торговле в «открытых» портах Китая. Так, к русской деятельности в Ханькоу обращался в своих последних статьях А. Н. Хохлов<sup>87</sup>. Детали этого вопроса рассматривались в публикациях В. Г. Дацышена, Н. Г. Фильшина<sup>88</sup>. В последние годы наиболее активно изучает вопрос русской деятельности в Ханькоу во второй половине XIX – начале XX в. В. Г. Шаронова<sup>89</sup>. Специальный раздел посвящен русской торговле в названном порту на р. Янцзы в диссертационной работе Е. Г. Темникова, где

---

<sup>87</sup> Хохлов А. Н. Михаил Шевелев и начало морского судоходства России с Китаем // *Вопр. истории*. № 9. 2007. С. 116–125; *Он же*. Торговля и предпринимательская деятельность россиян в Китае во второй половине XIX в. // *Рос. история*. 2012. № 3. С. 144–152.

<sup>88</sup> Дацышен В. Г. Русские в Ханькоу: из истории русско-китайских отношений второй половины XIX – первой половины XX в. (по архивным и книжным фондам Москвы, Сибири, Дальнего Востока и Китая) // *Россия и Китай. Научные и культурные связи (по материалам архивных, рукописных, книжных и музейных фондов)*. Вып. 2 / [сост. Г. З. Пумпян]. СПб.: БАН: Альфарет, 2012. С. 67–80; Фильшин Н. Г. Торговая деятельность русских купцов в Ханькоу // *Вагановские чтения: материалы IX регион. науч.-практ. конф., посвящ. 425-летию города Тары (г. Тара, 5–6 апреля 2018 года)* / [ред. колл.: Л. К. Анцигина и др.]. Омск: Амфора, 2018. С. 97–103.

<sup>89</sup> Цыбик чайных историй: очерки по истории русско-китайской чайной торговли / [ред.-сост. В. Г. Шаронова]. М.; СПб.: Центр гуманитарных инициатив, 2017. 247 с.; Шаронова В. Г. Экспортно-импортные операции русско-китайской чайной торговли (с середины XIX до начала XX века) // *Сибирское купечество: истоки, деятельность, наследие: материалы Третьей Всерос. науч. конф., г. Томск, 21–23 сентября 2018 г.* / [редкол.: В. И. Бойко, В. В. Безходарнов, Е. В. Ситникова]. Томск: Изд-во ТГАСУ, 2019. С. 241–250; *Она же*. Русские торговые дома и фабрики в южных провинциях Китая – форпосты русско-китайской чайной торговли (1870 г. – первое десятилетие XX в.). DOI 10.24411/2618-6888-2019-10023 // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. 2019. № 24. С. 401–415.

автор на основе материалов Архива внешней политики Российской империи достаточно подробно осветил вопросы вывоза чая из Ханькоу по различным направлениям в Россию (подчеркивая при этом выгодность морской торговли), проблему сбыта русского товара в Китай, русского судоходства и т. д.<sup>90</sup> И тем не менее, несмотря на рост внимания к роли русской торговли в «открытых» портах Китая и в Ханькоу в частности, исследованиям не хватает концептуальной составляющей, осмысления значения ханькоуской чайной торговли для развития торговых отношений России и Китая в целом.

Кроме того, историки сохраняют внимание к дальневосточному направлению русско-китайской морской торговли. Многие детали этого процесса получили освещение в работах О. А. Устюговой, Э. Э. Казарян<sup>91</sup>. К проблемам русско-китайской торговли второй половины XIX – начала XX в. и роли Транссибирской магистрали для их разрешения обращались в своих трудах В. Г. Дацышен и И. В. Лукоянов<sup>92</sup>.

На сегодняшний день единственным специальным исследованием, посвященным морскому транзиту из Ханькоу к западным границам России, является статья В. Г. Дацышена «Одесское направление русско-китайской торговли...»<sup>93</sup>. Автор прослеживает развитие морской торговли России и Китая с момента появления самой идеи создания этого транзитного направления в России в XVIII в., проводит анализ деятельности Добровольного флота в русско-китайской чайной торговле, изучает статистику торгового процесса. Однако формат статьи не позволил В. Г. Дацышену раскрыть многие детали морской торговли России и Китая. За рамками данной работы осталась деятельность Российско-американской компании в чайной торговле, бóльшая часть участия Русского общества

---

<sup>90</sup> Темников Е. Г. Межгосударственные отношения России и Китая во второй половине XIX в. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03. Казань, 2010. С. 230–244.

<sup>91</sup> Устюгова О. А. Торговля на юге Дальнего Востока во второй половине XIX в. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Владивосток, 2002. 228 с.; Казарян Э. Э. Русский Дальний Восток в системе российской и мировой торговли на рубеже XIX–XX веков : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.15. Нижний Новгород, 2006. 319 с.

<sup>92</sup> Дацышен В. Г. История российско-китайских отношений в конце XIX – начале XX вв. М. : Директ Медиа, 2014. С. 149–194; Лукоянов И. В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб. : Нестор-История, 2008. С. 118–130.

<sup>93</sup> Дацышен В. Г. Одесское направление русско-китайской чайной торговли (XIX – нач. XX вв.) // Китаезнавчі дослідження : зб. наук. праць. Т. 2. Київ : Ін-т сходознавства НАН України, 2012. С. 45–55.

пароходства и торговли в этом же процессе, многие детали деятельности Добровольного флота. Всё это позволяет говорить о том, что морское направление русско-китайской торговли по-прежнему остается одним из наименее изученных аспектов торговых отношений России и Китая во второй половине XIX в.

С другой стороны, продолжают выходить большие работы, в той или иной степени затрагивающие историю русско-китайской сухопутной торговли. С. Н. Пивень рассматривал влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв., большое внимание при этом уделяя фактору русско-китайской чайной торговли<sup>94</sup>. Социокультурный аспект русско-китайских отношений в Кяхте изучал Н. А. Самойлов<sup>95</sup>. Ранний этап русско-китайской торговли на границе в Забайкалье был рассмотрен в работе Е. О. Морозовой<sup>96</sup>. Авторская энциклопедия чайной пограничной торговли принадлежит Р. В. Гончаренко и С. Г. Коржовой<sup>97</sup>. Исследование, посвященное влиянию сухопутной чайной торговли на повседневную жизнь населения Восточной Сибири, провел А. И. Кожухарь<sup>98</sup>. На основе материалов Кунсткамеры С. В. Березницкий показал роль караванной чайной торговли в развитии российской науки<sup>99</sup>. Русско-китайскую трансграничную торговлю в Забайкалье в XVII–XVIII вв. исследовала С. В. Кириллова<sup>100</sup>.

Обзор исследовательской литературы показывает, что в отечественной историографии русско-китайской торговли советского и современного

---

<sup>94</sup> Пивень С. Н. Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Томск, 2005. 270 с.

<sup>95</sup> Самойлов Н. А. Кяхта и Маймайчэн: геокультурное пространство взаимодействия России и Китая в XVIII–XIX вв. // Вестн. С.-Петерб. гос. ун-та. Сер. 9 : Филология. Востоковедение. Журналистика. 2009. Вып. 4. С. 190–197.

<sup>96</sup> Морозова Е. О. Русско-китайские торгово-дипломатические отношения в конце XVI – середине XVII вв.: дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Екатеринбург, 2013. 191 с.

<sup>97</sup> Гончаренко Р. В., Коржова С. Г. Великий чайный путь к мечте. Новосибирск : Дом мира, 2016. 216 с.

<sup>98</sup> Кожухарь А. И. Влияние российской чайной торговли с Китаем и Монголией на повседневность населения Восточной Сибири во второй половине XIX в. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Иркутск, 2016. 212 с.

<sup>99</sup> Березницкий С. В. Караванная торговля России с Китаем и отечественная наука XVIII в. СПб. : МАЭ РАН, 2017. 266 с.

<sup>100</sup> Кириллова С. В. Трансграничная торговля на восточной окраине России: Забайкалье, середина XVII – XVIII вв. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Томск, 2018. 251 с.

периода мы наблюдаем ситуацию, в которой повышенное внимание уделяется сухопутному кяхтинскому направлению, значительно меньше – торговле по другим участкам границы России и империи Цин, и практически игнорируется значение морского транзита в торговых отношениях рассматриваемых государств. Однако здесь необходимо сделать оговорку: изучение Кяхты как наиболее важного фактора торговых, политических и социокультурных отношений России и Китая безусловно научно обоснованно, но лишь для периода XVIII в. и первой половины XIX в.; в последующее время внутренняя структура торговых отношений меняется принципиальным образом и заставляет смещать исследовательские акценты. Если в ранний период своей истории Кяхта удерживала монополию в русской торговле с Китаем, то во второй половине XIX в. знаменитая слобода становится одним из элементов общей системы русско-китайской торговли.

**В зарубежной научно-исторической литературе** сформировался своеобразный подход к изучению русско-китайской торговли с большим акцентом на ее трансконтинентальный характер и вниманием к Монголии как буферной, промежуточной зоне в этих отношениях<sup>101</sup>. Такой подход хорошо прослеживается в работе Марты Эйвери, где детально изучен монгольский транзит в русско-китайской торговле XVIII – первой половины XIX в. В 2019 г. на русский язык была переведена работа Клиффорда Фауста «Московиты и Мандарины: российская торговля с Китаем и ее развитие в 1727–1805 гг.» (в русском переводе «Великий торговый путь от Петербурга до Пекина»), впервые изданная еще в 1969 г., которая наглядно отражает общую тенденцию к изучению сухопутного направления торговли России и Китая в зарубежной историографии<sup>102</sup>. В 1971 г. в США была защищена диссертация исследователя Элис Ип, специально изучавшей русско-

---

<sup>101</sup> *Эйвери М.* Чайный путь: Китай и Россия встречаются через степь / пер. с англ. А. Гилевича. Beijing : Межконтинент. изд-во Китая, 2004. 227 с.

<sup>102</sup> *Фауст К.* Великий торговый путь от Петербурга до Пекина: история русско-китайских отношений в XVIII–XIX веках / пер. с англ. С. А. Белоусова. М. : Центрполиграф, 2019. 447 с.



китайскую торговлю в Кяхте<sup>103</sup>. Еще более показательна в этом отношении диссертация Дэвон Маргарет Диар, которая концентрирует внимание на Монголии в контексте русско-китайской торговли второй половины XIX – начала XX в., изучая при этом экономические, политические, социально-культурные особенности данного региона<sup>104</sup>.

Говоря о западных диссертационных исследованиях, стоит отметить, что на их примере хорошо просматривается свойственная зарубежной историографии тенденция делать акцент на пограничном, континентальном аспекте русско-китайских отношений. Работы рассматривают отношения России и Китая в пограничных регионах – Синьцзяне, Монголии, Маньчжурии, но не упоминают факт существования морских торговых связей<sup>105</sup>.

С другой стороны, нельзя говорить о том, что наличие морского транзита в русско-китайской торговле совсем неизвестно иностранным авторам. В работе Чарльза Ремера, опубликованной еще в 1926 г., мы встречаем указание на то, что открытие Суэцкого канала в 1869 г. расширило торговые контакты Китая с Европой, в частности, сделало возможным морскую доставку чая из китайских портов в Одессу и способствовало развитию торговли русским керосином в Китае<sup>106</sup>.

Кроме того, зарубежные исследователи не оставили без внимания русское присутствие в «открытых» портах Китая в рассматриваемый период и роль России в китайской чайной торговле. Пожалуй, самым ярким примером в данном случае будет исследование Роберта Гарделлы, посвященное чайной торговле порта Фучжоу во второй половине XIX –

---

<sup>103</sup> *Yip A. C. S. Kiakhta a Sino-Russian trading center* : PhD diss. / Queen's University. Kingston, 1971.

<sup>104</sup> *Devon M. D. Marginal revolution: Economies and Economic Knowledge between Qing China, Russia and Mongolia, 1860–1911* : PhD diss. / Harvard University. Cambridge, 2014. 353 p.

<sup>105</sup> *Wang Y. Transforming the frontier: land, commerce, and Chinese colonization in Inner Mongolia, 1700–1911* : PhD. Chicago, Illinois, 2013, 496 p.; *Kim L. E. Marginal Constituencies: Qing Borderland Policies and Vernacular Histories of Five Tribes on Sino-Russian frontier* : PhD. Cambridge, Massachusetts, 2009; *Hsu C. Y. The Chinese Eastern Railroad and Marking of Russian Imperial Orders in the Far East* : PhD diss. / New York University. New York, 2006. 443 p.; *Paine S. C. M. A history of the Sino-Soviet border, 1858–1924* : PhD diss. / Columbia University. New York, 1993. 506 p.

<sup>106</sup> *Remer C. F. The foreign trade of China. Shanghai* : The Commercial Press, 1926. P. 40.

начале XX в.<sup>107</sup> В это время в Фучжоу активно действовали русские торговые дома, покупающие или самостоятельно изготавливающие чай и отправляющие его по разным направлениям в Россию. Роль данного порта для русско-китайской торговли была значительно меньше в сравнении с Ханькоу, но, тем не менее, если в русских дореволюционных работах мы встречаем упоминание и описание русской торговли в Фучжоу<sup>108</sup>, то в советский период этот порт был полностью «забыт» советскими исследователями и остается практически неизученным до сих пор. В то же время Р. Гарделла подчеркивал не просто значимую роль русской торговли в названном порту, но и значительные преимущества, которые имели здесь русские в сравнении с другими иностранцами (большее количество фабрик, лояльность китайских властей, использование современных технологий на чайном производстве)<sup>109</sup>.

В современной англоязычной историографии можно наблюдать появление работ, которые отходят от тенденций предшествующих лет. Ярким примером в данном случае служит исследование Аудры Джо Йодер, посвященное чайной торговле в Российской империи<sup>110</sup>. Американский историк, вдохновившись дореволюционной работой А. П. Субботина<sup>111</sup> и современным исследованием И. А. Соколова<sup>112</sup>, используя материалы российских архивов, подробно раскрывает феномен чайной торговли на русском рынке во второй половине XIX – начале XX в. Для нас важно то, что А. Дж. Йодер достаточно подробно описывает те структурные изменения, которые произошли в русско-китайской торговле после Второй Опиумной войны 1858–1860 гг.: создание морского направления, рост значения Одессы для чайной торговли, появление и активная деятельность русских

---

<sup>107</sup> *Gardella R. P.* The boom years of the Fukien tea trade, 1842–1888 // *American's China trade in historical perspective: the China and American performance* / ed. by E. R. May, J. K. Fairbank. London : The Community of American-East Asian Relations of the Department of History, 1989. P. 33–75.

<sup>108</sup> Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке. С. 118–135; *Скальковский К. А.* Русская торговля в Тихом океане: экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии. С. 279–295. *Субботин А. П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах. С. 330–333.

<sup>109</sup> *Gardella R. P.* The boom years of the Fukien tea trade, 1842–1888. P. 33–75.

<sup>110</sup> *Yoder A. J.* Tea time in Romanov Russia: a cultural history, 1616–1917 : PhD diss. / The University of North Carolina. Chapel Hill, 2016. 358 p.

<sup>111</sup> *Субботин А. П.* Указ. соч.

<sup>112</sup> *Соколов И. А.* Китайский чай в России : в 3 т. М. : Спутник+, 2015.

комиссионеров в Ханькоу, и др.<sup>113</sup> Историк активно применяет понятие «система» для характеристики торговли в Кяхте, пишет о кризисе этой системы, на основе материалов РГИА изучает дискуссию о таможенных пошлинах на импортный чай, происходившую в России в начале 60-х гг. XIX в.<sup>114</sup> Можно сказать, что исследование Аудры Джо Йодер в настоящее время является зарубежным трудом, наиболее целостно представившим развитие русско-китайских торговых связей во второй половине XIX в. Однако сама работа все же большее внимание уделяет торговле чаем на внутреннем русском рынке, а не международным торговым отношениям России и Китая.

По справедливому замечанию О. Е. Непомнина, своеобразный самостоятельный пласт научной литературы образуют **исследования, написанные авторами китайского происхождения на английском языке**<sup>115</sup>. Знание языка значительно облегчает для них работу с китайскими источниками и литературой, и в результате общемировая историография пополняется весьма интересными исследованиями. Для нашей работы можно отметить труд Лю Куанцина, который изучал вопрос развития иностранного судоходства в китайских водах в 60–70-е гг. XIX в., показав тем самым условия, в которых начала развиваться морская русско-китайская торговля<sup>116</sup>. Статистику, отражающую степень участия русских торговых судов в общем тоннаже «открытых» китайских портов второй половины XIX – начала XX в., приводили в своих работах Чун Сусэ и Сяо Лянлинь<sup>117</sup>. Незабытой осталась и русская чайная торговля во внутреннем Китае. Хао Яньпин в своей работе подробно характеризовал экономические изменения, происходившие в Китае во второй половине XIX в., и в том числе обращался к китайской чайной

---

<sup>113</sup> *Yoder A. J. Tea time in Romanov Russia: a cultural history, 1616–1917*. P. 198–209.

<sup>114</sup> *Ibid.* P. 181–197.

<sup>115</sup> *Непомнин О. Е. Социально-экономическая история Китая, 1894–1914*. М. : Наука, 1980. С. 10.

<sup>116</sup> *Liu K. Anglo-American steamship rivalry in China*. Cambridge : Harvard East Press, 1962. 211 p.; *Hsiao L. China's foreign trade statistics. 1864–1949*. Cambridge : Harvard East Press, 1974. P. 202–203.

<sup>117</sup> *Chong S. The foreign trade of China*. New York : Columbia Univ., 1919. P. 295; *Hsiao L. China's foreign trade statistics, 1864–1949 / Liang-lin Hsiao*. Cambridge : Harvard Univ. Press, 1974. 275 p.

торговле и русскому участию в этом процессе<sup>118</sup>. Любопытно, что Хао называл русских купцов наиболее «агрессивными» торговцами на чайном рынке империи Цин<sup>119</sup>. Большой интерес подставляет работа Т. Чу, в которой весьма подробно исследуется чайная торговля центральных провинций Китая<sup>120</sup>. Чу приводит описание русских чайных фабрик в Ханькоу, но, к сожалению, обходит стороной вопрос транзитных направлений русско-китайской чайной торговли<sup>121</sup>. Как это видно и по переведенным на английский язык документам, китайскую статистику не интересовало, как именно отправлялся чай в Россию, что сказалось на характере исследований.

В данной работе мы сознаем недостаток изученности китайской историографии поднятой проблемы и видим перспективы исследования кроме прочего и в рамках работы с литературой на китайском языке. Тем не менее, краткую характеристику этой группы научных исследований мы считаем нужным представить. Для начала отметим, что в самом Китае интерес к изучению торговых отношений империи Цин с иностранцами всегда был высоким. Работы, затрагивающие эту проблему, выходили уже через десятилетие после крушения маньчжурской династии. В 1925 г. вышла монография Ван Сяотуна по истории внешней торговли Китая<sup>122</sup>, в 1930 г. – работа У Юегана «Очерки внешней торговли Китая»<sup>123</sup>, в 1931 г. – статистический сборник, составленный авторами Ян Дуаньлю и Хоу Хоупей<sup>124</sup>. Перечисленные труды были обнаружены в ходе работы в синологической библиотеке Института Дальнего Востока РАН (г. Москва). Отдельные китаеязычные работы хранятся также в Государственной

---

<sup>118</sup> Hao Y. The commercial revolution in Nineteenth-Century China. The rise of Sino-Western mercantile capitalism. Berkeley : Univ. of California Press, 1986. 380 p.

<sup>119</sup> Ibid. P. 177.

<sup>120</sup> Chu T. The trade in Central China. Shanghai : China Institute of Pacific Relations, 1936. 359 p.

<sup>121</sup> Ibid. P. 203.

<sup>122</sup> 王孝通。中国上业小史。上海：商务印书馆，1925。112页。(Ван Сяотун. Китайская торговля. Краткий исторический очерк. Шанхай：Шаньу синьшугуань，1925。112 с.)

<sup>123</sup> 武 珩幹。中国国际贸易概论。上海：商务印书馆，1930。613页。(У Юеган. Очерк внешней торговли Китая. Шанхай：Шан у иньшугуань，1930。613 с.)

<sup>124</sup> 杨 端六。六十五年来中国国际贸易统计。1931。189页。(Ян Дуаньлю, Хоу Хоупей. Внешняя торговля Китая за последние 65 лет : статистические материалы. Б. м. : [б. и.], 1931. 189 с.)

публичной исторической библиотеке (г. Москва). В данном случае необходимо отметить многотомное издание «Империализм и китайские таможни», опубликованное в КНР в 1959 г., в названии которого отразился идеологический подход китайской исторической науки XX в.<sup>125</sup> Однако названные работы рассматривают русско-китайскую торговлю в контексте общего процесса торговли цинского Китая с иностранцами и не уделяют особого внимания деталям торговых отношений Российской империи и империи Цин.

В современной китайской литературе можно обнаружить рост внимания к истории непосредственно русско-китайской торговли. Эту тенденцию хорошо отражают диссертационные работы, которые были защищены в китайских университетах и затем переизданы в США на английском языке, благодаря чему с их характеристикой можно ознакомиться на электронных ресурсах. Среди них можно выделить работу Ду Хунци «Чай и рынок Ханькоу в цинский период», первоначально изданную в Уханьском университете в 2000 г.<sup>126</sup> Как сообщает автор в аннотации к своей работе, «русские были наиболее значимыми покупателями на чайном рынке в Ханькоу и монополизировали производство кирпичного чая в Ханькоу»<sup>127</sup>. В работе Ван Али «Исследование влияния купцов провинции Шаньси на торговлю между Монголией и Россией в период империи Цин», защищенной в Университете провинции Шаньси в 2011 г., историк проводит анализ деятельности китайских купцов из провинции Шаньси, которые были главными посредниками в чайной торговле между южными провинциями Китая и Кяхтой в XVIII – первой половине XIX в.<sup>128</sup> Годом ранее в Шаньсийском университете была защищена диссертация Го Фена «Изменение системы чайной торговли и

---

<sup>125</sup> 帝国主义与中国海关。第7卷。北京：科学出版社，1958。244页。（Империализм и китайские таможни。Т. 7. Пекин：Кэсюэ чубаньшань，1958。244 с.）

<sup>126</sup> Du H. Tea and Hankow market in the Ch'ing period : PhD diss. / Wuhan University. Wuhan, 2000.

<sup>127</sup> ProQuest Dissertation & Thesis global. URL: <https://search.proquest.com/pqdtglobal/docview/1024703126/40FE515970924B72PQ/1?accountid=30419>

<sup>128</sup> Wang A. The analysis of personal flow in the trade about Shanxi merchants between Mongolia and Russia in the Qing dynasty : PhD diss. / Shanxi University. Taiyuan, 2011.

государственного управления в период империи Цин»<sup>129</sup>. Работа интересна тем, что чайная торговля рассматривается автором как «система» торговых отношений, на изменение, реструктуризацию которой повлияла совокупность внутренних и внешних факторов.

Проведенный обзор показал, что зарубежный опыт изучения истории русско-китайской торговли во многом схож с отечественным. Авторы делают акцент на сухопутном транзите торговых отношений, изучают различные региональные направления этого процесса, обращают внимание также и на русское присутствие в главных чайных портах Китая. Вместе с тем, вопрос развития морской русско-китайской торговли, за исключением отдельных примеров, практически не затрагивается.

Таковы реалии историографии русско-китайской торговли. Если же мы обратимся непосредственно к документам изучаемой эпохи, то увидим, что морское направление торговых отношений России и Китая на протяжении второй половины XIX в. рассматривалось современниками как одна из важнейших составных частей русско-китайских отношений.

## **1.2. Источники**

Источники, отражающие историю морской торговли России и Китая во второй половине XIX в., являются неотъемлемой частью общей источниковой базы изучения русско-китайской торговли. В свою очередь, материал по торговым отношениям тесно связан с нарративом, отражающим историю отношений России и Китая в целом. Таким образом, исследователю, поставившему себе цель изучить развитие морских контактов имперской России с Китаем на основе оригинальных источников, необходимо обратиться к центральным архивам РФ, хорошо известным в отечественной

---

<sup>129</sup> Guo F. Tea trade system change of Qing dynasty and government administration : PhD diss. / Shanxi University. Taiyuan, 2010.

китаистике: АВПРИ, РГИА, РГВИА, ГАРФ, РГА ВМФ, РГАДА и др. Фонды перечисленных учреждений сосредоточили наибольшее количество документов, связанных с историей русско-китайских отношений.

В *Архиве внешней политики Российской империи* (Москва) в фондах «Китайский стол» (ф. 143), «Санкт-Петербургский государственный архив» (ф. 161) собрано большое количество самых разнообразных материалов, отражающих развитие торговых отношений России и Китая. Среди них донесения русских консулов из Ханькоу<sup>130</sup> и Фучжоу<sup>131</sup>, материалы по русской торговле в Монголии<sup>132</sup>, Маньчжурии<sup>133</sup>, Синьцзяне<sup>134</sup> и мн. др. Несмотря на то, что документы АВПРИ уже долгие годы привлекаются к изучению русско-китайских отношений советскими и современными историками, данный архив до сих пор содержит огромное количество неизученных собраний. С точки зрения исследования морской торговли России и Китая большой интерес представляют материалы фондов «Консульство в Гонконге» (ф. 229), «Консульство в Дальнем» (ф. 231), «Консульство в Кантоне» (ф. 239), упоминание которых практически не встречается в отечественных работах.

Не менее ценные и обширные данные может предоставить исследователю истории русско-китайских отношений *Российский государственный исторический архив* (Санкт-Петербург). Как отмечал в своей работе Б. А. Романов, в конце XIX в. дальневосточное направление русской политики практически полностью было сосредоточено в руках министра финансов С. Ю. Витте и по этой причине канцелярия Министерства финансов Российской империи накапливала огромное количество документов, связанных с Китаем и русско-китайскими

---

<sup>130</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396; Ф. 161. Оп. 35. Д. 6.

<sup>131</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 421; Ф. 161. Оп. 35. Д. 2.

<sup>132</sup> АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. 1869. Д. 2 «Отчеты о торговле в Тяньзине и Калгане»; 1880. Д. 2 «Отчеты о торговле в Тяньцзине и Калгане».

<sup>133</sup> АВПРИ. Ф. 33 «Вице-консульство в Айгуне».

<sup>134</sup> АВПРИ. Ф. 252 «Консульство в Кульдже»; Ф. 307 «Консульство в Чугучаке»; Ф. 242 «Консульство в Кашгаре».

отношениями, которые затем попадали на стол С. Ю. Витте<sup>135</sup>. В результате сегодня в фонде 560 «Общая канцелярия министра финансов» в РГИА мы имеем одно из богатейших в мире собраний источников по истории русско-китайских отношений второй половины XIX – начала XX в. В том числе здесь содержатся различные отчеты<sup>136</sup>, докладные записки<sup>137</sup>, обзоры, посвященные торгово-экономическим отношениям Российской империи и империи Цин<sup>138</sup>. Разумеется, источники РГИА по русско-китайской торговле далеко не ограничиваются фондом Министерства финансов и в целом включают в себя огромный пласт документов по названной теме. Работу исследователя значительно облегчает то, что еще в советский период материалы данного архива были капитально пересмотрены и систематизированы по различным каталогам. Этот огромный труд, проделанный в свое время советскими архивистами, делает РГИА действительно бесценным архивом для современных исследователей.

В Санкт-Петербурге интерес по истории морской торговли России и Китая также представляет *Российский государственный архив военно-морского флота*. Источники данного архива имеют весьма специфический характер, поскольку Морское ведомство торговые отношения России и Китая интересовали в меньшей степени, тогда как вопросы военной характеристики китайских берегов, укрепленность морских портов и фортов, китайский военный флот, а также военно-морские силы иностранцев в империи Цин являлись приоритетной для данного министерства информацией<sup>139</sup>. Это необходимо учитывать при работе в РГА ВМФ, поскольку, открывая дела, посвященные характеристике китайских «открытых» портов, легко можно столкнуться с тем, что собственно торговой характеристике порта уделено

---

<sup>135</sup> Романов Б. А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Л. : Изд. Ленингр. вост. ин-та им. А. С. Енукидзе, 1928. С. 8.

<sup>136</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 580 «О судоходстве на Дальнем Востоке».

<sup>137</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 169 «Донесения Д. М. Позднеева С. Ю. Витте о результатах изучения им вопроса о частном русском торговом судоходстве по р. Сунгари».

<sup>138</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 577 «О торговых сношениях с Китаем».

<sup>139</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 206 «Военно-географическое описание портов Китая, Японии и Кореи»; Д. 435 «Отчет С. О. Макарова об осмотре китайского побережья от Гонконга до Шанхая с приложением планов и фотографий».



в документе едва ли пара абзацев, тогда как остальную часть текста занимает его военно-стратегическое описание<sup>140</sup>. Впрочем, при внимательном подходе к работе с фондами РГА ВМФ, можно обнаружить весьма интересные документы, связанные с историей русско-китайской морской торговли. В частности, данный архив предоставил ценную информацию по истории участия Российско-американской компании в торговых отношениях России и Китая<sup>141</sup>, деятельности Е. В. Путятин на Дальнем Востоке в ходе Второй Опиумной войны в 1856–1858 гг.<sup>142</sup>, русской политики, связанной с арендой китайских портов в 1898 г.<sup>143</sup>, и мн. др.

В отечественных исследованиях, посвященных русско-китайским торговым отношениям во второй половине XIX в., уже давно было подмечено большое значение материалов *научно-исследовательского отдела рукописей РГБ* (Москва), особенно фонда 273, собравшего документы Константина Адриановича Скачкова – русского дипломата, в 50–70-е гг. XIX в. служившего консулом России в самых разных регионах цинского Китая<sup>144</sup>. Фонд К. А. Скачкова включает в себя документы за авторством самого русского консула, а также различные материалы, касающиеся деятельности русских подданных в Китае, собранные им за годы службы. Для нас особый интерес представляют данные русских купцов-комиссионеров, ведущих свои дела в Ханькоу в 1870-е гг. и писавших своеобразные отчеты о своей деятельности русскому консулу, в которых можно обнаружить характеристику русской чайной торговли, данные по количеству купленного и произведенного русскими чая в Китае, статистику по вывозу чая по различным направлениям из Ханькоу в Россию, данные по судоходству в китайских портах, информацию о текущем размере фрахта, курсах на золото и серебро, ценах на товары и др.<sup>145</sup>

---

<sup>140</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 206 «Описание Кантона, Шанхая».

<sup>141</sup> РГА ВМФ. Ф. 1375. Оп. 1. Д. 17, 19, 20.

<sup>142</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016.

<sup>143</sup> РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830.

<sup>144</sup> *Миронова Т. Н.* Жизнь на грани подвига (К. А. Скачков и его библиотека в фонде основного хранилища РГБ) // Книга в пространстве культуры. 2010. Вып. 1 (6). С. 24–28.

<sup>145</sup> НИОР РГБ. Ф. 273. К. 14. Ед. хр. 3.

Одной из характерных черт внешней политики Российской империи XIX – начала XX в. было то, что документы, связанные с этим процессом распределялись между основными государственными ведомствами и их руководителями. Мы уже подчеркивали эту особенность для материалов РГИА и РГА ВМФ, но стоит также упомянуть и Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА, Москва), как весьма перспективный с точки зрения изучения различных вопросов русско-китайской торговли. Интерес представляет также и работа с материалами Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ, Москва), фонды которого содержат документы личного происхождения.

Таким образом, источниковая база российских архивов позволяет достаточно углубленно изучить процесс русско-китайской торговли дореволюционного периода. В данном случае анализ этих материалов проведен исходя из тех проблемных вопросов развития морской торговли России и Китая, которые они затрагивают.

Несмотря на то, что официальное учреждение морского направления торговых отношений России и Китая состоялось в 1861 г., когда последовал императорский указ об открытии западных границ Российской империи для ввоза китайского чая, идею создания морского направления русско-китайской торговли можно наблюдать в значительно более ранний период времени. М. И. Сладковский указывал в своей работе на планы Петра I по организации морской торговли России с Гуанчжоу<sup>146</sup>. В. Г. Дацышен, ссылаясь на дореволюционные публикации, приводит пример заинтересованности Екатерины II в создании морского направления русско-китайской торговли<sup>147</sup>. В каталоге РГА ВМФ можно также обнаружить указания на то, что ориентировочно в середине 80-х гг. XVIII в. был издан рескрипт Екатерины II на заведение морских торговых отношений

---

<sup>146</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). С. 132.

<sup>147</sup> Дацышен В. Г. Одесское направление китайской чайной торговли (XIX – нач. XX вв.). С. 45–55.

с Китаем<sup>148</sup>. Скорее всего, указ был связан с планировавшейся, но так и не состоявшейся в это же время кругосветной экспедицией Г. И. Муловского. К сожалению, видимо, из-за того, что описи РГА ВМФ подвергались изменению, это сказалось на нумерации дел, поэтому обнаружить данные сведения в архиве не удалось.

Что касается начала XIX в., то в данном случае ситуация несколько проще – материалы РГИА предоставляют разнообразные сведения по интересующей проблеме. Некоторые из них имеют поверхностный характер. В фонде 1263 хранится журнал Комитета министров за 1803 г., где всего одной строкой сообщается о намерении министра коммерции отправить специальных чиновников в Японию и Кантон для изучения тамошних рынков<sup>149</sup>. В РГИА можно обнаружить также записки первой половины XIX в. с просьбами разрешить ввоз кантонского чая в Россию<sup>150</sup>. Однако наиболее интересными источниками в данном случае стоит назвать два документа – это проекты по созданию морской системы торговли России со странами Тихоокеанского региона морского министра Н. С. Мордвинова<sup>151</sup> и русского консула на Филиппинах П. В. Добеля<sup>152</sup>, анализ которых проводится непосредственно в тексте диссертации.

Создание морской русско-китайской торговли происходило в весьма непростых условиях торговых отношений России и Китая, а также международных отношений, сложившихся вокруг империи Цин. Документы РГИА и РГА ВМФ позволяют реконструировать многие проблемные вопросы этих событий. Источники показывают, что большая часть современников, обеспокоенных будущим русско-китайской торговли, весьма скептически относилась к Кяхте и сухопутному чайному транзиту в целом<sup>153</sup>. Другая группа материалов позволяет увидеть, что Россия на фоне Первой

---

<sup>148</sup> РГА ВМФ. Ф. 172. Оп. 1. Д. 414.

<sup>149</sup> РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 2. Л. 34 об.

<sup>150</sup> РГИА. Ф. 19. Оп. 3. Д. 462.

<sup>151</sup> РГИА. Ф. 994. Оп. 2. Д. 353.

<sup>152</sup> Там же. Д. 869.

<sup>153</sup> РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59 «Записка Н. И. Любимова об участии Российско-американской компании в чайной торговле и о состоянии Кяхтинской торговли в 1853 году и в настоящих годах».

(1840–1842) и Второй Опиумной войны (1856–1860) начинает искать новые направления русско-китайской торговли. Весьма любопытным в этом отношении является документ из фонда 410 РГА ВМФ, посвященный организации морской русской торговой миссии в Китай в 1843 г. во главе с Е. В. Путятиным<sup>154</sup>. Именно Е. В. Путятин был главным сторонником создания морской торговли России и Китая, «лоббистом» этого проекта, что хорошо отражают его депеши, направлявшиеся в Санкт-Петербург в ходе миссии в Китай в 1856–1858 гг.<sup>155</sup> Кроме того, Тяньцзиньский договор 1858 г., подписанный Путятиным на фоне Второй Опиумной войны (1856–1860) является главным международным договорным актом, в котором была прописана возможность морской торговли России и Китая<sup>156</sup>.

Между тем, создание морского направления русско-китайской торговли было сопряжено с большими спорами и даже целой дискуссией касательно последствий этой меры для кяхтинской торговли. В РГИА и РГА ВМФ хранятся большие и во многом идентичные по своему содержанию дела, касающиеся вопроса таможенных пошлин на китайский чай, установленных на западных и азиатских границах Российской империи в 1862–1865 гг.<sup>157</sup> Информативность этих документов огромна – здесь можно обнаружить данные по статистике и общей характеристике русско-китайской торговли в первой половине XIX в., по проблеме контрабандной торговли кантонским чаем по западным границам России, упадка кяхтинской торговли, по вопросу о введении бандеролей (таможенных пломб) на импортный чай, обсуждения таможенных ставок и пр.

Если обратиться непосредственно к вопросу о развитии морской торговли России и Китая во второй половине XIX в., то в данном случае уместно было бы рассматривать его с точки зрения организации и содержания. Организационный момент напрямую связан с историей

---

<sup>154</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 1558.

<sup>155</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 33. Д. 2.

<sup>156</sup> Русско-китайские отношения. 1689–1916: официальные документы / П. Е. Скачков, В. С. Мясников. М. : Изд-во вост. литературы, 1958. С. 30–34.

<sup>157</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 15. Д. 949; Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а; РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 626.

торгового флота Российской империи, который принимал участие в русско-китайской торговле во второй половине XIX в., – Русского общества пароходства и торговли и Добровольного флота. История названных пароходных предприятий имеет большую самостоятельную источниковую базу, которая представлена как на уровне опубликованных, так и на уровне архивных документов. Однако здесь есть свои трудности. К примеру, Русское общество пароходства и торговли имеет свой огромный фонд в РГИА (ф. 107), но выявить среди описей этого фонда, какие именно дела затрагивают проблематику торговли с Китаем, весьма не просто, так как, за редким исключением, названия дел этот вопрос не отражают. То же самое можно сказать относительно фонда Добровольного флота в РГИА (ф. 98). Тем не менее, те материалы, которые были обнаружены, позволили реконструировать торговлю РОПиТ в Китае практически за каждый год осуществления этого процесса<sup>158</sup>. Многие детали (например количество привезенного чайного груза) источники упускают, но они же позволяют достаточно детально восстановить логистику торговли.

Торговля с Китаем Добровольного флота среди архивных дел представлена менее подробно, хотя и здесь есть более чем информативные документы. Обратим внимание на дело «Отчеты Добровольного флота 1879–1901 годов», в котором содержатся подробнейшие данные о судоходстве пароходов ДФ во второй половине XIX в., количестве перевезенных ими грузов, логистических расходах, вопросе содержания агентов в иностранных портах и др.<sup>159</sup> Кроме того, ДФ имеет прекрасную базу опубликованных источников. К примеру, в журнальном фонде РНБ можно найти документ «Известия о деятельности Общества Добровольного флота» (1879–1882), работа с которым раскрывает не меньше подробностей плаваний пароходов Добровольного флота в Китай по сравнению с Русским обществом пароходства и торговли<sup>160</sup>.

---

<sup>158</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 387, 388, 529, 602.

<sup>159</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2.

<sup>160</sup> Добровольный флот. Известия о деятельности Добровольного флота. СПб., 1879–1882.

Обширной группой архивных материалов представлен вопрос развития торговых отношений русского Дальнего Востока с Китаем. Среди них можно обнаружить данные о судоходстве русских дальневосточных портов<sup>161</sup>, торговле китайских портов Чифу и Тяньцзинь с Приморьем<sup>162</sup>, материалы о дальневосточной чайной торговле<sup>163</sup> и мн. др. Изучение данных источников позволило нам прийти к нескольким выводам относительно дальневосточного направления морской торговли России и Китая. Во-первых, статистические и прочие данные свидетельствуют о том, что вывоз чая на Дальний Восток в рассматриваемый период был наименьшим в сравнении с другими направлениями. Во-вторых, проблема развития инфраструктуры Дальнего Востока являлась одним из наиболее обсуждаемых в документах вопросов. В-третьих, создание дальневосточной инфраструктуры виделось как решение назревших к концу XIX в. проблемных вопросов русско-китайской торговли. Отдельный интерес представляют также данные по вывозу товаров русского дальневосточного промысла в Китай<sup>164</sup>, материалы, связанные с проектами развития судоходства на Дальнем Востоке<sup>165</sup>, перспективами Транссибирской магистрали<sup>166</sup> и создания коммерческого порта в г. Дальний<sup>167</sup>.

Безусловно, главным источником по истории русско-китайских торговых отношений является статистический материал, отражающий содержание и динамику торгового процесса. Источники по статистике весьма разнообразны и представлены как на уровне опубликованных, так и на уровне архивных материалов.

Если обратиться к вопросу вывоза товара из Китая в Россию, то речь в данном случае пойдет в первую очередь о чайной торговле. Статистику вывоза чая в Россию можно найти практически в любой опубликованной

---

<sup>161</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 580.

<sup>162</sup> АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. 1880–1885. Д. 2; Ф. 143. Оп. 491. Д. 343.

<sup>163</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 577. Л. 231 об.

<sup>164</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 179.

<sup>165</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067.

<sup>166</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 577.

<sup>167</sup> Там же. Д. 122, 104.

работе своего времени, в которой автор так или иначе затрагивал проблему торговли с Китаем<sup>168</sup>, в статистических сборниках<sup>169</sup>, разного рода таможенных отчетах<sup>170</sup> и прочих источниках. Однако наиболее содержательными в данном случае являются документы отечественных архивов. Отчеты русских консулов, служивших в «открытых» портах Китая изучаемого времени, можно назвать группой наиболее репрезентативного материала, опираясь на который исследователь способен изучить не просто общие количественные показатели чайного экспорта, но и специфические детали этого процесса<sup>171</sup>. Среди таковых: развитие производства кирпичного чая в Ханькоу, покупка байхового чая на ханькоуском рынке, существующие цены на чай в Китае, вывоз чая в Россию по сортам (байховый, кирпичный), вывоз байхового чая в Россию в зависимости от сбора чая (1-го, 2-го или 3-го сбора), вывоз разных видов прессованного чая (кирпичного черного, зеленого, плиточного чая), участие в русско-китайской чайной торговле иностранцев. Данные источники предоставляют много информации о соотношении стоимости китайской, английской и русской валюты второй половины XIX в., единиц стоимости и весов, принятых в чайной торговле (см. Приложение 1). Наконец, статистические данные позволяют проследить развитие вывоза чая по различным направлениям. Опираясь на информацию русских консулов, мы можем говорить о том, что одесское направление чайной торговли в конце XIX в. стало превалировать над сухопутным кяхтинским, что произошло благодаря отправкам дорогих сортов китайского чая морским путем. Оценки, которые приводят сами авторы источников,

---

<sup>168</sup> *Скальковский К. А.* Русская торговля в Тихом океане: экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии; *Субботин А. П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах: производство, потребление и распределение чая. СПб.: А. Г. Кузнецов, 1892. 706 с.

<sup>169</sup> Статистические сведения о торговле России с Китаем и по отдельным восточноазиатским границам за 1901–1907 гг. М.: Тип. П. П. Рябушинского, 190(?) . 23 с.

<sup>170</sup> Сведения о привозе из-за границы за 1869–1886 гг. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1887. С. 75.

<sup>171</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396; Ф. 161. Оп. 35. 1881. Д. 6; Ф. 143. Оп. 491. Д. 421; Ф. 161. Оп. 35. 1876. Д. 2.

говорят о том, что морская чайная торговля оказывалась более быстрой, дешевой и более перспективной, чем сухопутная<sup>172</sup>.

В то же время статистический материал позволяет раскрыть проблему ввоза товаров из России в Китай. В данном случае можно отметить отчеты русских комиссионеров, торговавших в Ханькоу в 70-е гг. XIX в., которые отражали в своих материалах данные по продажам русских шерстяных и хлопчатобумажных изделий<sup>173</sup>. Если говорить применительно к морской торговле, особенно через одесский порт, то данных о вывозе в Китай не так много, что в целом отражает низкий уровень сбыта русских товаров в империю Цин.

Несколько особняком в данном случае стоит вопрос о торговле русским керосином. Исследователи уже подчеркивали, что именно этот товар в конце XIX – начале XX в. на короткое время дал надежду на изменение дисбаланса в торговле России с Китаем<sup>174</sup>. Это хорошо видно и по источникам проблемы. В РГИА и АВПРИ содержатся отдельные дела, посвященные торговле русским керосином в Китае<sup>175</sup>. Много информации по этому вопросу содержат также консульские отчеты<sup>176</sup> и опубликованные материалы<sup>177</sup>.

Помимо архивных документов, статистика русско-китайской торговли нашла свое отражение в многочисленных опубликованных источниках второй половины XIX – начала XX в. Среди них отметим ежегодное издание Департамента внешней торговли, в котором печатались годовые статистические отчеты российских таможен на протяжении XIX – начала XX в.<sup>178</sup>. С точки зрения изучения морской торговли России и Китая данные источники представляют большой интерес, так как именно в этих сборниках

---

<sup>172</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396. Л. 76–76 об.; Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 11–11 об.

<sup>173</sup> НИОР РГБ. Ф. 273. К. 14. Ед. хр. 3.

<sup>174</sup> *Дацьшен В. Г.* История российско-китайских отношений в конце XIX – начале XX вв. С. 165–166.

<sup>175</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188; АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 1217.

<sup>176</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 421. Л. 176, 183–184, 194, 217–219 об., 254–254 об., 276–276 об.

<sup>177</sup> Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке. С. 15, 24, 39, 71, 124.

<sup>178</sup> Государственная внешняя торговля в разных ее видах... СПб.: Департамент внешней торговли, 1861–1863; Виды государственной внешней торговли... СПб.: Тип. В. Н. Майкова, 1864–1867; Виды внешней торговли России... СПб.: Тип. В. Н. Майкова, 1869–1870; Обзор внешней торговли России... СПб.: Тип. В. Н. Майкова, 1871–1901.



удалось обнаружить детальное описание номенклатуры товаров, отправляемых из Одессы в Китай морским путем.

Во второй половине XIX – начале XX в. в России появлялись также полноценные статистические исследования, посвященные русско-китайской торговле. В 1864 г. была опубликована работа А. Крита со статистическими материалами по русско-китайской чайной торговле<sup>179</sup>, в которой можно обнаружить информацию по логистике, динамике, содержанию торговых отношений России и Китая. Значительно позже, в 1909 г., вышла работа В. П. Покровского, в которой также был собран статистический материал по рассматриваемому вопросу<sup>180</sup>. Не меньший интерес представляет работа «История экономического развития Китая. 1840–1948 гг. Сборник статистических материалов», вышедшая в 1958 г. и собравшая в себе многочисленные статистические сведения по внешней торговле Китая позднецинского периода<sup>181</sup>. При этом сборник представляет собой перевод материалов, изначально подбирившихся китайскими исследователями и опубликованных на китайском языке.

Необходимо отметить также два больших статистических сборника, составленных авторами китайского происхождения. Первый из них – сборник «Статистика внешней торговли Китая, 1864–1949», составленный Сяо Лианлином и изданный в Кембридже в 1974 г.<sup>182</sup> Во введении к работе автор указывает, что источниками статистики стали сведения английских таможен<sup>183</sup>. Пожалуй, это главная отличительная черта таможенных сведений Китая позднецинского периода – таможенные сведения составлялись английскими служащими, в руках которых и находилось управление китайской таможней. Это характерно для основного массива статистики торговли «открытых» портов империи Цин. Значительно более ранний

---

<sup>179</sup> *Krit A.* Материалы для обсуждения вопросов о чайной торговле. СПб. : Тип. В. Н. Майкова, 1864. 200 с.

<sup>180</sup> *Покровский В. П.* Статистические сведения о торговле России с Китаем. 42 с.

<sup>181</sup> История экономического развития Китая 1840–1948 гг. / сост. Янь Чжун-пин, Сюй И-шэн, Яо Сянь-хао [и др.] ; пер. с кит. Н. А. Симония и Т. Я. Цветковой ; вступ. ст. Г. А. Ганшина ; ред. Л. Н. Лебединская. М. : Изд-во иностр. литературы, 1958. 378 с.

<sup>182</sup> *Hsiao L. Chana's foreign trade statistics, 1864–1949.* Cambridge : Harvard Univ. Press, 1974. 275 p.

<sup>183</sup> *Ibid.* P. 12.

статистический сборник, изданный в Китае в 1931 г. Ян Дуаньлю и Хоу Хоупей, также опирается в основном на данные «английских» таможен (Chinese Maritime Custom Service)<sup>184</sup>. Материал, собранный китайскими исследователями, предоставляет данные о статистике судоходства в «открытых» портах Китая, в которых отражается и доля России. Однако статистика русско-китайской торговли, которая также включена в данные работы, носит обобщенный характер и не отражает того, по каким именно направлениям китайский чай вывозился в Россию. В этом смысле русские источники намного более репрезентативны.

В российских архивах и библиотеках также содержатся статистические материалы, составленные непосредственно на китайском языке. В Государственной публичной исторической библиотеке (Москва) хранится документ под названием «Отчет таможен о внешней торговле за 1884 г.», в котором отражена торговля Китая с другими государствами в 70–80-е гг. XIX в.<sup>185</sup>. Среди материалов К. А. Скачкова из НИОР РГБ можно обнаружить отдельные тексты, составленные на китайском языке, записанные самим русским дипломатом<sup>186</sup>. Большие возможности для исследования русско-китайской торговли предоставляют также китаеязычные работы, хранящиеся в синологической библиотеке Института Дальнего Востока РАН, в которых исследователи приводят статистические сведения по внешней торговле цинского Китая<sup>187</sup>.

Однако даже поверхностное ознакомление с перечисленными источниками позволяет прийти к выводу о том, что китайская статистика, как и английская, не отражала вывоз китайского чая по морскому направлению в Россию. Это делает названный материал полезным для общего изучения характера русско-китайской торговли второй половины XIX в., но не

---

<sup>184</sup> 杨端六。六十五年来中国国际贸易统计。1931。189页。(Ян Дуаньлю, Хоу Хоупей。Внешняя торговля Китая за последние 65 лет : статистические материалы. Б. м. : [б. и.], 1931. 189 с.)

<sup>185</sup> Отчет таможен о внешней торговле за 1884 г. [Б. м.], 1885.

<sup>186</sup> НИОР РГБ. Ф. 273. К. 13. Ед. хр. 25. Л. 64–70 об., 133–167.

<sup>187</sup> 黄炎士音。中国四十年海关统计图表(1876-1915)。香港: 龙门书店, 1966。200页。(Хуан Яньшэй。Статистические данные (в схемах и таблицах) торгового оборота морской таможни Китая за 1876–1915 гг. Сянган : Лунмэнь шудянь, 1966. 220 с.)

позволяет раскрыть интересующие нас конкретные стороны этого процесса. Кроме того, нельзя также не отметить, что еще современники подчеркивали неточность данных китайских таможен. В отдельных документах РГИА и АВПРИ мы встречаем критику, направленную на китайский статистический материал<sup>188</sup>. Русский консул в Ханькоу А. С. Вахович в своем отчете за 1893 г. приводил данные китайских морских таможен о вывозе чая в Сибирь через Монголию китайскими купцами, при этом указывая на неточность сведений, которые составляют «лишь небольшую часть вывоза, которая для избежания уплаты внутренних таможенных пошлин запасалась свидетельствами морской таможни»<sup>189</sup>.

В отличие от китайских и английских таможенных служащих, русских консулов весьма интересовал вопрос различных транзитных направлений русско-китайской торговли, и по этой причине в каждом годовом отчете русских консулов, служащих в Ханькоу, Фучжоу, позже – в Шанхае, а также в Чифу и Тяньцзине (если мы говорим о торговле Приморья с Китаем) можно увидеть данные о морской русско-китайской торговле, статистику по вывозу чая в Одессу или в порты Дальнего Востока, сведения о приходе в «открытые» китайские порты русских судов, и т. д. Таким образом, можно говорить о том, что отечественные опубликованные и неопубликованные документы бесспорно служат главными источниками для изучения русско-китайской морской торговли. Они показывают, что это направление являлось наиболее приоритетным, развивающимся и выгодным способом транзита между Россией и Китаем.

В этом заключается главное противоречие между историографией русско-китайской торговли и источниковой базой по данной проблематике: при наличии богатейшего материала, отражающего развитие морского транзита в торговых отношениях России и Китая во второй половине XIX в.,

---

<sup>188</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 577. Л. 229–229 об.

<sup>189</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396. Л. 143–143 об.

этот вопрос изучен недостаточно, поэтому настоящее исследование должно способствовать восполнению этого пробела.

## Глава 2. Условия и предпосылки формирования морской торговли России и Китая

### 2.1. Первые проекты создания морской торговли России и Китая в начале XIX в.

В геополитике существует известный дуализм – противопоставление теллуократии («сухопутного могущества») талассократии («морскому могуществу») <sup>190</sup>. При этом история России рассматривается нередко как история развития теллуократической, континентальной державы. Такой подход хорошо прослеживается в оценках иностранных авторов истории русско-китайских отношений.

В 1857 г. в статье «Русская торговля с Китаем» Карл Маркс писал: «У России совершенно особые отношения с Китайской империей... *Поскольку русские не вели морской торговли с Китаем*, они никогда не были заинтересованы в спорах по этому вопросу, никогда не вмешивались в них в прошлом и не вмешиваются теперь; на русских не распространяется поэтому та антипатия, с какой китайцы с незапамятных времен относились ко всем иностранцам, вторгавшимся в их страну с моря... *русские ведут специфическую для них внутреннюю сухопутную торговлю*» <sup>191</sup>. Точка зрения Маркса сформировалась до появления морской торговли России и Китая, но тем не менее хорошо отражает общий взгляд мировой историографии на историю русско-китайских отношений, представляемую как взаимодействие двух соседних континентальных держав, никогда не имевших большой заинтересованности в развитии морских отношений.

---

<sup>190</sup> Шмитт К. Номос Земли в праве народов *Jus publicum Europaeum*. М. : Владимир Даль, 2008. 670 с.

<sup>191</sup> Маркс К. Русская торговля с Китаем // Собрание сочинений Маркса и Энгельса. Т. 12. М. : Директ-Медиа, 2014. С. 171–173.

В середине XX в. один из крупнейших исследователей англо-китайских отношений периода опиумных войн Д. Бриттен, характеризуя русскую политику в 50-х гг. XIX в., писал: «Россия являлась в большей степени азиатской континентальной державой, нежели европейской морской. Она (Россия. – И. Х.) была заинтересована в расширении своей сухопутной торговли с Китаем, а не в создании новой морской торговли»<sup>192</sup>. Мнение Бриттена полностью совпадает с содержанием фразы Карла Маркса, хотя публикации этих авторов разделяет столетие.

Действительно, с одной стороны, достаточно взглянуть на карту огромной границы Российской империи и империи Цин второй половины XIX в., чтобы понять логику русской политики этого времени: она основывалась на территориальном расширении и укреплении зон пограничного взаимодействия с Китаем. Однако более внимательный взгляд на историю русско-китайских отношений позволяет увидеть заинтересованность Российской империи в развитии и укреплении морских торговых взаимосвязей с Китаем и пересмотреть устоявшееся представление о России как исключительно континентальной цивилизации, не способной к реализации своих интересов на мировом морском пространстве.

Первые идеи создания морского направления торговли с Китаем у российских властей можно встретить еще в XVIII в.<sup>193</sup>, но лишь в начале XIX в. в России появляются полноценные проекты по созданию морской торговли с Китаем и предпринимаются конкретные шаги для их реализации. В свою очередь влияние на появление подобного рода планов оказали проблемы в русско-китайской торговле в Кяхте в 90-е гг. XVIII в.<sup>194</sup>. «Во время пресечения китайского торгового дела доставляли мы чай из Европы за наличные деньги... сей привозной чай чрез Европу (кроме худобы его)

---

<sup>192</sup> Britten D. China and Great Britain. The diplomacy of commercial relations 1860–1864. Cambridge : Harvard Univ. Press, 1974. P. 19.

<sup>193</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М. : Наука, 1974. С. 132; Дацьшен В. Г. Одесское направление китайской чайной торговли (XIX – нач. XX вв.) // Китаєзнавчі дослідження : зб. наук. праць. Т. 2. Київ : Ін-т сходознавства НАН України, 2012. С. 45–55.

<sup>194</sup> С 1785 по 1792 г. торговля в Кяхте была остановлена по причине разногласий между русскими и китайскими купцами в оценке товаров, привозимых для продажи (Сладковский М. И. Указ. соч. С. 167).

становился государству втрое дороже нежели как приходная, получаемый чрез Кяхту на обмен наших товаров»<sup>195</sup>. Ежегодная сумма китайского чая, привозимого в Россию морским путем на фоне остановки пограничной торговли в конце XVIII в., оценивалась в 1,5 млн руб.<sup>196</sup>. Тем самым, морской чайный путь, несмотря на свою дороговизну, зарекомендовал себя как реальная альтернатива нестабильной сухопутной торговли.

Российскую активность на море также подтолкнула английская миссия Дж. Маккартнея в Пекин в 1793 г., о которой были прекрасно осведомлены в России<sup>197</sup>. В 1800 г. безымянный русский автор писал, что англичане в ходе своей миссии подговаривали китайские власти передать монополию на экспорт пушнины в Китай Англии, что грозило уничтожением кяхтинской торговли<sup>198</sup>.

Другой важной особенностью стало то, что проекты по созданию морской торговли с Китаем в первой половине XIX в. предполагали участие Российско-американской компании в этом процессе, так как корабли РАК в это время являлись единственными судами, действовавшими под русским патронажем и способными к организации грузоперевозок между границами России и Китая морским путем. Сказывалась также и заинтересованность руководства компании в китайском рынке: на рубеже XVIII–XIX вв. РАК являлась одним из главных поставщиков пушнины в Кяхту и рассматривала возможность сбыта своих товаров непосредственно в Китай<sup>199</sup>.

В начале XIX в. целью Санкт-Петербурга и Российско-американской компании становится южно-китайский город Гуанчжоу, долгое время известный в России под своим европейским наименованием Кантон. Гуанчжоу – «цинское окно в Европу»<sup>200</sup>: с 1757 по 1842 г. он являлся

---

<sup>195</sup> РГИА. Ф. 1101. Оп. 1. Д. 115. Л. 12 об.

<sup>196</sup> Там же.

<sup>197</sup> *Непомнин О. Е.* История Китая : Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. М. : Вост. лит., 2005. С. 144.

<sup>198</sup> РГИА. Ф. 1101. Оп. 1. Д. 115. Л. 37.

<sup>199</sup> *Ермолаев А. Н.* Российско-американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.). Кемерово : ИНТ, 2013. С. 307.

<sup>200</sup> *Абросимова Ю. А.* Гуанчжоу – цинское окно в Европу (Из истории установления контактов Китая со странами Запада) // Восток – Запад : историко-культурный альманах: 2005–2006 / под ред. В. С. Мясникова. М. : Вост. лит., 2006. С. 9–46.

единственным морским портом Китая, куда позволялся приход иностранных кораблей и где реализовывалась китайская торговля с внешним миром<sup>201</sup>. В этот период здесь активно развивалась англо-китайская и американо-китайская торговля, поэтому не удивительно, что внимание русских властей и руководства РАК было направлено именно на Кантон. В 1803 г. граф Н. П. Румянцев в докладной записке Александру I писал, что «сколько бы Российско-американская компания ни старалась выгодно сбыть пушнину в Кяхте, англичане и американцы, доставляя из Норт-Зунд и Шорлотиных островов рухлядь свою прямо в Кантон, всегда будут в торге сем преимуществовать и дотоле продолжаться сие будет, пока россияне сами в Кантон пути не проложат»<sup>202</sup>.

В 1805 г. со стороны России предпринимаются шаги для реализации планов торговли с Южным Китаем. В Ургу, столицу цинской Монголии, отправилась посольская миссия во главе с А. Ю. Головкиным. Перед посольством было поставлено несколько задач: добиться от представителей Пекина разрешения свободного плавания русских судов по р. Амур, открытия русско-китайской торговли в Центральной Азии через Бухтарминскую крепость, а также разрешения для захода русских судов в порт Гуанчжоу<sup>203</sup>.

Одновременно с посольской миссией в Ургу директор РАК Н. П. Резанов организовал кругосветную экспедицию двух кораблей «Нева» и «Надежда» под руководством И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского, в ходе которой русским мореплавателям поручалось зайти в Кантон. Компания была заинтересована в том, чтобы испробовать сбыт американской пушнины и также закупить китайский товар для отправки в Россию<sup>204</sup>. Таким образом, организовывалась взаимосвязанная торгово-дипломатическая

---

<sup>201</sup> *Абросимова Ю. А.* Гуанчжоу – цинское окно в Европу (Из истории установления контактов Китая со странами Запада). С. 9–46.

<sup>202</sup> Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1799–1815 : сб. документов / сост. А. Е. Иоффе, Л. И. Спиридонова. М. : Наука, 1994. С. 51.

<sup>203</sup> Русско-китайские отношения в XIX в. : материалы и документы. Т. 1 : 1803–1807 / [сост. М. Б. Давыдова и др.]. М. : Памятники исторической мысли, 1995. С. 173.

<sup>204</sup> Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1799–1815. С. 58.



акция – Головкин в Урге должен был добиться от китайских властей разрешения на торговлю русских кораблей в Гуанчжоу, которые к этому времени уже должны были прибыть в китайский порт. «И хотя производить торг в Кантоне позволено всем европейским народам, но, дабы пришествие туда судов наших в первый раз не показалось подозрительным, нужно будет, чтобы вы узнали по сему предмету образ мыслей министерства китайского, вы можете между разговорами сказать им, что Россия, пользуясь правом всем европейским нациям приезжать для торгу в Кантон, отправила туда одно судно, и что мы намерены и впредь по временам чинить туда подобные отправления...» – указывал в личной инструкции к Ю. А. Головкину Александр I<sup>205</sup>.

Появление экспедиции Крузенштерна в Южном Китае в 1805 г. было отмечено в историографии русско-китайских дипломатических отношений и историографии РАК<sup>206</sup>. Важно подчеркнуть, что одной из главных задач, поставленных перед кругосветной экспедицией, было положить начало морской торговле России с Китаем. Вполне определенно о целях своего прибытия в Гуанчжоу сообщал и сам И. Ф. Крузенштерн в письме к начальнику кантонской таможни Янь Фэну: «Народ наш ведет уже давно торговлю землею с Китаем в Кяхте – пограничном городе обеих империй, но желает равно испытать торговлю морскую с Кантоном (которая, кажется, не сопряжена с такими убытками и затруднениями), и в случае [если] она окажется выгодна, то думать надобно, что *и впредь приишлются сюда корабли*»<sup>207</sup>.

26 ноября 1805 г. корабль «Нева» прибыл в Гуанчжоу с трюмами, полными пушнины. Однако маньчжурское правительство совсем не было настроено расширять торговые отношения с Россией. Как только вест

---

<sup>205</sup> Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1799–1815. С. 126.

<sup>206</sup> Воскресенский А. Д. Китайские хроники о пребывании И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского в Гуанчжоу // И не распалась связь времен: К столетию со дня рождения П. Е. Скачкова : сб. ст. / Рос. АН, Ин-т Дальнего Востока ; [редкол.: С. Л. Тихвинский (отв. ред.) и др.]. М. : Наука : Вост. лит., 1993. С. 151–163; Ермолаев А. Н. Российско-американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.). 618 с.

<sup>207</sup> РГИА. Ф. 1643. Оп. 1. Д. 22. Л. 1.

о прибытии русских в южнокитайский порт достигла Пекина, откуда последовал приказ кораблям И. Ф. Крузенштерна немедленно покинуть китайские берега<sup>208</sup>. К этому времени отправленные с экспедицией приказчики РАК Ф. И. Шемелин и Н. И. Коробицин уже успели сбывать пушнину и закупить китайские товары. Однако опыт торговли в Гуанчжоу приказчиками был признан неудачным. Ф. И. Шемелин сообщал, что сбыт пушнины в Кантоне происходил по низким ценам, в то же время китайский чай они могли закупать с равноценным успехом и в Кяхте<sup>209</sup>. В январе 1806 г. русские корабли покинули Гуанчжоу и в июле этого же года достигли Санкт-Петербурга, где китайские товары – чай, фарфор, шелк, камлот и др. – были проданы быстро и достаточно успешно<sup>210</sup>.

Миссия А. Ю. Головкина в Ургу также закончилась провалом по причине политики самоизоляции Китая<sup>211</sup>. Как считали в Пекине, русско-китайская торговля должна осуществляться единственным образом на монгольской границе в Кяхте, и поэтому доступ русских купцов в Синьцзян и китайские порты оставался закрытым. Не действовали и официальные письма Сената к китайским властям с критикой их позиции относительно русского посольства в Ургу и прибытия кораблей И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского в Гуанчжоу<sup>212</sup>.

Тем не менее, в начале XIX в. идея о создании морского направления русско-китайской торговли не исчезает, несмотря на неудачные попытки договориться с Китаем о ее открытии в 1805 г. Большой интерес в этом отношении представляет собой записка первого в истории России морского министра Н. С. Мордвинова «Система торговли морем кругом мыса Доброй Надежды между Россией, Китаем, Японией, Филиппинскими островами и

---

<sup>208</sup> Ермолаев Н. А. Российско-американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.). С. 315.

<sup>209</sup> Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1799–1815. С. 138–141.

<sup>210</sup> Ермолаев Н. А. Указ. соч. С. 316.

<sup>211</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). С. 189–190.

<sup>212</sup> Внешняя политика России XIX и начала XX века. Документы российского министерства иностранных дел. Т. 3 : январь 1806 г. – июль 1807 г. / д-р экон. наук А. А. Громыко (пред.) и др. М. : Изд-во полит. литературы, 1963. С. 175–179.

Камчаткой», датируемая не ранее 1815 г.<sup>213</sup>. Название документа вполне отражает его основную идею – создание системы морских торговых отношений между Россией и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Другим значимым документом можно назвать записку русского консула на Филиппинах Петра Васильевича Добеля, которая практически идентична по содержанию документу Н. С. Мордвинова<sup>214</sup> и датируется не позднее 1845 г. Скорее всего, П. В. Добель взял за основу идею Мордвинова и развил ее собственными рассуждениями. Если же внимательно изучить текст источника, то становится ясно, что проект русского консула был составлен значительно ранее 1845 г., поскольку в нем никаким образом не отражены события Первой Опиумной войны 1840–1842 гг. и ее результаты, в частности, открытие китайских портов для международной торговли. Автор записки рассуждает в контексте политической и экономической ситуации в Восточной Азии, предшествующей событиям упомянутой англо-китайской войны, точно так же, как и Н. С. Мордвинов. Учитывая, что П. В. Добель оставил должность русского консула на Филиппинах в 1821 г., данный документ, скорее всего, был составлен в 10–20-е гг. XIX в.<sup>215</sup>

Н. С. Мордвинов и П. В. Добель главную роль в своих проектах отводят Российско-американской компании, которая должна была организовать перевозки товаров между странами Азии – Китаем, Японией, Филиппинами – и территорией России, русскими колониями в Северной Америке и непосредственно Российской империей транзитом через мыс Доброй Надежды<sup>216</sup>. С точки зрения логистики, внутри проектируемой торговой системы ключевое значение приобретал порт Манила – столица Филиппинских островов, на момент первой половины XIX в. принадлежавший Испании. Предполагалось, что Манила станет своего рода местом сбора для товаров, привозимых сюда китайскими купцами

---

<sup>213</sup> РГИА. Ф. 994. Оп. 2. Д. 353.

<sup>214</sup> Там же. Д. 869.

<sup>215</sup> Макаренко В. О Петре Добеле и его книге // Добель П. В. Путешествия и новейшие наблюдения в Китае, Маниле и Индо-Китайском архипелаге. М. : Вост. дом, 2002. С. 11–20.

<sup>216</sup> РГИА. Ф. 994. Оп. 2. Д. 353. Л. 6.

и Российско-американской компанией<sup>217</sup>. Таким образом, Китай в рамках данного проекта отходил на второй план.

Любопытно, что большой критике в записках Мордвинова и Добеля подвергается порт Гуанчжоу, как слишком дорогой и неудобный для русской торговли<sup>218</sup>. Не исключено, что здесь сказался опыт неудачи экспедиции Крузенштерна в Южный Китай в 1805 г., поскольку столь же нелестная характеристика звучит в записке Добеля и в адрес властей провинции Гуандун: «Провинция сия управляется самыми порочными, корыстолюбивыми и развращенными чиновниками... торговля всего света (в Гуанчжоу. – *И. Х.*) производится под надзором той гнусной шайки и бесчисленных их сарпиев, которые, хотя и часто переменяемы бывают, но все они, кажется, одного свойства... в продолжение последних пятнадцати лет, возвысили они взятки и обманы до такой степени, что иностранцам почти торговать невозможно; и буде скорая перемена не последует, то рано или поздно все народы посещающие сей порт, должны будут соединенными силами представить, чтобы уничтожить препятствия торговле»<sup>219</sup>.

С другой стороны, китайский порт Амой (Сямынь, провинция Фуцзянь) представлен, как более близкий к русским колониям (следовательно, более удобный для торговли) и не такой дорогой, как Кантон. «Амой ближе к русским колониям, – пишет Н. С. Мордвинов, – предметы торговли все или растут, или выдвываются в соседстве оною, и доступ к нему удобнее и безопаснее, нежели во всякий другой китайский порт, для судов из Европы или Камчатки приходящих»<sup>220</sup>.

Учитывая, что Амой на момент составления названных документов был закрыт для русской торговли, предполагалось, что России предстоит добиться его открытия от Пекина. Но делать это было необходимо, как писал

---

<sup>217</sup> РГИА. Ф. 994. Оп. 2. Д. 869. Л. 1.

<sup>218</sup> Там же. Д. 353. Л. 3 об.

<sup>219</sup> Там же. Д. 869. Л. 3.

<sup>220</sup> Там же. Д. 353. Л. 2.

Мордвинов, «церемонно, с почтением и уважением»<sup>221</sup> – несговорчивость маньчжурского двора и его привязанность к представлению других народов как данников Китая были уже хорошо знакомы русским государственным кругам. Недооценка этого фактора ставилась Добелем в качестве причины выдворения кораблей Крузенштерна из Гуанчжоу в 1805 г.<sup>222</sup>

Отдельно в записке П. В. Добеля поднимался вопрос о перспективах морской чайной русско-китайской торговли. Русский консул сравнивал потребление китайского чая в Англии с перспективами потребления данного товара в России: «Если народонаселение, заключающееся между 17 и 18 миллионами душ (т. е. население Британских островов. – *И. Х.*), употребляет 27 миллионов фунтов, то сколь велик должен быть расход на чай в России, имеющей до 50-ти миллионов жителей, *если бы она могла получать оной морем*, так, чтобы продавать его довольно дешево для небогатых людей, которые все отменно большие охотники для чаю?»<sup>223</sup>. Подсчеты привели автора записки к выводу, что морской ввоз китайского чая в Россию может достигать до 40 миллионов фунтов в год. В таком случае доход российской казны от чайной торговли должен был стать огромным. Учитывая, что грузоперевозки товара должна была взять на себя Российско-американская компания, то и доходы от морского фрахта и страхования товара также должны были оставаться в руках русских<sup>224</sup>.

К сожалению, в названных проектах не рассматривался вопрос о возможностях русского сбыта непосредственно в Китай. К моменту составления записок Н. С. Мордвинова и П. В. Добеля проблема торговли русскими изделиями в империи Цин еще не успела стать настолько острой, как это произойдет во второй половине XIX в.<sup>225</sup>

---

<sup>221</sup> «...настаивать твердо однако в важнейших статьях, а уступая только в безделицах» – добавлял морской министр (РГИА. Ф. 994. Оп. 2. Д. 353. Л. 1).

<sup>222</sup> Там же. Д. 869. Л. 2–2 об.

<sup>223</sup> Там же. Л. 3 об.–4.

<sup>224</sup> Там же.

<sup>225</sup> *Сладковский М. И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). С. 266.

И все же Китаю отводилась второстепенная роль в проектах Мордвинова и Добеля. Авторы документов намного больше интересовали перспективы торговых отношений между Камчаткой и Японией, Петропавловской гаванью и Манилой. Тем не менее, сами по себе эти документы весьма показательны с точки зрения интересующей нас проблематики. Они выявляют заинтересованность Российской империи в развитии морских коммуникаций с Восточной Азией в период правления Александра I и Николая I. В записках Мордвинова и Добеля отражена в общих чертах схема, по которой будет развиваться морская торговля России с Китаем во второй половине XIX в.: по направлению, которое авторы называли «кругосветным» – транзитом через мыс Доброй Надежды и позже через Суэцкий канал, и по «восточному» направлению – между Китаем и русским Приморьем, которое в первой половине XIX в. рассматривалось в контексте связей Камчатка – Китай (см. Приложение 2).

Таким образом, начало XIX в. демонстрирует нам достаточную степень заинтересованности государственных кругов России в развитии морских отношений с Китаем. Это отражается в экспедиции И. Ф. Крузенштерна, предполагавшего заход русских кораблей в Гуанчжоу в 1805 г.; в задачах, поставленных перед миссией Головкина в Ургу этого же года; в проектах Н. С. Мордвинова и П. В. Добеля по созданию системы морской торговли России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, к началу XIX в. сформировались условия для развития морских связей с Китаем: нестабильность кяхтинской торговли, опыт ввоза китайского чая морским путем через Европу, угроза торговой конкуренции Англии. Важную роль сыграл интерес Российско-американской компании к развитию своей торговли с Китаем. Однако большинство проектов оставались безуспешными из-за нежелания Пекина развивать торговые отношения.

Ситуация изменилась в 40–50-е гг. XIX в., когда интерес к морской торговле возрос в связи с кризисом пограничной торговли в Кяхте и насильственным открытием Китая для мирового рынка.

## 2.2. Кризис Кяхтинской системы русско-китайской торговли (40–50-е гг. XIX в.)

В 1727 г. возле небольшой реки Кяхта на границе России и цинской Монголии посол Петра Великого Савва Лукич Рагузинский подписал договор с представителями империи Цин, вошедший в историю под названием «Кяхтинский»<sup>226</sup>. Согласно данному договору, на русско-китайской границе в Монголии (Забайкалье) учреждалась меновая торговля между русскими и китайскими подданными. Главным местом реализации купли-продажи становилась специально созданная торговая слобода Кяхта<sup>227</sup>. Период XVIII – первой половины XIX в. стал временем расцвета кяхтинской торговли, когда Кяхта являлась главным связующим звеном русско-китайских торговых отношений<sup>228</sup>.

*Кяхтинская система русско-китайской торговли* – это целостная, структурированная форма пограничной меновой торговли России и Китая, существовавшая в период XVIII – первой половины XIX в. Как и любой сложно организованный процесс, кяхтинская торговля состояла из отдельных элементов, обусловленная взаимосвязь которых обеспечивала развитие системы на протяжении многих лет. Основные структурные элементы Кяхтинской системы торговли складывались на протяжении XVIII в. – времени, когда пограничная русско-китайская торговля активно развивалась, несмотря на частые, порой многолетние перерывы<sup>229</sup>.

Среди элементов этой системы необходимо выделить:

---

<sup>226</sup> Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / ред. А. В. Лукин. М. : Весь мир, 2013. С. 33.

<sup>227</sup> Русско-китайские отношения. 1689–1916: официальные документы / П. Е. Скачков, В. С. Мясников. М. : Изд-во вост. литературы, 1958. С. 17–22.

<sup>228</sup> Силин Е. П. Кяхта в XVIII в. : Из истории русско-китайской торговли. Иркутск : Иркут. обл. изд-во, 1947. 204 с.

<sup>229</sup> За период с 1744 г. по 1792 г. цинские власти десять раз приостанавливали приграничную торговлю: в 1744 г. – на 17 дней, в 1747 г. – на один месяц и семь дней, в 1759 г. – на 11 дней, в 1762 г. – на шесть лет, в 1775 г. – на три дня, в 1778 г. – на два года и 13 дней, в 1785 г. – на семь лет (Попова И. Ф. Торговля России и Китая через Кяхту и Маймайчен // Mongolica. 2013. № 11. С. 28–36).

1. Слобода Кяхта – торговый пункт на русской стороне пограничной линии, который стал главным местом схождения товаропотоков из России и Китая. Сама слобода располагалась на территории города Троицкосавск, но именно Кяхта была известна на всю Россию как главное место русской торговли с Китаем<sup>230</sup>. К концу XVIII в.  $\frac{1}{12}$  всего внешнеторгового оборота России приходилась именно на Кяхту. Благодаря кяхтинской торговле Китай стал главным азиатским торговым партнером России, на долю которого приходилось около 60 % всей русской торговли со странами Азии<sup>231</sup>. К 1850 г. Китай занял четвертое место в общем объеме внешней торговли России, уступая Англии, Германии и Франции<sup>232</sup>. В 1855 г. таможенный доход от русско-китайской пограничной торговли в Забайкалье составил 12,2 % от общего дохода таможен Российской империи<sup>233</sup> (на что повлияла в большей степени Крымская война 1854–1856 гг., но этот факт только подчеркивает значение Кяхты для экономики России). Значение кяхтинской торговли для экономики Восточной Сибири трудно переоценить: благодаря торговле с Китаем развивалась восточносибирская мануфактурная промышленность, ремесло, извоз и др. Наконец, Кяхта стала одним из главнейших факторов формирования торгового капитала сибирского купечества<sup>234</sup>.

2. Маймайчен (кит. 买卖城 «торговый городок») – торговый пункт на китайской стороне границы в Забайкалье, который служил местом складирования для товара, привозимого сюда из внутреннего Китая, и сборным местом для китайских купеческих домов (фузы), занятых в торговле с Россией. В рамках русско-китайской торговли Маймайчен играл значимую роль в период XVIII – начала XIX в., во время монополии Кяхты в

---

<sup>230</sup> Самойлов Н. А. Кяхта и Маймайчэн: геокультурное пространство взаимодействия России и Китая в XVIII–XIX вв. // Вестн. С.-Петерб. гос. ун-та. Сер. 9 : Филология. Востоковедение. Журналистика. 2009. № 4. С. 190–197.

<sup>231</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). С. 172.

<sup>232</sup> Единархова Н. Е. Кяхта и кяхтинская торговля (40–60-е гг. XIX в.). Иркутск : Отгиск, 2015. С. 10.

<sup>233</sup> Там же. С. 60

<sup>234</sup> Там же. С. 60–82; Сладковский М. И. Указ. соч. С. 170–175.



торговле с Китаем, тогда как после – во второй половине XIX в., когда китайский чай преимущественно экспортировался из Ханькоу русскими торговыми домами, роль Маймайчена свелась до одного из перегрузочных пунктов на пути чайного транзита<sup>235</sup>.

3. Русское купечество – класс нарождающейся русской буржуазии, который в Кяхте был представлен достаточно разнообразно. Здесь были и купцы из центральной России (московские, архангельские, вологодские, тульские, казанские), торгующие в Кяхте в большей степени через своих приказчиков и комиссионеров, а также сибирское купечество (тобольское, красноярское, иркутское и др.), ориентированное на прямую торговлю с Китаем<sup>236</sup>. К началу 50-х гг. XIX в. количество сибирских купеческих домов в Кяхте значительно превысило количество западнороссийских: 55 и 22 торговых дома соответственно<sup>237</sup>. Интересно, что М. И. Сладковский характеризовал этот факт как признак кризиса кяхтинской торговли, отразившегося в потере интереса к пограничной торговле с Китаем купцов из европейской России<sup>238</sup>.

4. Китайское купечество – торговые слои империи Цин, состоявшие преимущественно из выходцев из северокитайской провинции Шаньси<sup>239</sup>. Купечество провинции Шаньси само по себе явление очень важное для периода новой истории Китая. На протяжении долгого времени это были крупнейшие финансисты и торговцы империи Цин, с которыми по объемам оборотов капиталов могли поспорить разве только купцы гильдии Гунхан из Южного Китая, но последние ушли со сцены китайской экономики вскоре после Опиумных войн<sup>240</sup>. Шаньсийское купечество представляло собой жестко организованную клановую торговую гильдию, внутри которой было

---

<sup>235</sup> Подробнее о роли Маймайчена в русско-китайской торговле см.: *Самойлов Н. А.* Кяхта и Маймайчен: геокультурное пространство взаимодействия России и Китая в XVIII–XIX вв. С. 190–197; *Попова И. Ф.* Торговля России и Китая через Кяхту и Маймайчен. С. 28–36.

<sup>236</sup> *Единархова Н. Е.* Кяхта и кяхтинская торговля (40–60-е гг. XIX в.). С. 33–35.

<sup>237</sup> Там же. С. 34.

<sup>238</sup> *Сладковский М. И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). С. 267.

<sup>239</sup> В 1840 г. из 70 домов, торгующих в Маймайчене с Россией 70 были шаньсийскими (*Самойлов Н. А.* Указ. соч.).

<sup>240</sup> *Непомнин О. Е.* История Китая: Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. М.: Вост. лит., 2005. С. 210–211.

разделение по сферам занятий. Непосредственно с Россией торговала группа купцов *лотобан*<sup>241</sup>, деятельность которых также распространялась на Внутреннюю и Внешнюю Монголию, провинции Ганьсу и Синьцзян<sup>242</sup>.

5. Номенклатура русского и китайского товара – продукция, которая обменивалась на кяхтинском рынке. С русской стороны долгое время лидером по сбыту в Китай являлась пушнина (около 85 % сбыта в конце XVIII в.)<sup>243</sup>. Однако в первой четверти XIX в. «мягкая рухлядь» отходит на второй план, уступая место русским и транзитным европейским мануфактурным изделиям (шерстяным, хлопчатобумажным, льняным, кожевенным)<sup>244</sup>. Со стороны Китая в течение XVIII в. в основном ввозились хлопчатобумажные (китайка, даба) и шелковые ткани, но с началом нового столетия среди товаров, привозимых в Кяхту из империи Цин, лидирующие позиции быстро отвоевывает китайский чай<sup>245</sup>.

6. Русские ярмарки, которые стали местом сбыта китайских товаров, купленных в Кяхте, с последующим распределением среди потребителей в России. В первой половине XIX в. *Нижегородская ярмарка* имела наибольшее значение для кяхтинской торговли<sup>246</sup>. «Чай всему цену ставит» – распространенная в XIX в. поговорка, подчеркивающая важность чайной торговли для русской ярмарки. В 40-е гг. XIX в. 1/3 товаров, привезенных в Нижний Новгород, зависела от чайной торговли, т. е. продажа чая определяла, сколько будет продано мануфактуры и пушнины для Кяхты и сколько потребуется в следующем году<sup>247</sup>.

---

<sup>241</sup> *Непомнин О. Е.* История Китая : Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. С. 210–211.

<sup>242</sup> И. Ф. Попова, ссылаясь на китайский материал, приводит более подробную классификацию цинских купцов, торговавших с Россией: «Купцов, ведущих дела на границе в Китае, именовали *люймэньшан* (“торговцы, временно проживающие в Монголии”) или же *баньшан* (“приграничные торговцы”). Существовало и особое название артелей таких купцов: *баньхан* (“приграничные артели»)» (*Попова И. Ф.* Торговля России и Китая через Кяхту и Маймайчен. С. 28–36).

<sup>243</sup> *Сладковский М. И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). С. 198.

<sup>244</sup> *Корсак А. К.* Историко-статистическое обозрение торговых отношений России с Китаем. Казань : И. Дубровин, 1857. С. 112–132.

<sup>245</sup> Там же. С. 143–150.

<sup>246</sup> *Остроухов П. А.* К вопросу о значении русско-китайской меновой торговли в Кяхте для русского рынка в первой половине XIX в. Прага : Рус. свободный ун-т, 1936. С. 207–246.

<sup>247</sup> Там же.

7. Меновая торговля – главный из перечисленных элементов, на основе которого с 1728 г. (открытие кяхтинского торгога) до 1855 г. (разрешение обмена на монету) базировалась Кяхтинская система русско-китайской торговли. Необходимо заметить, что в XVIII в. в торговых отношениях фигурирует использование монеты для сделок, заключенных в Кяхте, хотя это не поощрялось властью. Указ 1800 г. ввел исключительно меновой торг для кяхтинской слободы. В 1801 г. были установлены *променные цены*, эквивалентом которых стал китайский чай: байховый – 120 руб. ассигнаций за место, торговый – 60 руб. ассигнаций за место, кирпичный – 80 руб. ассигнаций за место<sup>248</sup>. Соответственно, операции обмена совершались исходя из принципа:

$$x \text{ аршин холста} = 1 \text{ ящ. чая} = 120 \text{ руб. ассигнаций}$$

Для приобретения 1 ящика (места) байхового чая необходимо было подобрать количество холста на 120 руб. ассигнаций. Но после финансовой реформы Е. Ф. Канкрин ассигнации исчезают из кяхтинских расчетов, и денежный эквивалент выражается теперь в серебряных рублях. Для того чтобы предотвратить путаницу в расчетах, в Кяхте вводится практика *объявленных цен*: в ходе операций обмена торгующие стороны сами договаривались о размере променной цены, исходя из количества и качества товаров, и по результату сделки объявляли ее таможенному управлению<sup>249</sup>.

Итак, к началу XIX в. Кяхтинская система русско-китайской торговли находилась в своей наиболее завершенной форме. Исследователи отмечали, что период первой половины XIX в. – это время наиболее стабильного развития Кяхты<sup>250</sup>. Однако, к началу 40-х гг. XIX в. внутри Кяхтинской системы торгово-экономических отношений сформировалась весьма

---

<sup>248</sup> Единархова Н. Е. Кяхта и кяхтинская торговля (40–60-е гг. XIX в.). С. 18.

<sup>249</sup> Как отмечала Н. Е. Единархова, игнорирование изменений в системе обмена товара на товар в Кяхте, произошедшее в 40-е гг. XIX в., стало причиной неверных статистических расчетов, показанных А. Корсаком для русско-китайской торговли этого времени, а в советский период М. И. Сладковским, опиравшимся в своем исследовании на материалы А. Корсака (Единархова Н. Е. Указ. соч. С. 19; Тагаров Ж. З. Монгольский транзит и русско-китайская кяхтинская торговля в конце XVII – начале XX в. // Россия и Монголия в первой половине XX в.: концептуальные вопросы российско-монгольских отношений : сб. науч. тр. Кн. 5 / редкол.: Ю. В. Кузьмин, В. А. Василенко, А. Ф. Манжигеев. Улан-Батор ; Иркутск : Изд-во БГУ, 2015. С. 183–199).

<sup>250</sup> Тагаров Ж. З. Указ. соч.

противоречивая ситуация, которую М. И. Сладковский и А. Н. Хохлов характеризовали как застой торговых отношений<sup>251</sup>, а Ж. З. Тагаров прямо указывает на кризис Кяхты<sup>252</sup>.

*Кризис стал складываться в рамках меновой торговли, т. е. внутри того структурного элемента, который лежал в основе Кяхтинской системы XVIII – первой половины XIX в. После того как правительство России постепенно, указами 1854, 1855 и 1860 гг., разрешает товарно-денежные операции для пограничной торговли с Китаем, формируется совершенно другая форма торгово-экономических отношений.*

Перечислим основные официальные указы, которые издавались в течение первой половины – начала 50-х гг. XIX в. относительно торговых отношений с Китаем через слободу Кяхту.

#### **Официальные указы для кяхтинской торговли<sup>253</sup>**

<b>Принятые меры</b>	<b>Основные положения</b>
«Положение о торговле в Кяхте» 1800 г.	— меновой характер торговли в Кяхте; — запрет иностранному купечеству торговать в Кяхте без принятия русского подданства; — пошлины на зеленый чай – от 5 до 10 руб. с пуда; — черный чай – 7 руб.; — байховый чай – 1 руб. с пуда чая
Тариф 1812 г.	— байховый чай от 55 до 69 коп. с фунта (от 1 руб. 50 коп. до 1 руб. 80 коп. с пуда); — кирпичный чай – 6 коп. с фунта чая (1 руб. 15 коп. с пуда)
1819–1825 гг.	— разрешение транзита прусского сукна в Кяхту
1819–1831 гг.	— разрешение транзита польского сукна через Кяхту

<sup>251</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). С. 210; Хохлов А. Н. Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е годы XVIII в. – 50-е годы XIX в.) // Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений : [сб. ст. / отв. ред. и авт. вступит. ст. С. Л. Тихвинский]. М. : Мысль, 1982. С. 99–148.

<sup>252</sup> Тагаров Ж. З. Монгольский транзит и русско-китайская кяхтинская торговля в конце XVII – начале XX в. С. 183–199.

<sup>253</sup> Таблица составлена на основе данных: РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 274–274 об.; Лодыженский К. Н. История русского таможенного тарифа. СПб. : Тип. В. С. Балашева, 1886. С. 181, 224–225; Субботин А. П. Чай и чайная торговля в России и других государствах : производство, потребление и распределение чая. СПб. : А. Г. Кузнецов, 1892. С. 470.

Указ Николая I 12 апреля 1841 г.	— запрет на торговлю опиумом на всех участках русско-китайской границы
20 июля 1845 г.	— снижены пошлины на черный торговый чай (байховый) до 40 коп. с фунта; — отменены пошлины с китайских товаров; — введены премии за отпуск русских мануфактурных изделий
17 ноября 1848 г.	— снижены пошлины с цветочного и высшего сорта зеленого чая с 80 до 70 коп. с фунта
15 января 1851 г.	— отмена премий за отпуск мануфактурных изделий; — запрет на торговлю золотом и серебром в монете и слитках
6 августа 1854 г.	— дозволен отпуск золотых и серебряных изделий в соотношении $\frac{1}{3}$ вместе с мануфактурными изделиями и $\frac{1}{2}$ вместе с пушными
1 августа 1855 г.	— дозволен отпуск золотой и серебряной монетой в соотношении $\frac{1}{3}$ вместе с мануфактурными изделиями и $\frac{1}{2}$ вместе с пушными

Вышеперечисленные указы позволяют нам выделить следующие тенденции: поощрение сбыта мануфактурных изделий в течение первой половины XIX в.; постепенное снижение таможенных пошлин на чай с конца второй четверти XIX в.; сдерживание торговли золотом и серебром на протяжении первой половины XIX в. и отказ от этой политики с 1854 г.; активность правительственных нововведений для торговли в Кяхте с начала 40-х гг. XIX в., совпадающая по времени с процессом открытия Китая в ходе Опиумных войн (40–50-е гг. XIX в.).

А. Корсак в своей работе 1857 г. связывал реформы в Кяхте в 1850-е гг. в основном с открытием морских портов Китая для английской торговли, согласно Нанкинскому договору 1842 г.<sup>254</sup>, повлекшему за собой цепь последствий: конкуренцию иностранных тканей на китайском рынке, рост контрабанды золотой и серебряной монеты на русско-китайской границе

<sup>254</sup> Корсак А. К. Историко-статистическое обозрение торговых отношений России с Китаем. С. 157.

и др. Советский специалист А. Н. Хохлов в качестве основной причины отмены меновой торговли в Кяхте называет контрабандную торговлю китайским «морским» чаем по западным границам Российской империи<sup>255</sup>. М. И. Сладковский, говоря о застое в Кяхте в середине XIX в., писал, что «не последнюю роль в этом сыграло сохранение там менового характера торговли и запрещение пользоваться кредитом»<sup>256</sup>, что привело к росту контрабанды золотой и серебряной монеты и росту морской нелегальной торговли с Китаем<sup>257</sup>. Исследователь Н. Е. Единархова делает акцент на контрабандной торговле золотом и серебром на русско-китайской границе, вынудившей правительство России легализовать денежную торговлю с империей Цинь<sup>258</sup>.

Таким образом, историки связывали проблемы кяхтинской торговли 40–50-х гг. XIX в. с протекающим в это же время процессом «открытия» Китая для международной торговли. Внимание к «внутренним», а не «внешним» причинам реформы 1855 г. можно увидеть в публикации 1896 г.<sup>259</sup>, где показано несовершенство многоступенчатого процесса русско-китайской торговли первой половины XIX в. Русскому купцу, который вел дела в Кяхте, необходимо было реализовать свой товар по следующей схеме:

---

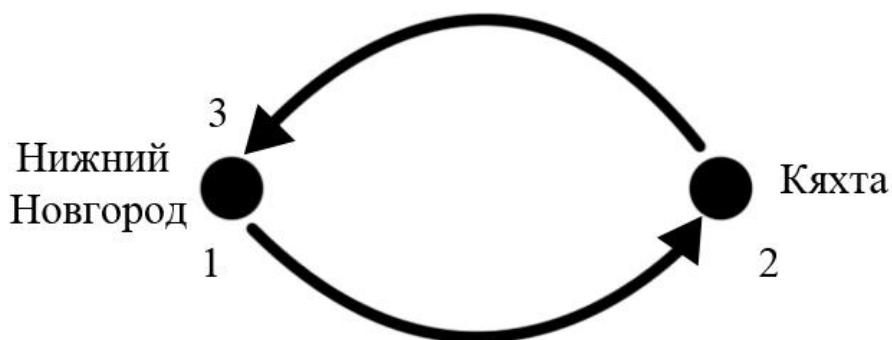
<sup>255</sup> Хохлов А. Н. Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е годы XVIII в. – 50-е годы XIX в.). С. 99–148.

<sup>256</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). С. 210.

<sup>257</sup> Там же. С. 267.

<sup>258</sup> Единархова Н. Е. Кяхта и кяхтинская торговля (40–60-е гг. XIX в.). С. 42–45.

<sup>259</sup> Краткий очерк возникновения, развития и теперешнего состояния наших торговых с Китаем сношений через Кяхту. М. : Изд. Кяхтин. купечества, 1896. 90 с.



Процесс оборота капитала русского купца, торговавшего в Кяхте:

1 – покупка товара русским купцом на Нижегородской ярмарке; 2 – сбыт товара в Кяхте и приобретение китайского чая; 3 – сбыт китайского чая на ярмарке в Нижнем Новгороде и покупка товара для Кяхты на вырученные деньги

«Торговец встречался, таким образом, с тремя условиями, которые не все благоприятно действовали на его предприятие, а именно: с внутренними ценами на товары, идущими в обмен на чай; со спросом на них в Китае и с запросом на них внутри государства (китайского товара в России. – *И. Х.*)»<sup>260</sup>. Как мы увидим далее, проблемы у русского купечества в 40-е гг. XIX в. возникали на каждой из стадий оборота капитала.

Наиболее целостную концепцию структурных изменений внутри данного процесса и его последствий можно увидеть в статье современного исследователя Ж. З. Тагарова<sup>261</sup>. По мнению автора, переструктуризация содержания статей товарооборота кяхтинской торговли во второй четверти XIX в. (преобладание сбыта русских тканей над русской пушниной, монополия чая среди товаров, ввозимых из Китая) привела к ситуации зависимости русского экспорта от китайского импорта, когда целью русских купцов становится приобретение китайского чая, который можно было бы выгодно сбыть на русском рынке и компенсировать затраты, связанные с необходимостью покупки и дальнейшего сбыта русских тканей в Кяхте. «Открытие» Китая для иностранной торговли сделало систему меновой

<sup>260</sup> Краткий очерк возникновения, развития и теперешнего состояния наших торговых с Китаем сношений через Кяхту. С. 65.

<sup>261</sup> Тагаров Ж. З. Монгольский транзит и русско-китайская кяхтинская торговля в конце XVII – начале XX в. С. 183–199.

торговли в Кяхте окончательно нежизнеспособной: русские фабричные изделия столкнулись с жесткой конкуренцией английских товаров на китайском рынке. В это же время финансовый кризис империи Цин привел к огромной нелегальной торговле золотой и серебряной монетой на русско-китайской границе и потере интереса китайских купцов к русским товарам. Наконец, открытие морских портов Китая способствовало росту контрабандного ввоза китайского чая по западным границам Российской империи морским путем, что пошатнуло позиции чая, вымениваемого в Кяхте на русском рынке, поэтому для сохранения кяхтинской торговли в этих условиях единственным вариантом было введение легальной торговли золотом и серебром<sup>262</sup>.

Таким образом, в начале XIX в. структура русского сбыта в Китай подверглась кардинальным изменениям, которые привели к нерентабельному характеру русско-китайской меновой торговли в Кяхте.

*Упадок сбыта русской пушнины в Китай* стал первым фактором, свидетельствующим о серьезных изменениях в кяхтинской торговле. К концу первой четверти XIX в., ввиду «хищнического истребления зверя в Сибири»<sup>263</sup>, объем пушнины постепенно сокращался: в 1824–1828 гг. пушнина составляла 50,7 % стоимости экспорта, в 1836–1840 гг. ее доля упала до 34,5 %<sup>264</sup>. Необходимо отметить, что русский мех<sup>265</sup> являлся товаром, который, во-первых, был невозпроизводимым в условиях Китая; во-вторых, пользовался огромным спросом на китайском рынке. По этой причине в XVIII – начале XIX в. китайские купцы были вынуждены подбирать товары, которые можно было бы обменять на выгодную для последующей перепродажи пушнину. Следовательно, импорт из Китая в это

---

<sup>262</sup> Тагаров Ж. З. Монгольский транзит и русско-китайская кяхтинская торговля в конце XVII – начале XX в. С. 183–199.

<sup>263</sup> Единархова Н. Е. Кяхта и кяхтинская торговля (40–60-е гг. XIX в.). С. 54.

<sup>264</sup> Хохлов А. Н. Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е годы XVIII в. – 50-е годы XIX в.). С. 99–148.

<sup>265</sup> Добавим, что кроме сибирской пушнины в Кяхту активно (а в 50–60-е гг. XIX в. в большей степени) ввозился мех из Аляски. Российско-американская компания, организовавшая и ведущая эту торговлю, таким образом стала важным участником торговых отношений в слободе Кяхта.



время носил подчиненный русскому экспорту характер<sup>266</sup>. Но позже ситуация изменилась.

Упадок сбыта пушнины сопровождался *ростом вывоза мануфактурных изделий из России в Китай*. Товары легкой промышленности (ткани – шерстяные, хлопчатобумажные и льняные) в течение второй четверти XIX в. сменили русскую пушнину на первом месте экспорта в Китай. Если за период 1824–1830 гг. общая стоимость обменной пушнины в Кяхте составляла 3 171 181 сер. руб. и за это же время стоимость промышленных изделий составляла 1 097 445 руб.<sup>267</sup>, то за период 40-х гг. XIX в. мы видим соотношение в пользу сбыта фабричных тканей.

#### Русский сбыт в Китай в 40-е гг. XIX в.<sup>268</sup>, руб.

Год	Промышленные товары (текстиль)	Пушнина	Другие товары	Всего
1844	4 158 086	1 482 738	214 231	5 855 055
1845	4 714 563	1 906 841	189 834	6 811 238
1846	5 295 679	1 524 520	192 961	7 013 160
1847	4 776 875	1 833 102	190 589	6 800 566
1848	3 798 932	1 341 649	209 337	5 349 918
1849	3 992 769	1 047 078	125 187	5 165 334

Характерной чертой торговли мануфактурными товарами в Кяхте первой половины XIX в. стал транзит европейских тканей. С 1819 г. после подписания конвенции с Пруссией и до ее пересмотра в 1825 г. транзитом через Кяхту в Китай продавалось прусское сукно (так называемое мизирецкое), а после 1825 г. в большей степени польское сукно<sup>269</sup>, при том

<sup>266</sup> Тагаров Ж. З. Монгольский транзит и русско-китайская кяхтинская торговля в конце XVII – начале XX в. С. 183–199.

<sup>267</sup> Краткий очерк возникновения, развития и теперешнего состояния наших торговых с Китаем сношений через Кяхту. С. 41.

<sup>268</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 268.

<sup>269</sup> Корсак А. К. Историко-статистическое обозрение торговых отношений России с Китаем. С. 113–119.

что оба долгое время значительно опережали в объемах сбыта в Китай русское сукно. В 1824 г. в Кяхте было выменено русского сукна на 97 398 руб., а прусского – на 186 900 руб. В 1830 г. сбыт русского сукна составил 144 441 руб., польского – 468 879 руб., а сбыт прусского сукна упал до 735 руб. До начала 30-х гг. XIX в. в кяхтинской торговле также преобладал сбыт иностранных хлопчатобумажных тканей над русскими<sup>270</sup>. В 30-е гг. XIX в., благодаря развитию русской промышленности и усилиям российской власти по ее поддержанию с помощью политики протекционизма<sup>271</sup>, отечественные мануфактурные товары практически полностью вытесняют иностранные на рынке в Кяхте.

Но сыграли ли подобные перемены на руку торговле России с Китаем? Уже к 40-м гг. XIX в. становится ясно, что торговля отечественными мануфактурными изделиями является убыточной для русского купечества. Современники прежде всего указывали на дешевые цены, по которым русское сукно продавалось на внутреннем рынке империи Цин. В 1842 г. дипломат и путешественник Н. И. Любимов в докладной записке отмечал, что русские ткани на китайской ярмарке продаются по 180 руб. 60 коп., в то время как на месте покупки русскими купцами (в Москве) обходятся в 170 руб., не считая затрат на доставку в Кяхту<sup>272</sup>. После подписания англо-китайского Нанкинского договора 1842 г. позиции русских товаров на китайском рынке стали еще менее прочными. В этих условиях в 1845 г. были введены премии за сбыт русских мануфактурных изделий в Кяхте.

В первой четверти XIX в. в Кяхте наблюдается *огромный рост чайной торговли*. К 1830 г. чай занял более 90 % в общем объеме товаров, ввозимых

---

<sup>270</sup> Краткий очерк возникновения, развития и теперешнего состояния наших торговых с Китаем сношений через Кяхту. С. 38.

<sup>271</sup> О росте конкурентоспособности отечественной фабричной промышленности как причине успеха русских изделий в Кяхте пишут А. К. Корсак и А. Н. Хохлов, тогда как Ж. З. Тагаров указывает на правительственные меры к искусственному поддержанию русского сбыта (см.: Корсак А. К. Историко-статистическое обозрение торговых отношений России с Китаем. С. 118; Хохлов А. Н. Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е годы XVIII в. – 50-е годы XIX в.). С. 99–148; Тагаров Ж. З. Монгольский транзит и русско-китайская кяхтинская торговля в конце XVII – начале XX в. С. 183–199).

<sup>272</sup> Хохлов А. Н. Указ. соч. С. 99–148

в Россию из Китая<sup>273</sup>. Приобретение чая к этому времени стало весьма выгодным для русских купцов, поскольку взамен убыточной продажи мануфактурного товара в Кяхте, купец мог «отыграть» на внутреннем рынке, сбыв чай на Нижегородской ярмарке с большим барышом. Но в 40-е гг. XIX в. (что по времени совпало с «открытием» Китая) чайные цены на русском рынке начали падать обратно пропорционально ввозу данного продукта из Китая<sup>274</sup>. Спрос на китайский чай в России пока запаздывал по отношению к его предложению в Кяхте. Решение этой проблемы могло заключаться в снижении цен на чай, продаваемый в России, но тогда купцы, торгующие в Кяхте, потерпели бы совершенно невыносимые убытки<sup>275</sup>. Ситуация осложнялась тем, что уже в 1830-е гг. чай являлся фактически единственным продуктом, который китайцы могли предложить в Кяхте. Сокращение торговли кяхтинским чаем в России означало бы конец для торговой слободы. Поэтому с начала 40-х гг. XIX в. мы видим, как пошлины на чай, привозимый в Россию, сокращаются с целью расширения экспорта данного товара.

В итоге к началу 40-х гг. XIX в. сложилась непростая ситуация, когда русская мануфактура имела весьма непрочные позиции на китайском внутреннем рынке, а чай, привозимый из Китая русскими купцами, необходимо было сбывать по ценам, подходившим для его полноценного сбыта в России, но нерентабельным для самих купцов. Возможно, меновой торговле в Кяхте выжил бы и в таких условиях, если бы не изменилось положение Китая в системе международной торговли.

Первая Опиумная англо-китайская война, завершившаяся подписанием Нанкинского договора в 1842 г., стала решающим фактором, повлекшим разрушение Кяхтинской системы русско-китайской торговли. Среди основных последствий открытия Китая для Кяхты следует выделить *рост*

---

<sup>273</sup> Краткий очерк возникновения, развития и теперешнего состояния наших торговых с Китаем сношений через Кяхту. С. 44.

<sup>274</sup> Там же. С. 44–45.

<sup>275</sup> Там же.

конкуренции со стороны английской мануфактурной промышленности на китайском рынке.

По мнению А. Н. Хохлова, в первые годы после Опиумной войны русские произведения успешно сбывали в Китай<sup>276</sup>. Если взглянуть на динамику русского сбыта в Китай в это время, то никаких внешних признаков кризиса мы не обнаружим.

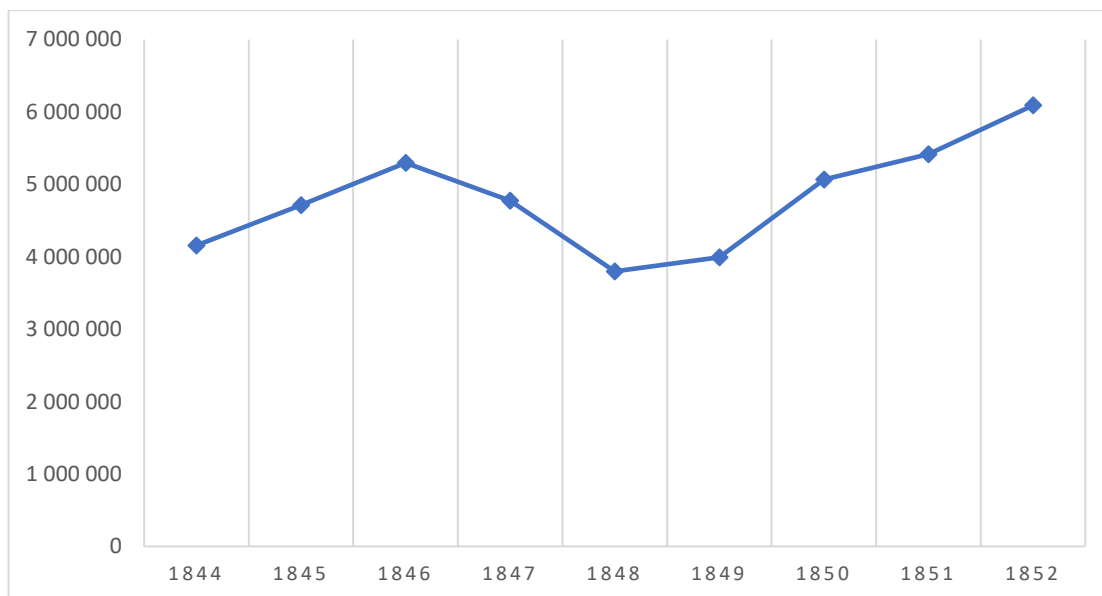


График сбыта русских фабричных изделий в Китай<sup>277</sup>

В 1844 г. фабричных изделий обменяли в Кяхте на сумму в 4 158 086 сер. руб., в 1846 г. – на сумму 5 295 679 руб. Затем в 1848–1849 гг. наблюдается сокращение сбыта до 3 798 932 руб.<sup>278</sup>, после – рост вывоза до 6 090 741 руб. в 1852 г.<sup>279</sup> Однако в 1853 г. развитие русского экспорта было прервано восстанием тайпинов, охватившим провинции внутреннего Китая.

<sup>276</sup> Хохлов А. Н. Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е годы XVIII в. – 50-е годы XIX в.). С. 99–148.

<sup>277</sup> График составлен согласно данным: РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 268.

<sup>278</sup> «В 1848 году русские купцы, обеспокоенные низким уровнем цен на нижегородской ярмарке 1847 года, повысили в Кяхте русские товары на 50–100 %, что парализовало торговые операции. Этот кризис оказал действие даже на торговлю 1849 года, ибо китайцы привезли гораздо меньше чая и заставили русских купцов продавать их товары даже ниже цен 1847 года» (Остроухов П. А. К вопросу о значении русско-китайской меновой торговли в Кяхте для русского рынка в первой половине XIX в. С. 34).

<sup>279</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 268.

В этом году в Китай было вывезено русской мануфактуры на сумму только в 2 395 057 руб.<sup>280</sup>

Несмотря на определенный рост, торговля фабричными изделиями постепенно становилась невыгодной для русского купечества. Главноуправляющий II отделением СЕИВК граф Д. Н. Блудов писал: «В состоянии ли будет Правительство поддержать какой-либо род мануфактурной промышленности, когда произведения ее часто продаются, после сухопутного транспорта более 7 000 верст (т. е. в Китае), 20 % дешевле, чем на самом месте производства?»<sup>281</sup>. Дешевые цены во внутренних провинциях империи Цин на русские товары обусловили дешевые цены в Кяхте. По замечанию кяхтинского градоначальника Ребиндера в 1854 г., русские товары «сходят с рук очень туго, спроса почти нет. Наши купцы стараются сбывать их не для того, чтобы дать им движение, ибо оно крайне невыгодно, но для приобретения чаев, которые поднимаются в ценах и доставляют большие выгоды»<sup>282</sup>.

Вместе с тем на китайском рынке появилась угроза вытеснения русских тканей. Конкуренция английских фабричных товаров в Китае с аналогичными русскими наблюдалась еще с начала XIX в., но после событий Первой Опиумной войны ввоз английской мануфактуры в Китай увеличивается кратно – с 9 236 223 долл. в 1831 г. до 20 326 580 долл. в 1844 г.<sup>283</sup> Несмотря на то, что качество русских товаров достаточно высоко оценивалось на китайском рынке<sup>284</sup>, удобство приобретения промышленных изделий на побережье, взамен долгого и дорогого пути в Кяхту через Монголию, ставило русский сбыт в невыгодное положение.

40-е – начало 50-х гг. XIX в. характеризуются также *ростом нелегальной торговли на золотую и серебряную монету на русско-китайской границе*. Финансовый кризис империи Цин, нараставший в течение первой

<sup>280</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 268.

<sup>281</sup> Там же. Л. 255 об.

<sup>282</sup> РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59. Л. 72.

<sup>283</sup> Корсаков А. К. Историко-статистическое обозрение торговых отношений России с Китаем. С. 159.

<sup>284</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). С. 267.

половины XIX в. и достигший пика в годы Опиумных войн, стал причиной огромного спроса на драгоценные металлы среди китайского купечества. «Возникшее в Китае с 1842 года, вследствие войны с англичанами, большое требование на золото и серебро открыло возможность приобретать от китайцев чай за драгоценные металлы 30 и даже 40 % дешевле, чем по вымену на товары»<sup>285</sup>. Такая выгодная возможность приобретения китайского чая сводила на нет все попытки борьбы с нелегальной денежной торговлей<sup>286</sup>.

Следует отметить, что контрабандная торговля золотой и серебряной монетой активно развивалась не только в рамках русско-китайской торговли в Забайкалье. В начале 50-х гг. XIX в. для русской торговли был открыт Синьцзян, и здесь мы видим ту же ситуацию – предпочтение китайскими купцами заключать сделки в обмен на деньги, а не на товары<sup>287</sup>. К. А. Скачков, в конце 1850-х гг. занимавший должность русского консула в Чугучаке, писал, что нелегальная торговля золотом и серебром в 1854 г. нанесла убыток таможене на сумму в 360 тыс. руб.<sup>288</sup>. В Кяхте ситуация была еще тяжелее. Д. И. Стахеев описывал целую систему нелегального сбыта золотой и серебряной монеты через кяхтинскую таможенную линию<sup>289</sup>. Кяхтинский градоначальник Н. Р. Ребиндер подтверждал, что контрабандная торговля расцветала в Кяхте: «Очевидно, контрабандисты пользуются в торговле с китайцами большими преимуществами сравнительно с добросовестными торговцами: они благовременно и весьма дешево выменивают самые лучшие чаи, отправляют их в благоприятное время года, по дешевой провозной цене и получают чрезвычайные барыши, а на долю купцов, следующих строго предписанному порядку, оставляют всевозможные невыгоды. Из Маймайчена в Калган, как говорят, увезено

---

<sup>285</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 274.

<sup>286</sup> *Единархова Н. Е.* Кяхта и кяхтинская торговля (40–60-е гг. XIX в.). С. 43.

<sup>287</sup> НИОР РГБ. Ф. 273. К. 13. Ед. хр. 24.

<sup>288</sup> Там же. Л. 51.

<sup>289</sup> *Стахеев Д. И.* От Китая до Москвы : История ящика чаю : очерки. СПб. ; М. : М. О. Вольф, 1870. 194 с.

в последнее время золота и серебра значительные суммы; один управляющий фузой Ши-лун-чань вывез будто бы до 12 тысяч полуимпериалов»<sup>290</sup>.

К середине 50-х гг. XIX в. стало очевидно, что борьба с контрабандой бесполезна, поскольку она является следствием совершенно объективных, независимых обстоятельств – потребности Китая в золоте и серебре и снижения интереса китайских купцов к русским товарам.

После открытия китайских портов для иностранной торговли в начале 40-х гг. XIX в. особенно широко стал развиваться нелегальный ввоз китайского чая к западным границам России (широко известного под названием «кантонский», хотя по факту он мог выращиваться в любых чайных регионах Китая – Хугуане, провинции Фуцзянь и др.). А. Н. Хохлов писал, что «наиболее серьезный урон кяхтинской торговле наносил контрабандный ввоз в Россию, через ее западную границу китайского чая, доставляемого в Европу на английских и американских судах»<sup>291</sup>. Удар пришелся по чайному рынку на Нижегородской ярмарке. Чай, привозимый морем, был дешевле сам по себе (более низких сортов в сравнении с кяхтинскими) и обходился дешевле в доставке: 30–40 коп. с пуда за доставку в Лондон в сравнении с затратами от 6 руб. за доставку от Кяхты до Москвы<sup>292</sup>. «Несмотря на то, что контрабандисты получали чай из вторых или из третьих рук, низшие сорта чая были так дешевы, что если бы наше правительство решилось совершенно уничтожить существующую с кяхтинских чаев пошлину, то и тогда последние не могли бы сравняться с первыми в дешевизне»<sup>293</sup>.

В то же время продажа кяхтинского чая на нижегородской ярмарке определяла дальнейший ход торгового процесса: «Если кяхтинским торговцам приходилось продавать чай на Нижегородской ярмарке по низким ценам, это служило для них основанием или добиваться понижения цен на

---

<sup>290</sup> РГИА. Ф. 79. Оп. 44. Д. 59. Л. 62.

<sup>291</sup> Хохлов А. Н. Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е годы XVIII в. – 50-е годы XIX в.). С. 99–148.

<sup>292</sup> Краткий очерк возникновения, развития и теперешнего состояния наших торговых с Китаем сношений через Кяхту. С. 66.

<sup>293</sup> Там же.

товары, закупавшиеся ими для Кяхты, или покупать их в меньшем количестве»<sup>294</sup>. Или, например, повышать цены на русский товар в Кяхте, как это произошло в 1848 и 1852 гг.<sup>295</sup>, что только отталкивало китайских купцов, не намеренных покупать дорогую русскую мануфактуру, которая в Китае продавалась намного дешевле.

Однако, начиная с 40-х гг. XIX в., торговать китайским чаем, покупаемым в Кяхте, для русских купцов становилось все более невыгодным – он не выдерживал конкуренции с дешевым кантонским на русском рынке<sup>296</sup>. Подрывался сам механизм меновой торговли в Кяхте: русский купец терял возможность прибыльно реализовать кяхтинский чай в Нижнем Новгороде и, следовательно, не мог закупить на ярмарке товар, который можно было бы удачно сбыть в Кяхте для получения следующей партии чая.

Таким образом, *морская контрабанда китайского чая в середине XIX в. стала одним из главных факторов кризиса меновой торговли в Кяхте.*

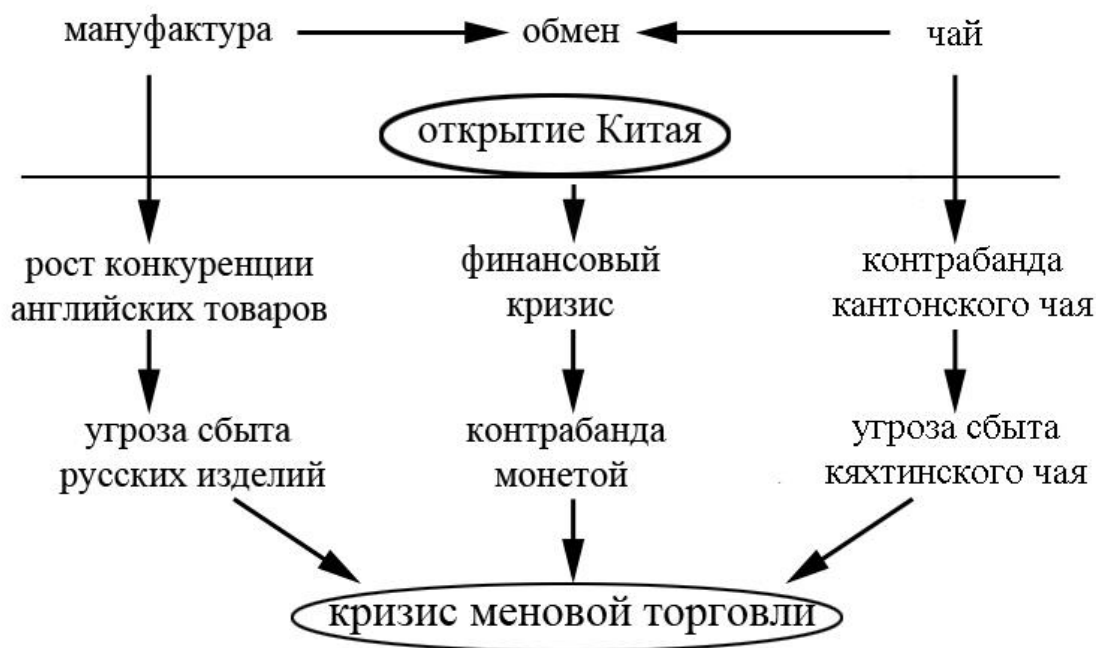
---

<sup>294</sup> Остроухов П. А. К вопросу о значении русско-китайской меновой торговли в Кяхте для русского рынка в первой половине XIX в. С. 33.

<sup>295</sup> Там же. С. 34.

<sup>296</sup> Хохлов А. Н. Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е годы XVIII в. – 50-е годы XIX в.). С. 99–148.





Кризис Кяхтинской системы русско-китайской торговли

Но действительный упадок торговли, который показал уязвимость и слабость меновой системы и подтолкнул русское правительство к проведению реформы, был связан с восстанием тайпинов, начавшимся в Китае в 1851 г. и к 1853 г. охватившим чайные провинции Цинской империи.

В марте 1853 г. тайпины заняли Нанкин, важнейший транспортный узел Китая, контролирующей грузоперевозки между реками Янцзы и Хуанхэ (Югом и Севером) по Великому каналу<sup>297</sup>. Шаньсийское купечество потеряло связь с чайными провинциями империи Цин, и Кяхта в 1853 г. осталась без своего главного товара. «Полагают, что торговля чаем остановится на год или до того времени, когда дела в Китае каким бы то ни было образом будут приведены в порядок»<sup>298</sup>.

В России пристально следили за развитием войны тайпинов и были обеспокоены ее влиянием на будущее русско-китайской торговли. Н. И. Любимов в записке, посвященной упадку торговли в Кяхте в 1853 г.,

<sup>297</sup> Непомнин О. Е. История Китая : Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. С. 399.

<sup>298</sup> РГИА. Ф. 1265. Оп. 2. Д. 81. Л. 9.

приводит цитату некоего помощника маймайчинского дзаргучея, которая не вселяла оптимизм во всех, кто интересовался судьбой Кяхты: «Если Правительство (Китая. – *И. Х.*) не успеет утешить мятеж, то, вероятно, Монголия и Маньчжурия отделятся от Китая, тогда чайная торговля с русскими должна прекратиться; дорога, по которой чай следует в Россию, будет небезопасна, да и согласятся ли монголы и маньчжуры пропускать их через свои владения, разве русский государь не... заставит их жить мирно со своими соседями?»<sup>299</sup>. Ввиду возможного свержения маньчжурской династии в Пекине к этому добавлялись и другие вопросы: насколько безопасен будет чайный транзит через Монголию? не пойдет ли новое тайпинское правительство на сговор с иностранцами и прекратит ли торговлю с Россией? не будет ли чинить препятствия для сбыта русских товаров в Китае или политикой таможенных пошлин не «задушит» ли чайный экспорт в Россию?<sup>300</sup>

Н. И. Любимов в этой связи отмечал, что кяхтинская торговля давала доход для одного только извозного промысла в 2 млн руб. ежегодно, не говоря уже о доходе таможи и о том, что она способствовала развитию сибирской промышленности<sup>301</sup>.

Несмотря на все опасения, в 1852 г. торговля в Кяхте прошла очень даже успешно. Доход от таможен составил 4 883 547 руб., китайского байхового чая выменяно 133 491 мест, кирпичного – 121 036 пудов. Общая сумма обмена русских товаров была оценена в 7 938 812 руб., что было наиболее успешным сбытом за предшествующие 10 лет. И тем более разительно на этом фоне выглядел упадок торговли в 1853 г.: русского товара было выменяно на 2 904 078 руб., байхового чая – 10 471½ мест, доход таможи оценен в 1 673 217 руб.<sup>302</sup>. В регионах империи Цин продажа русских товаров была практически остановлена, китайские купцы не решались даже оставлять товар в Калгане и отправляли его обратно

---

<sup>299</sup> РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59. Л. 40 об.–41.

<sup>300</sup> Там же. Л. 45 об.

<sup>301</sup> Там же. Л. 47.

<sup>302</sup> Там же. Л. 53.

в Маймайчен. Опасение волнений в Монголии среди китайских купцов привело к тому, что торговать с Россией на границу в Монголии приезжали только «малокапитальные» фузы<sup>303</sup>.

В этой ситуации кяхтинским градоначальником Н. Р. Ребиндером был поднят вопрос о введении новых способов торговли в Кяхте. В своей записке, направленной в Министерство финансов, кяхтинский управляющий отметил, что с начала 50-х гг. XIX в. в Кяхте среди русских товаров стали появляться золотые и серебряные изделия (как правило, столовая утварь по китайскому образцу), которые не были официально запрещены для продажи в Китай<sup>304</sup>. Торговля золотом и серебром в изделиях показала себя как чрезвычайно выгодная, что позволило Ребиндеру прийти к выводу об официальной легализации данных сделок: «У китайцев серебро теперь в баснословной цене; это единственный товар, который они могут брать у нас, не опасаясь пролежания его от непроджи у себя; а потому сбыт им серебра в деле (изделиях. – *И. Х.*) может побудить их, для получения серебра, выменивать у нас и часть других товаров и принести в частности большие пользы тем из торгующих, которые, не имея вовсе мануфактурных товаров или весьма мало, затрудняются выменивать чаев по нетребованию совершенно китайцами пушных товаров, теряющих много от продолжительного лежания. По всем сим соображениям было бы полезно для выгоды торговли, т. е. всех торгующих здесь, допустить в виде временной меры, впредь до возобновления торговли по-прежнему, промен китайцам серебра в деле с условием, чтобы оно променивалось непременно вместе с другими товарами: с мануфактурными в одной третьей части, а с пушными в одной половине. Эта мера принесет пользу и в том отношении, что будет служить переходною ступенью к разрешению торговать с китайцами и на звонкую монету, на что, по мнению градоначальника (Ребиндера. – *И. Х.*), правительство рано или поздно должно согласиться»<sup>305</sup>.

---

<sup>303</sup> РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59. Л. 65–66.

<sup>304</sup> Там же.

<sup>305</sup> Там же. Л. 67 об.–68 об.

Мнение управляющего Кяхтой было принято во внимание, и 6 августа 1854 г. на русско-китайской границе в Забайкалье был разрешен промен китайским купцам серебряных изделий, «но не иначе как вместе с другими товарами, так, чтобы такие изделия по цене составляли не более одной трети стоимости мануфактурных товаров и не более одной половины товаров пушных, промениваемых вместе с ними»<sup>306</sup>.

Первый шаг был сделан, а второй последовал 1 августа 1855 г., когда официально была разрешена торговля золотой и серебряной монетой, в тех же пропорциях, что были обозначены ранее для металлических изделий. Конечно, данная мера была частичной, поскольку опасения, что китайцы вовсе откажутся от русских товаров, давали о себе знать. В результате этих мер, в Кяхтинской системе русско-китайской торговли начались процессы, которые постепенно привели к ее трансформации в новую систему русско-китайской торговли второй половины XIX в.

Вместе с этим, к началу 50-х гг. XIX в. становится ясно, что если русско-китайская торговля продолжит ограничиваться пограничной торговлей в Кяхте, то Российская империя неизбежно проиграет гонку за рынки Китая среди мировых держав, начатую Англией в 1840 г. «Вопрос относительно поддержания торговых и политических отношений наших с Китаем зависит не столько от Кяхтинского торга, сколько от торговли на всей границе нашей с Китаем...»<sup>307</sup>, а следовательно, от поиска новых направлений русско-китайской торговли, что становится приоритетом русской внешней политики в Китае в 50-е гг. XIX в.

---

<sup>306</sup> Корсак А. К. Историко-статистическое обозрение торговых отношений России с Китаем. С. 181.

<sup>307</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 255 об.

### 2.3. Кризис англо-китайской Кантонской системы торговых отношений (40–50-е гг. XIX в.)

Исторически морские отношения Китая с внешним миром оказались под сильным влиянием «внутреннего» фактора – китаецентристской доктрины отношений с другими государствами, в основе которой лежала модель *Китай – варвары* (почти аналогичная древнегреческой модели *эллины – варвары*), в рамках которой окружающие Среднюю империю (Чжунго) народы и государства рассматриваются как варварские (фань), уступающие китайскому уровню общественного, политического, культурного и прочего развития. С этой точки зрения посольские и торговые миссии, отправляемые в Китай из других государств, рассматриваются как посольства с целью принесения дани китайскому императору и признания своего вассалитета от Пекина<sup>308</sup>. Подобный подход становился серьезным камнем преткновения для развития контактов с другими народами (причем как Запада, так и Востока), которые весьма рано нашли морской путь к берегам Китая.

В IX–XIII вв. морская международная торговля получила широкое развитие благодаря арабским мореходам<sup>309</sup>. Арабы организовали широкую сеть обмена между Европой, Северной Африкой, Ближним Востоком, и Индией, Юго-Восточной Азией и Китаем. Специи, пряности, шелковые ткани и шелк-сырец, бумага, металлические изделия и мн. др. – всё это циркулировало между рынками Запада и Востока, благодаря арабским морским грузоперевозкам<sup>310</sup>. В XVI в. португальцы сменили арабов в качестве лидеров в торговле на восточных морях. Востоковед К. Симкин, говоря о начале контактов португальцев с Китаем, отмечает, что в это время уже сказывается фактор военно-технического отставания Средней

---

<sup>308</sup> Воскресенский А. Д. Дипломатическая история русско-китайского Санкт-Петербургского договора. М. : Памятник исторической мысли, 1995. С. 46–59.

<sup>309</sup> Fairbank J. K. Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853. Cambridge : Harvard Univ. Press, 1953. P. 46.

<sup>310</sup> Simkin C. G. F. Traditional trade of Asia. London : Oxford Univ. Press, 1968. P. 255.

империи от западного мира. В Китае хорошо знали огнестрельные пушки, но кораблей, оборудованных пушками, не было (вплоть до XIX в. китайский флот состоял из легких каботажных судов – джонок)<sup>311</sup>. Поэтому португальские каравеллы с огнестрельными пушками на борту способствовали сговорчивости двора империи Мин. С 1557 г. ведет свою историю Макао (Аомынь) – португальская колония на южных китайских берегах<sup>312</sup>. Через Макао Португалия торговала с Китаем, Индией, странами Юго-Восточной Азии и Индонезией. Захваченное Англией в 1592 г. португальское торговое судно *Madre de Deus* на своем борту везло восточный груз стоимостью 500 тыс. фунтов стерлингов, что равнялось половине содержимого английской казны<sup>313</sup>.

В XVII в. португальская торговая монополия в Индийском океане подходит к концу. Наступает время борьбы британской, французской и голландской ост-индских компаний за морскую торговлю с Азией. Победителем стала Британская ОИК, к 1780 г. занявшая господствующее положение в морской торговле с Индией и Китаем<sup>314</sup>. Однако новые хозяева Пекина – маньчжуры, в отличие от своих предшественников, в отношении иностранцев были настроены более радикально. Правители империи Цин, движимые опасением формирования антиманьчжурской эмиграции за рубежом, распространения влияния иностранцев в Китае, отсутствием видения перспектив широкой торговли с внешним миром (что подкреплялось легко принятой маньчжурами дихотомией «Китай – варвары»<sup>315</sup>), стали проводить политику «закрытия» страны от внешних контактов. Политика изоляции, пишет О. Е. Непомнин, складывалась постепенно, в течение

---

<sup>311</sup> Simkin C. G. F. Traditional trade of Asia. London : Oxford Univ. Press, 1968. P. 261.

<sup>312</sup> Fairbank J. K. Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853. P. 47.

<sup>313</sup> Фурсов К. А. Держава-купец: отношения Английской Ост-индийской Компании с английским государством и индийскими патримониями. М. : Т-во науч. изданий КМК, 2006. С. 38.

<sup>314</sup> Там же. С. 227.

<sup>315</sup> А. Д. Воскресенский по этому поводу писал, что при маньчжурах китаецентристская модель была доведена до абсурда. Цины скрупулезно копировали каждую деталь дипломатического церемониала, исходя из соображений, что подобное дотошное следование китайским традициям должно подчеркнуть «законность» маньчжурской власти в Китае. Особенное внимание было уделено приему иностранных посольств, которые стали трактоваться как исключительно «даннические» (Воскресенский А. Д. Дипломатическая история русско-китайского Санкт-Петербургского договора. С. 59).

нескольких десятилетий указами богдыханов. В 1649 г. китайским подданным было запрещено торговать вне границ империи Цин; в 1716 г. запрещено торговать с иностранцами медью и цинком; в 1733 г. – железом; в 1759 г. – шелковыми тканями<sup>316</sup>. Ограничивалась внешняя торговля портом Макао. С 1725 г. в данный порт разрешалось заходить только 25 иностранным судам<sup>317</sup>. И, наконец, когда в 1757 г. была запрещена морская торговля во всех портах, кроме Гуанчжоу (Кантон), политика «закрытия» цинского Китая была завершена. С этого времени можно говорить о начале *Кантонской системы торгово-экономических отношений*.

Пекин осуществлял жесткий контроль над процессом торговли с иностранцами (что связано, по большей части, с борьбой против коррупции местных чиновников). Чиновник *Хоппо* назначался столичной властью в качестве сборщика таможенных доходов<sup>318</sup>. Вместе с тем, местные власти (генерал-губернатор провинций Гуандун и Гуанси, губернатор Гуандуна, военный губернатор) также выступали в качестве органов, контролирующих торговые и таможенные операции<sup>319</sup>. Но наиболее известным явлением Кантонской системы стала китайская купеческая гильдия *Гунхан* (в зарубежной литературе чаще – *Кохонг*, а также «Тринадцать ханов»). По мнению Ф. Броделя, «это своего рода контркомпания для Ост-Индских компаний»<sup>320</sup>, поскольку Гунхан являлась единственным китайским купеческим объединением, имевшим право на торговлю в Гуанчжоу. Однако, несмотря на привилегированное положение купцов Гунхана, торговля, которую они вели, жестко регламентировалась правительством Китая. В англоязычных исследованиях мы не раз можем обнаружить понятие *squeeze* («сжимать») применительно к официальной

---

<sup>316</sup> Непомнин О. Е. История Китая : Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. С. 110.

<sup>317</sup> Там же. С. 133.

<sup>318</sup> Fairbank J. K. Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853. P. 49.

<sup>319</sup> Абросимова Ю. А. Гуанчжоу – цинское окно в Европу (Из истории установления контактов Китая со странами Запада). С. 9–46.

<sup>320</sup> Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм. XV–XVIII вв. Т. 2 : Игры обмена. М. : Прогресс, 1988. С. 151.

политике в отношении Гунхана<sup>321</sup>. Степень автономности данной купеческой гильдии была сведена к минимуму. Гунхан полностью зависел от императорской воли, а значительная часть прибыли купцов уходила на взятки и подарки представителям местных и центральных властей и маньчжурской знати<sup>322</sup>.

Важным элементом Кантонской системы являлась *Британская Ост-Индская компания*, которая в XVIII – начале XIX в. играла ведущую роль в международной торговле с Китаем. Несмотря на то, что фактория Британской ОИК была установлена в Гуанчжоу еще в 1715 г.<sup>323</sup>, активно английская торговля с Китаем начала развиваться не сразу. В 1740-е гг. Кантон ежегодно посещали от 3 до 9 кораблей компании. В период с 1775 по 1804 г. количество кораблей ОИК, прибывающих в Кантон, достигло отметки от 14 до 29 судов ежегодно<sup>324</sup>. Связать этот рост можно с укреплением английских позиций в Индии и бассейне Индийского океана, с развитием английской промышленности, но самое главное – с ростом потребления китайского чая в Англии. Количество отправленного из Кантона в Британию китайского чая увеличилось с 2,6 млн пудов в 1761 г. до 23,3 млн пудов в 1800 г.<sup>325</sup>

В течение XVIII в. чайная торговля стала стержнем китайского вывоза в Англию. Огромная масса этого продукта покрывалась английской серебряной монетой: превышение экспорта товаров из Гуанчжоу над импортом насчитывало 5–6 млн лянов ежегодно<sup>326</sup>. Экспорт текстиля из Англии и хлопка-сырца из индийской колонии не исправлял ситуацию – эти товары не пользовались настолько большим спросом в Гуанчжоу, чтобы

---

<sup>321</sup> Fairbank J. K. Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853. P. 52; Meyer D. R. Hong-Kong as a global metropolis. Cambridge : Cambridge Univ. Press, 2000. P. 32.

<sup>322</sup> Абросимова Ю. А. Гуанчжоу – цинское окно в Европу (Из истории установления контактов Китая со странами Запада). С. 9–46.

<sup>323</sup> Remer C. F. The foreign trade of China. Shanghai : The Commercial Press, 1926. P. 2.

<sup>324</sup> Meyer D. R. Hong-Kong as a global metropolis. P. 32.

<sup>325</sup> Hao Y. P. The commercial revolution in Nineteenth-Century China. The rise of Sino-Western mercantile capitalism. Berkeley : Univ. of California Press, 1986. P. 21.

<sup>326</sup> Непомнин О. Е. История Китая : Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. С. 373.



покрыть дефицит англо-китайской торговли. Британская казна, очевидно, теряла от торговли с Китаем<sup>327</sup>.

Но к началу XIX в. решение проблемы было найдено в виде *опиума*, который производился на огромных маковых плантациях подконтрольной англичанам Индии. В 1781 г. ОИК взяла опиумную торговлю под свой контроль и уже к 1790 г. количество проданного в Китай наркотика достигло 4054 ящика<sup>328</sup>. Однако после того как в 1796 г., а затем повторно в 1800 г. императорскими указами опиумная торговля была строжайше запрещена на берегах Китая<sup>329</sup>, ОИК не могла официально продолжить торговать «зельем». В данной ситуации смогли проявить себя частные торговые дома (*agency houses*), которые получали от ОИК специальные лицензии на покупку опиума в Индии, а затем тайно провозили данный «товар» к берегам Китая, где его покупали китайские купцы, действующие в обход властей<sup>330</sup>.

Таким образом, *опиум к началу 30-х гг. XIX в. стал доминировать в иностранном ввозе в Китай*. По данным, приводимым Д. Мейером, фабричные изделия (хлопчатобумажные и шерстяные) в 1828 г. составили не более 19 % от общего импорта в Среднюю империю<sup>331</sup>. Тропический климат Гуанчжоу не способствовал большому спросу на английскую шерсть<sup>332</sup>. В стагнации находился и сбыт сырого хлопка из Индии, так как к 1820-м гг. производство хлопка стало активно развиваться в долине Янцзы<sup>333</sup>. В это же время доля опиума составила 46 % всех иностранных товаров, привезенных в Гуанчжоу.

---

<sup>327</sup> *Непомнин О. Е.* История Китая : Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. С. 373.

<sup>328</sup> *Morse H. B.* The trade and administration of the Chinese Empire. London : Longmans, Green and Co, 1908. P. 329.

<sup>329</sup> Надо заметить, что китайские власти активно (но безрезультатно) боролись с опиумной торговлей. Советский исследователь Г. Н. Пескова приводит целую серию императорских указов, направленных на борьбу с опиумной торговлей. Среди них указы 1796, 1800, 1809, 1813, 1814, 1815, 1822, 1829, 1833 и 1834 гг. (см. *Пескова Г. Н.* Иностранная торговля опиумом в Китае и политика России // Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений : [сб. ст. / отв. ред. и авт. вступит. ст. С. Л. Тихвинский]. М. : Мысль, 1982. С. 377–421).

<sup>330</sup> *Meyer D. R.* Hong-Kong as a global metropolis. P. 34–35.

<sup>331</sup> *Ibid.* P. 40.

<sup>332</sup> *Fairbank J. K.* Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853. P. 59.

<sup>333</sup> *Ibid.* P. 32.

Вскоре опиумная торговля изменила направление потока серебряной монеты в пользу Великобритании. Г. Н. Пескова приводила данные, согласно которым за 18 лет, с 1821 по 1839 г., из Китая было выкачано 300 млн лянов серебра, благодаря контрабанде опиумом. В 1823–1831 гг. ежегодная утечка серебра насчитывала 17 млн лянов; в 1831–1834 гг. – 30 млн лянов<sup>334</sup>. О. Е. Непомнин писал, что общая утечка серебра из Гуанчжоу с 1829 по 1840 г. почти на 49 млн долл. превысила приток этого металла в Китай<sup>335</sup>.

Благодаря контрабандной опиумной торговле частные торговые дома сделали огромные капиталы и стали самостоятельной силой в Азии<sup>336</sup>. Флагманами английской опиумной торговли в Китае являлись торговые дома *Jardine, Matheson & Co* и *Dent & Co*. В торговле опиумом активно принимали участие и американские торговцы из Нью-Йорка и Бостона (*Russel & Co*, *Augustine Heard & Co*, *Perkins & Co* и др.), которые не имели широкого доступа к индийским маковым плантациям, но вместо этого сбывали в Китай опиум из Турции<sup>337</sup>.

Под влиянием опиумной торговли в 20–30-е гг. XIX в. Кантонская система стала меняться, приобретая новую, «треугольную» форму: Индия – Китай – Англия. Это своего рода система внутри системы, которая в англоязычной литературе широко известна под названием *country trade*<sup>338</sup>. Исходным пунктом в данном случае можно считать Лондон, откуда капиталы перенаправлялись в Индию, где покупался опиум и хлопок-сырец. Индийские товары сбывались в Китае, а вырученные от их продажи суммы

---

<sup>334</sup> Пескова Г. Н. Иностранная торговля опиумом в Китае и политика России. С. 377–421.

<sup>335</sup> Непомнин О. Е. История Китая : Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. С. 383.

<sup>336</sup> Исследователь Хао, говоря о причинах укрепления позиций частных торговых домов, выделяет необходимость ОИК сотрудничать с частными торговыми домами для сбыта опиума; открытие порта Сингапур в начале 1820-х гг., что предоставило частным торговцам перевалочный пункт вне Индии; финансовую независимость торговцев от ОИК благодаря лондонским банкам; семейный, почти клановый характер организации торговых домов (*Hao Y. P. The commercial revolution in Nineteenth-Century China. The rise of Sino-Western mercantile capitalism. P. 23–24*).

<sup>337</sup> Meyer R. D. Hong-Kong as a global metropolis. P. 37.

<sup>338</sup> Hao Y. P. Op. cit. P. 20; Fairbank J. K. Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853. P. 59.

направлялись в Англию. В Лондоне они образовывали новый капитал для покупки товаров в Индии и, таким образом, круг замыкался<sup>339</sup>.

Лишним элементом в этой системе становилась ОИК. Выгоды, которые приносили английской казне *Jardine, Matheson & Co* и прочие контрабандисты «зелем», были очевидны. В 1827 г. компания продала в Кантон английской шерсти на сумму 350 тыс. фунтов стерлингов, и хлопка-сырца на 470 тыс. фунтов стерлингов, при этом закупила английского чая на сумму в 1,7 млн фунтов стерлингов, т. е. больше половины суммы чая было покрыто английским серебром. В этом же году частные торговцы сбывали в Кантон хлопка-сырца на 700 тыс. фунтов стерлингов и опиума на 2,2 млн фунтов стерлингов. Куплено же было в Китае шелка-сырца на 230 тыс. фунтов стерлингов. Следовательно, чистая прибыль частных торговцев составила 1,2 млн фунтов стерлингов, что было серьезным успехом в сравнении с дефицитом ОИК от торговли с Китаем в 800 тыс. фунтов стерлингов<sup>340</sup>.

К 1836 г. опиум составил 55–60 % всего английского экспорта в Китай<sup>341</sup>. При этом 80 % опиумной торговли держали в руках частные торговые дома. Контроль со стороны ОИК над частными торговцами затруднялся также и тем, что в начале XIX в. компания под своим патронажем могла сбывать в Китай опиум только из подконтрольных ей западных территорий Индии – так называемый опиум *патна* и *бенарес*. В восточных регионах Индии, где компания еще не успела утвердиться, производился опиум *мальва*, и именно его активно закупали английские и американские торговые дома для продажи в Китай<sup>342</sup>.

Когда власть ОИК распространилась на западные индийские регионы, было уже поздно. Благодаря набранному от контрабанды капиталу, многолетнему опыту торговли и огромным связям в Азии и Лондоне, торговые дома стали слишком сильны, чтобы попасть под диктовку ОИК,

---

<sup>339</sup> *Meyer R. D.* Hong-Kong as a global metropolis. P. 36.

<sup>340</sup> *Simkin C. G. F.* Traditional trade of Asia. P. 270.

<sup>341</sup> *Пескова Г. Н.* Иностранная торговля опиумом в Китае и политика России. С. 377–421.

<sup>342</sup> *Fairbank J. K.* Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853. P. 64.

и теперь уже выступили против своего бывшего покровителя. Сама же компания не могла начать официально торговлю опиумом, поскольку это немедленно вызвало бы противодействие Пекина, и, таким образом, отношения Китая с ОИК были бы разорваны<sup>343</sup>.

В начале 1830-х гг. частные «опиумные» дома поддержали английские промышленники с ткацких фабрик Ланкашира и Манчестера, которые видели в монополии ОИК барьер для расширения самостоятельного сбыта своей продукции в Китай. Еще в 1819 г. промышленные круги Ланкашира и Манчестера смогли добиться отмены монополии ОИК на торговлю в Индии. В Англии вполне логично считали, что густонаселенный Китай должен стать рынком, подобным индийскому. В 1834 г. под давлением торговых «опиумных» домов и английских промышленных кругов монополия ОИК на торговлю с Китаем была ликвидирована. Англия могла теперь полностью сосредоточиться на китайской торговле<sup>344</sup>.

Причины кризиса Кантонской системы лежали в противоречии, сформировавшемся между желанием Англии расширить торговлю с Китаем и стремлением Пекина ограничить торговые отношения с иностранцами.

Английские мечты о китайском рынке сбыта были навеяны промышленным переворотом, произошедшим в Англии на рубеже XVIII–XIX вв. В это время Великобритания, благодаря быстрому развитию хлопчатобумажной промышленности, становится ведущей торговой державой мира<sup>345</sup>.

В 1793 г. в Пекин было направлено английское посольство во главе с Дж. Макартни, задачей которого было добиться от китайских властей расширения англо-китайской торговли<sup>346</sup>. Однако в Китае Макартни пришлось столкнуться с необходимостью пройти обряд *коу-тоу* как условием личной аудиенции у императора Цяньлуна, от которого англичанин

---

<sup>343</sup> Meyer R. D. Hong-Kong as a global metropolis. P. 39.

<sup>344</sup> Ibid. P. 44.

<sup>345</sup> Фурсов К. А. Держава-купец: отношения Английской Ост-индийской Компании с английским государством и индийскими патримониями. С. 278.

<sup>346</sup> Fairbank J. K. Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853. P. 59.

без обсуждений отказался и потому отправился на родину без каких-либо результатов.

В предложениях Макартни китайскому правительству можно увидеть основную идею, которая станет главной для последующей английской дипломатии в Китае, – открытие ряда портов для иностранной торговли выше (т. е. севернее) Гуанчжоу. Англичане намеревались вернуть модель торговых отношений Китая с западными странами, которая предшествовала монополии Гуанчжоу. В XVI в. португальцы вели торговлю с несколькими китайскими портами. В XVII – начале XVIII в., пусть и в небольших объемах, но развивались контакты порта Амой (Сямынь) провинции Фуцзянь с испанцами и англичанами<sup>347</sup>. В этот период европейцы не были способны предложить не только китайскому, но и азиатскому рынку в целом объем товара, который был бы сопоставим с возможностями этого рынка. Наоборот, восточные товары – специи, шелка, чай и пр. огромным потоком направлялись в Европу. Английская промышленная революция изменила ситуацию, и Китай с точки зрения сбыта мануфактурных изделий предоставлял огромные возможности.

Однако Пекин был непреклонен. Лорд Уильям Амхерст, направленный с посольской миссией в империю Цин в 1819 г. столкнулся с тем же требованием выполнения униженного обряда *коу-тоу*, согласиться на которое для британца означало бы на корню уничтожить возможность дальнейших равноправных англо-китайских отношений<sup>348</sup>. Закономерно, что английский посол отказался вставать на колени перед цинскими сановниками, и, таким образом, Китай продолжал оставаться практически закрытым для мировой торговли.

С другой стороны, китайская политика изоляционизма в данном случае вполне может рассматриваться как желание оградиться от английской опиумной торговли, медленно, но верно разрушавшей империю Цин.

---

<sup>347</sup> *Haо Y. P.* The commercial revolution in Nineteenth-Century China. The rise of Sino-Western mercantile capitalism. P. 15.

<sup>348</sup> *Непомнин О. Е.* История Китая : Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. С. 366.

Опиум нанес тяжелейший удар по китайской экономике. За период с 1827 по 1849 г. Китай потерял 134 млн долл. серебром<sup>349</sup>. Следствием этого стал рост курса серебряного лян по отношению к медной китайской монете (*вынь, цян, чох*), что привело к росту ставок налогообложения с 1821 по 1839 г. более чем на 30 %<sup>350</sup>. Правительственные указы, направленные против опиумной торговли, оказывались безрезультатными. Те, кто должен был бороться с контрабандой – местные власти, комиссары таможен и прочие чиновники, – сами становились частью системы нелегального сбыта наркотика. Как писал Дж. Фэйрбэнк, патология Кантонской системы развивалась в трех направлениях – коррупция китайских властей, активная деятельность частных торговцев и, собственно, продажа опиума: «*Старая Кантонская система окончательно рухнула, когда... китайские власти и западные частные купцы объединились в опиумной торговле*»<sup>351</sup>.

Учитывая подобный контекст, не удивительно, что, когда истинный конфуцианец и ярый противник курения опиума Линь Цзэсюй предложил императору Даогуану жесткие, беспринципные меры борьбы с опиумной контрабандой, его немедленно назначили комиссаром кантонской таможни.

История борьбы Линь Цзэсюя с английской контрабандой и последующие Опиумные войны 1840–1842 гг. и 1856–1860 гг. хорошо изучены, по этой теме написано много работ<sup>352</sup>. Важными представляются экономические последствия для международных отношений, которые повлек Нанкинский договор 1842 г., завершивший англо-китайскую войну начала 40-х гг. XIX в.

Англо-китайский договор 1842 г. и ряд последующих международных соглашений Китая с другими странами Запада положили начало нескольким

---

<sup>349</sup> Meyer R. D. Hong-Kong as a global metropolis. P. 45.

<sup>350</sup> Непомнин О. Е. История Китая : Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. С. 384.

<sup>351</sup> Fairbank J. K. Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853. P. 57.

<sup>352</sup> Owen D. E. British opium policy in China and India. New Haven : Yale Univ. Press, 1934. 399 p.; Travis W. H., Sanello F. The Opium wars. The addiction of one Empire and the corruption of another. Naperville : Sourcebook, 2002. 319 p.; Melancon G. Britain's China policy and the Opium crisis. Balancing drugs, violence and national honour, 1833–1840. London : Routledge, 2003. 166 p.; Gelber H. G. Opium, soldiers and evangelicals. England's 1840–1842 war with China, and its aftermaths. New York : Palgrave Macmillan, 2004. 252 p.; Waley A. The Opium war through Chinese eyes. London : Routledge, 2005. 264 p.; Platt S. Imperial twilight. The Opium war and the end of China's last golden age. London : Atlantic books, 2019. 560 p.

системам международных отношений, которые взаимодополняли и «пересекали» друг друга. Первой из них была *treaty system*<sup>353</sup> – «договорная система», в основе которой лежали неравноправные договоры империи Цин со странами Запада. Ее элементы давно определены и хорошо изучены: открытые порты, право экстерриториальности для иностранных подданных на территории Китая, консульская юрисдикция, легальная торговля опиумом (с 1858 г.), право наиболее благоприятствующей нации, английский контроль над таможнями Китая и др.<sup>354</sup>. Данная система стала определяющей для развития международных отношений вокруг Китая во второй половине XIX – начале XX в. Дополняли эту систему и русско-китайские договоры: Кульджинский 1851 г., Айгунский 1858 г., Тяньцзиньский 1858 г., Пекинский 1860 г., Санкт-Петербургский 1881 г.

Исследователь Мейер в своей работе, посвященной истории Гонконга в качестве азиатского коммерческого центра, определил *новую систему международной торговли в Азии*, которая была обязана своим рождением Первой Опиумной войне 1840–1842 гг.<sup>355</sup> В ее основе находился Гонконг, «арендованный» англичанами у Китая по условиям Нанкинского договора 1842 г. Вскоре после подписания данного соглашения Гонконг становится крупнейшим торгово-экономическим хабом Азиатского региона. Его основным преимуществом перед другими крупными портами (Шанхаем и Сингапуром) стало сосредоточение здесь, в английской колонии, информации о торговых процессах на Западе и Востоке (сведения о ценах, состоянии и потребностях рынков, новостей о политических и прочих событиях и т. д.). В Гонконге расположили свои штаб-квартиры крупнейшие торговые дома, связанные с англо-азиатской коммерцией (*Jardine, Matheson & Co* и прочие торговцы опиумом), что сделало данный порт центром контроля за всей английской торговлей в Китае, Юго-Восточной Азии и Индонезии. Общая же схема *азиатской системы торгово-экономических*

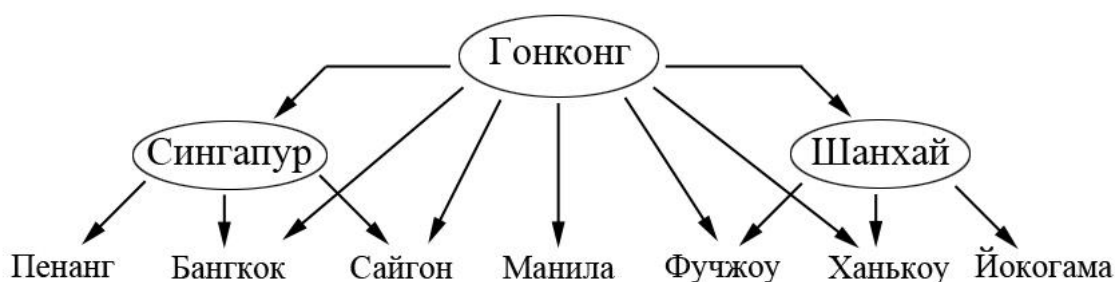
---

<sup>353</sup> Fairbank J. K. Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853. P. 155.

<sup>354</sup> Fairbank J. K. Op. cit. 468 p.; Britten D. China and Great Britain. The diplomacy of commercial relations 1860–1864. 212 p.

<sup>355</sup> Meyer R. D. Hong-Kong as a global metropolis. P. 57.

отношений после событий начала 40-х гг. XIX в., согласно Мейеру, выглядела следующим образом:



Система азиатских коммерческих центров

Данная система, ввиду оторванности России от Тихоокеанского региона на протяжении большей части XIX в., напрямую не сказывалась на развитии русско-китайской торговли. Однако, здесь заложена весьма интересная геоэкономическая идея – *обладание (на правах аренды или прямого захвата) выгодно расположенным портом в Азиатском регионе, который должен стать контролирующим центром для последующего развития торговли.* Этот вопрос встанет для Российской империи на Дальнем Востоке в конце XIX в. и будет связан с поиском собственного незамерзающего порта в регионе.

Наконец, Нанкинский договор 1842 г. положил начало развитию *Опиумной системы торгово-экономических отношений Китай – страны Запада*<sup>356</sup>. Несмотря на упадок в ходе антиопиумной компании Линь Цзэсюя 1839 г., динамика сбыта опиума в Китай неуклонно шла вверх. К 1845 г. стоимость проданного в Китай опиума наконец превысила стоимость вывоза китайского чая в Англию<sup>357</sup>. И хотя в дальнейшем это соотношение не было постоянным, англо-китайская торговля, благодаря индийскому наркотику, смогла найти определенный баланс. Опиум стал определяющим элементом для последующего развития системы англо-китайской торговли.

<sup>356</sup> Opium regime: China, Britain and Japan, 1839–1952 / ed. by T. Brook, B. T. Wakabayashi. Berkeley : Univ. of California Press, 2000. 444 p.

<sup>357</sup> Wong J. Y. Deadly dreams. Opium and the Arrow war (1856–1860) in China. New York : Cambridge Univ. Press, 1998. P. 407.



Таким образом, в течение 40–50-х гг. XIX в. Китай после многовековой изоляции становится открытым для внешнего мира. Первая Опиумная война 1840–1842 гг. окончательно разрушила Кантонскую систему торговых отношений, предложив вместо нее новую форму торговли стран западного мира с империей Цин, в основе которой лежал сбыт опиума. Большинство мировых держав не остались в стороне от этих процессов. Франция активно поддержала Британию во Второй Опиумной войне 1856–1860 гг. США подписали с Китаем первый неравноправный договор в Ванся еще в 1842 г., и в 1858 г. присоединились к подписанию Тяньцзиньских соглашений. Большую роль в событиях открытия Китая сыграла и Российская империя.

#### **2.4. Поиск новых направлений русско-китайской торговли в условиях открытия Китая для мировой экономики**

С момента подписания Нерчинского договора 1689 г. (затем Кяхтинского 1727 г.) до начала 40-х гг. XIX в. отношения России и Китая развивались в рамках устойчивого пограничного взаимодействия. Оба государства не вмешивались в дела друг друга, довольствуясь ходом сухопутной торговли через Монголию. Но кризис Кантонской системы и последующая за ним Опиумная война 1840–1842 гг., совпавшие по времени с кризисом сухопутной торговли в Кяхте, повлекли за собой кардинальную перестройку межгосударственных отношений России и Китая.

Ослабленный неудачной войной с Англией, технически (военно-технически) отсталый Китай, находящийся в ситуации острейшего социального и финансового кризиса, в это время стал *объектом* внешней политики Российской империи. Санкт-Петербург заключил несколько договоров с Пекином (Кульджинский 1851 г., Айгуньский 1858 г., Тяньцзиньский 1858 г., Пекинский 1860 г.)<sup>358</sup>, каждый из которых дополнил

---

<sup>358</sup> Русско-китайские отношения. 1689–1916. С. 28–40.

«договорную систему» отношений Китая с западными странами. А. Н. Хохлов не зря отмечал, что «торговля – приоритетное направление политики России в отношении цинского Китая»<sup>359</sup>. Русско-китайские соглашения рассматриваемого времени среди первостепенных задач должны были решить вопросы торговых отношений двух стран. Они же юридически оформили развитие торговли России и Китая по нескольким региональным направлениям: центрально-азиатскому (через Синьцзян), монгольскому (через Кяхту), дальневосточному (через Амур с Маньчжурией). Тяньцзинский договор 1858 г. оговаривал возможность захода русских судов в порты Китая, что означало возможность развития морских русско-китайских отношений<sup>360</sup>. Все это стало результатом целенаправленного поиска транзитных коридоров между Россией и Китаем, который активно начинает осуществляться в 40–50-е гг. XIX в.

В 1846 г. граф К. В. Нессельроде, размышляя о будущем русско-китайской торговли, писал: «...Все европейские державы устремляются к торговле с Китаем и стараются всеми мерами ее расширить; когда они выговаривают себе доступ в новые порты, выговаривают разные права и преимущества, то самое соперничество теперь других государств побуждает наше правительство к мерам и действиям не отрицательным, а положительным, для расширения своих торговых оборотов с Китаем, сообразно с нашей потребностью фабричной и заводской промышленности ищущих больших для себя истоков... тут дело идет... о соделании Китая более доступным для наших купцов с разных его сторон»<sup>361</sup>. Таким образом, была сформулирована одна из главных характерных черт политики России в Китае в период, последующий за Первой Опиумной войной 1840–1842 гг., – *создание новых направлений русско-китайской торговли с целью удержать*

---

<sup>359</sup> Хохлов А. Н. Торговля – приоритетное направление политики России в отношении цинского Китая // И не распалась связь времен. К 100-летию со дня рождения П. Е. Скачкова : сб. ст. / Рос. АН, Ин-т Дальнего Востока ; [редкол.: С. Л. Тихвинский (отв. ред.) и др.]. М. : Наука : Вост. лит., 1993. С. 197–227.

<sup>360</sup> Русско-китайские отношения. 1689–1916. С. 31.

<sup>361</sup> Гуревич Б. П. Международные отношения в Центральной Азии в XVII – первой половине XIX в. М. : Наука, 1983. С. 261.

*Китай в качестве торгового партнера в условиях растущей конкуренции с европейской и американской торговлей.*

23 июня 1843 г. в Санкт-Петербурге собрался Особый комитет с участием представителей Министерства иностранных дел, Министерства финансов и Морского министерства для обсуждения будущего развития русских торговых отношений с Китаем в связи с его открытием для иностранной торговли<sup>362</sup>. Перед заседанием комитета было поставлено два вопроса: первый – о мерах, которые необходимо предпринять для ограждения русско-китайской сухопутной торговли от конкуренции морской торговли Англии; и второй – о мерах к улучшению текущего состояния кяхтинского рынка.

Нанкинский договор 1842 г., открывший 5 портов Китая для международных торговых отношений, вызвал серьезные опасения в русских правительственных кругах. На заседание Особого комитета были приглашены купцы, ведущие свои дела в Кяхте, перед которыми был поставлен вопрос – может ли английская торговля, получившая с 1842 г. новые привилегии в Китае, подорвать рынок Кяхты? Кяхтинские купцы отвечали на это отрицательно, аргументируя тем, что русско-китайская сухопутная торговля имеет давние (более чем столетние) связи между сибирским и шаньсийским купечеством, а также тем, что русская пушнина и кожевенные товары будут так или иначе пользоваться спросом на китайском рынке, а русское сукно, по качеству значительно превосходящее английское, также не потеряет своего потребителя в Китае<sup>363</sup>. Однако доводы приглашенных торговцев не убедили комитет в должной степени. Было признано, что угроза подрыва Кяхты от английской конкуренции носит характер «гадательный»<sup>364</sup> и что влияние Нанкинского договора на сухопутную торговлю России и Китая еще никаким образом себя не

---

<sup>362</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 1558. Л. 1.

<sup>363</sup> Там же. Л. 5–6 об.

<sup>364</sup> Там же. Л. 6 об.

проявило. Но в то же время «меркантильный дух англичан»<sup>365</sup>, их желание монополии на азиатском рынке подтолкнули Особый комитет к применению ряда предупредительных мер, которые могли бы сохранить Кяхту от упадка. Данные меры было решено разделить на «внешние» и «внутренние»<sup>366</sup>.

В качестве «внутренних» мер комитет полагал провести ряд мероприятий для улучшения хода русско-китайской торговли в Кяхте. Предполагалось снижение пошлины на привозимый китайский чай, предоставление купцам, торгующим с Китаем, отсрочки в выплате пошлины, отмена выплаты пошлины для других китайских товаров, кроме чая, улучшение средств сообщения Восточной Сибири с Кяхтой<sup>367</sup>. Перечисленное было в той или иной степени реализовано в 40–50-е гг. XIX в.: в 1845 г. были снижены пошлины с байхового чая, отменены пошлины с прочих китайских товаров; в 1848 г. снижены пошлины с цветочного сорта чая. Однако комплекс «внешних» мер предполагал более далекоидущие планы.

Под «внешними» мерами участники комитета понимали сбор разного рода сведений о ходе торговли иностранцев (англичан) с Китаем. Предполагалось подключить для этого русских торговых агентов в странах Азии и Русскую Духовную миссию в Пекине<sup>368</sup>. Но самым главным мероприятием в этом отношении должна была стать отправка секретной миссии из России к китайским морским портам для сбора сведений непосредственно на месте и попытки в виде опыта произвести на берегах Китая торговлю русскими товарами<sup>369</sup>. Руководителем данной морской экспедиции было решено назначить *Евфимия Васильевича Путятина*.

Русский дипломат, военный и политический деятель Е. В. Путятин внес огромный вклад в историю русской политики на Дальнем Востоке<sup>370</sup>. В 1850-

---

<sup>365</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 1558. Л. 7.

<sup>366</sup> Там же. Л. 8 об.

<sup>367</sup> Там же. Л. 13–17.

<sup>368</sup> Там же. Л. 9 об.–11 об.

<sup>369</sup> Там же. Л. 11 об.

<sup>370</sup> *Лещенко Н. Ф.* Посол с погонами адмирала. Необычная судьба Е. В. Путятин // Восточный архив. 2015. № 2. С. 7–11.

е гг. благодаря ему Россия подписала знаковые договоры со странами Восточной Азии – в 1855 г. с Японией (Симодский) и в 1858 г. – с Китаем (Тяньцзиньский). Современные исследователи вполне справедливо подчеркивают, что благодаря Путятину русская дипломатия выработала свой собственный подход в диалоге с Пекином, основанный на поддержке и сотрудничестве, а не на военном или дипломатическом давлении, что активно практиковалось другими иностранцами<sup>371</sup>. Однако, за исключением лишь небольшой работы Е. П. Сычевского, в историографии сложно обнаружить указания на то, что именно Путятин в 50-е гг. XIX в. стал главным сторонником создания морского направления русско-китайской торговли<sup>372</sup>.

Однако в 1843 г., когда был поставлен вопрос об отправке Путятина с миссией в Китай, российское правительство к проекту создания морской торговли с империей Цин относилось осторожно. Инструкция, направленная Е. В. Путятину от Министерства иностранных дел, предписывала его миссии быть как можно менее заметной для иностранных наблюдателей и китайских властей – «не возбуждать особенных подозрений»<sup>373</sup>. Первое, что предполагала инструкция, был сбор информации о ходе иностранной торговли в Китае. Русские власти интересовались: насколько подписание Нанкинского договора 1842 г. повлияло на внешнюю торговлю Китая? Как относится китайское население к англичанам? Насколько успешен сбыт английских мануфактурных товаров? Какова ситуация в чайной торговле Китая с западными странами?<sup>374</sup> В России особенно подозрительно относились к росту конкуренции английского сукна на китайском рынке с русским. Опасения вызывали также и возможные перемены во внешней чайной торговле Китая в связи с открытием портов Фучжоу и Амой

---

<sup>371</sup> *Плотникова М. М.* Внешнеполитическая деятельность на Дальнем Востоке графа Е. В. Путятина в контексте русско-китайских отношений XVII – середины XIX вв.: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Иркутск, 2006.

<sup>372</sup> *Сычевский Е. П.* Динамика русско-китайской торговли в 50–60-х гг. XIX в. // Учен. зап. Благовещ. гос. пед. ин-та им. М. И. Калинина. 1957. Т. VIII. С. 49–75.

<sup>373</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 1558. Л. 78.

<sup>374</sup> Там же. Л. 66 об.–71.

в провинции Фуцзянь, которая являлась одной из главных поставщиков китайского чая на мировой рынок, в том числе и в Кяхту<sup>375</sup>.

Вторым предписанием Е. В. Путятину инструкция поставила организацию торговли русскими товарами в китайских портах: «Хотя по незначительности еще в России торгового мореплавания и по недостатку у нас предприимчивости, нельзя вдруг ожидать важных последствий от установления морской торговли с Китаем, но тем не менее для нас полезно будет иметь доступ к означенным портам, ибо независимо от торговли там Северо-Американской нашей компании, или другого торгового общества, которое могло бы для этого составиться... мы имели бы, так сказать, глаз в местах, весьма важных для англичан и других народов и по соотношению всего к Кяхтинской нашей торговле... Китайское правительство более нежели, чем когда-либо дорожит теперь дружбою России, и поэтому мы надеемся, оно не сделает препятствий *к дозволению нам иметь торговлю в южных портах своих, на равных с прочими европейцами и американцами*»<sup>376</sup>.

Корабль, вверенный Е. В. Путятину, должен был начать свой путь от черноморских берегов России, пройти через проливы Босфор и Дарданеллы, обогнуть мыс Доброй Надежды и достичь открытых портов Китая<sup>377</sup>. Прибыв на место, миссия должна была представиться как направляющаяся в сторону Камчатки и лишь из любопытства испытать русский сбыт зашедшая в Китай. Это была версия для китайских властей, с которыми, особенно со столичными, начальнику экспедиции предписывалось контактировать как можно меньше, чтобы не демонстрировать официальный характер своего прибытия. На деле же Путятин должен был подробно изучить ход торговли вдоль китайского побережья. Исходя из инструкции, видно, что русские власти интересовались портами Фучжоу, Амой, Нинбо и Шанхай, поскольку именно эти пункты были наиболее тесно связаны с китайской чайной

---

<sup>375</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 1558. Л. 66 об.–71.

<sup>376</sup> Там же. Л. 71 об.

<sup>377</sup> Там же. Л. 31–37.

торговлей и являлись наиболее перспективными с точки зрения сбыта мануфактурных товаров. В случае же, если миссия столкнется с препятствиями при попытке торговли в перечисленных портах, то Путятину следовало направиться в Гуанчжоу<sup>378</sup>.

В целом начальнику миссии предоставлялась достаточно большая свобода при выборе китайских пунктов для прибытия и контактов с местными властями. После того, как Путятин успешно (или неуспешно) закончит исследование китайской торговли, ему предстояло направиться с аналогичными задачами в Японию.

Однако при всей подробности инструкций и активном начале организации морской экспедиции в Китай, миссию Путятин было решено если не отменить совсем, то «по крайней мере отложить до будущего года»<sup>379</sup>. Отсрочка была обусловлена тем, что кяхтинская торговля после упадка в 1842 г. пришла в 1843 г. в относительный порядок, а появление русского судна в Южном Китае могло повлечь за собой ненужные подозрения китайских властей и англичан<sup>380</sup>. Видимо, в начале 40-х гг. XIX в. Россия была еще не готова к серьезным изменениям в своей торговле с Китаем, продолжая пока еще верить в устойчивость Кяхты. Что касается Е. В. Путятин, то он все-таки отправился в Китай, но только уже в 1857 г., когда на фоне Второй Опиумной войны русские интересы в Китае активизировались с новой силой.

Таким образом, вопросы, обсуждавшиеся Особым комитетом в 1843 г. и выдвинутые им меры показывают, что открытие Китая для международной торговли в начале 40-х гг. XIX в. вызвало оживленный отклик в правительственных кругах России. И если взгляды на учреждение морской

---

<sup>378</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 1558. Л. 71–78 об.

<sup>379</sup> Там же. Л. 56.

<sup>380</sup> Советский исследователь Е. Л. Беспрозванных так же обращался к вопросу организации русской экспедиции к берегам Китая в 1843 г., но при этом делал больший акцент на другой задаче, поставленной перед Е. В. Путятиним, – исследовании лимана Амура на предмет его перспективы для судоходства. Сам капитан Путятин являлся главным инициатором изучения дальневосточных рубежей. Однако против ее отправки высказался министр финансов Е. Ф. Канкрин, в одной из своих записок выступивший с критикой предполагаемой возможности морского судоходства на Амуре (см.: *Беспрозванных Е. Л. Приамурье в системе русско-китайских отношений: XVII – середина XIX в.* Хабаровск : Кн. изд-во, 1986. С. 229–230).

торговли с империей Цин и на развитие дальневосточного судоходства долгое время были скептическими, то политика по открытию новых сухопутных направлений русско-китайской торговли продвигалась куда более активно.

В историографии зарождение нового направления торговых отношений России и Китая в середине XIX в. лучше всего показано на примере западного региона империи Цин, известного под историческими наименованиями *Восточный Туркестан* или провинция (до 1885 г. – наместничество) *Синьцзян*. Работы А. Корсака, У. Мамутахунова, Н. А. Алдабековой, Б. П. Гуревича, Н. Антонова доказали, что открытию западного Китая для торговли русских купцов предшествовала долгая политическая и торгово-экономическая предыстория<sup>381</sup>. Торговые связи России и Восточного Туркестана складывались на протяжении конца XVIII – первой половины XIX в. В это время торговля осуществлялась через Оренбургскую и Троицкую таможенные линии при посредничестве купцов-мусульман (татар и башкир) из России и среднеазиатских купцов (бухарцев). Во второй четверти XIX в. с пограничными городами Синьцзяна – Кульджой и Чугучаком – торговала русская Бухтарминская крепость. Однако, в первой половине XIX в. товароборот здесь был весьма скромным, особенно в сравнении с Кяхтой<sup>382</sup>.

Один из крупнейших советских исследователей международных отношений в Центральной Азии Б. П. Гуревич отмечал, что активное стремление России к открытию рынка западного Китая для русской торговли стало прямым откликом на события на Дальнем Востоке в 40-е гг. XIX в.<sup>383</sup>.

---

<sup>381</sup> Корсак А. К. Историко-статистическое обозрение торговых отношений России с Китаем. С. 414; Мамутахунов У. Торговля России с Западным Китаем в XIX в. // Сборник студенческих работ Среднеазиатского государственного университета / гл. ред. С. У. Умаров. Ташкент : Среднеазиат. гос. ун-т, 1949. С. 39–66; Алдабекова Н. А. Русско-китайские торгово-экономические связи в Синьцзяне в конце XVIII – первой половине XIX в. : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03 / АН СССР, Ин-т востоковедения. М., 1989. 14 с.; Гуревич Б. П. Международные отношения в Центральной Азии в XVII – первой половине XIX в. С. 249–279; Антонов Н. К истории заключения русско-китайского договора 1851 г. в Кульдже // Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений : [сб. ст. / отв. ред. и авт. вступит. ст. С. Л. Тихвинский]. М. : Мысль, 1982. С. 148–164.

<sup>382</sup> Корсак А. К. Указ. соч. С. 414–445.

<sup>383</sup> Гуревич Б. П. Указ. соч. С. 254.



В 1845 г. в Синьцзян под видом купца Хорешева был направлен русский дипломат (к этому времени – вице-директор Азиатского департамента МИДа) Николай Иванович Любимов<sup>384</sup>. В своем докладе Н. И. Любимов сообщал, что русские товары с успехом могли бы найти своего покупателя на рынках городов Чугучак (Тарбагатай) и Кульджа (Или), тогда как и Синьцзян мог бы поставлять различный товар к русским границам, в том числе и китайский чай<sup>385</sup>.

Вместе с тем происходит укрепление русских позиций в регионе Семиречья. В течение 40-х гг. XIX в. здесь основываются укрепления Сергиополь (Аягуз), Копал, Лепсинск. После того, как в 1845 г. казахские роды Старшего жуза приняли русское подданство<sup>386</sup>, русская пограничная линия вплотную приблизилась к границам Восточного Туркестана. Процесс русского продвижения в Средней Азии совпал с нарастающим кризисом империи Цин. Внимание Пекина в это время было сковано решением вопроса с иностранцами на восточном побережье и началом восстания тайпинов в 1850 г. Поэтому китайское правительство, долгое время сдерживавшее внешние контакты Синьцзяна в начале 50-х гг. XIX в., вынуждено было уступить русским интересам. 25 июля 1851 г. состоялось подписание *Кульджинского договора*, по условиям которого русские купцы получили право торговли в двух городах Синьцзяна – Кульдже и Чугучаке<sup>387</sup>.

Помимо западнокитайского вектора, в русских торговых и руководящих кругах активно продвигалась идея возрождения доступа русских караванов на *территорию Монголии* с дальнейшим выходом в Китай. В данном случае речь идет о развитии сбыта русских товаров на территории империи Цин. Кяхтинский градоначальник Н. Р. Ребиндер в 1855 г. по этому поводу писал: «Относительно Китая достаточно на первый раз Калгана (подчеркнуто в тексте. – И. Х.), так как в нем и теперь, подобно

---

<sup>384</sup> *Веселовский Н.* Поездка Н. И. Любимова в Чугучак и Кульджу в 1845 году под видом купца Хорешева. СПб. : Тип. М-ва путей сообщения, 1909. 52 с.

<sup>385</sup> Там же. С. 8–14.

<sup>386</sup> *Гуревич Б. П.* Международные отношения в Центральной Азии в XVII – первой половине XIX в. С. 265.

<sup>387</sup> Русско-китайские отношения. 1689–1916. С. 26.

Нижнему Новгороду и Москве, сосредотачиваются все операции сансийских (шаньсийских. – *И. Х.*) купцов по Кяхтинскому торгу; в Монголии же товарные склады должны быть а) в Урге... и б) в Улясутай-Хото, многолюдном и торговом городе Западной Монголии»<sup>388</sup>.

*Калган* (Чжанцзякоу) являлся крупнейшей перевалочной базой в сухопутной чайной торговле. Расположенный в 217 верстах от Пекина, он представлял собой своего рода «северные ворота Китая», отделяющие Внутреннюю Монголию от исторических китайских территорий<sup>389</sup>. Ввиду важного логистического значения данного города, не удивительно, что внимание русских кругов, заинтересованных в развитии торговли с Китаем, на долгие годы будет приковано к Калгану. Урга, как столица и крупнейший город Монголии, разумеется, также не могла не попасть в русские проекты.

Любопытно замечание Н. Р. Ребиндера, сделанное по поводу открытия торговли в Западной Монголии с городом Улясутай. В середине XIX в., а затем и в 1860-е гг. к вопросу развития западномонгольского направления торговли России и Китая обращались в меньшей степени, но идеи о полноценной русской торговле с Западной Монголией встречаются. В 50-е гг. XIX в. появилось предложение сибирского чиновника А. Притца о развитии торговых связей между Бухтармой и Кобдо<sup>390</sup>. Однако подобного рода проекты сдерживались в это время отсутствием средств сообщения, способных наладить торговлю Западной Сибири с Западной Монголией.

Требование о возобновлении русской караванной торговли через Монголию будет регулярно фигурировать в инструкциях и рекомендациях русским посланникам, направляемых в Китай в конце 50-х гг. XIX в.<sup>391</sup> Но все же оно не являлось первым пунктом в документах.

*Амурский вопрос* можно по праву считать одним из наиболее острых в отношениях России и империи Цин середины XIX в. Суть его заключалась

---

<sup>388</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016. Л. 29 об.–30.

<sup>389</sup> *Единархова Н. Е.* Калган – северные ворота Китая // Взаимоотношения народов России, Сибири и стран Востока: история и современность : доклады второй Междунар. науч.-практ. конф. 11–14 августа 1997 года. Книга вторая / [гл. ред. Б. Д. Пак]. М. ; Иркутск ; Тэгу : ИГПУ, 1997. С. 74–76.

<sup>390</sup> *Сычевский Е. П.* Динамика русско-китайской торговли в 50–60-х гг. XIX в. С. 49–75.

<sup>391</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016. Л. 506.

в проблеме определения пограничной линии в регионе реки Амур. Как показали исследования П. Т. Яковлевой, В. С. Мясникова, Е. Л. Беспрозванных<sup>392</sup>, Нерчинский договор 1689 г. не определил пограничную линию России и Китая в Приамурье, что стало причиной последующих противоречий. Необходимость решения этого спорного вопроса нарастала по мере развития русской колонизации Восточной Сибири и Камчатки. В 1806 г. Ю. А. Головкин должен был добиться от Пекина определения границы вдоль Амура и права судоходства для русских судов по этой реке<sup>393</sup>. Однако проблема по известной причине самоизоляции Китая не находила решения. Ситуация стала меняться в конце 40-х – начале 50-х гг. XIX в., когда после экспедиции Г. И. Невельского (1849) была доказана возможность крупного судоходства по Амуру и когда в ходе Крымской войны 1853–1856 гг. стала осознаваться уязвимость России на дальневосточных рубежах страны от военной угрозы морских держав – Англии и Франции<sup>394</sup>.

В эти же годы нарастала также угроза завоевания Приамурья американской торговлей. Любопытно, что взгляды русских властей на данный вопрос расходились. К примеру, главный государственный деятель на Дальнем Востоке своего времени Н. Н. Муравьев был настроен весьма либерально по отношению к иностранной торговле, считая возможным допустить беспошлинный ввоз американских товаров на Амур после его присоединения к России<sup>395</sup>. С другой точкой зрения выступал адмирал Е. В. Путятин, считавший, что торговцы из США, если им позволить, неизбежно вытеснят русских из Приамурья и Маньчжурии: «Если будет дозволено гражданам США заводить на свой счет пароходы для плавания по Амуру и вести прямую торговлю с туземцами, то неизбежным следствием

---

<sup>392</sup> Яковлева П. Т. Первый русско-китайский договор 1689 года. М.: Изд-во Акад. наук СССР, 1959. 212 с.; Мясников В. С. Империя Цин и Русское государство в XVII в. Хабаровск: Кн. изд-во, 1987. 510 с.; Беспрозванных Е. Л. Приамурье в системе русско-китайских отношений: XVII – середина XIX в. Хабаровск: Кн. изд-во, 1986. 206 с.

<sup>393</sup> Беспрозванных Е. Л. Указ. соч. С. 213–214.

<sup>394</sup> Международные отношения на Дальнем Востоке. Кн. 1: С конца XVI до 1917 г. / ред. колл.: акад. Е. М. Жуков (отв. ред.) [и др.]. М.: Мысль, 1973. С. 92–94.

<sup>395</sup> Беспрозванных Е. Л. Указ. соч. С. 257.

сего будет... подрыв только что возникающей торговли русских купцов и сбыта наших мануфактур... допустить их единоличное плавание по Амуру не представляет уже боле возможности... так как часть берегов Амура останется у китайцев и они всегда смогут плавать у оных или пройти в побочные реки, вытекающие из Маньчжурии»<sup>396</sup>.

Если аргументы в пользу утверждения России на Амуре в источниках весьма подробны и многочисленны, то о значении данной реки с точки зрения развития торговли с Китаем современники говорили, как правило, в общих формулировках: «...Стараться склонить китайцев, как на утверждение за Россией левого берега Амура, так и на предоставление нам права плавания по этой реке, а также свободной торговли в северных областях Китайской империи»<sup>397</sup> и т. п. Сказывались скудные знания о регионе северо-восточного Китая, на что указывают источники: «Что касается складочных мест, – писал кяхтинский градоначальник Н. Р. Ребиндер, то в Маньчжурии они могут с большею осмотрительностью быть избраны после скорой экспедиции на Амур Генерал-губернатора Восточной Сибири, потому что ему представится тогда случай ближе ознакомиться с местными обстоятельствами того края, нам еще совершенно неизвестными»<sup>398</sup>.

Переговоры об определении границы на Амуре начались в 1855 г., когда Россия была еще связана Крымской войной с Англией и ее союзниками, а закончились в 1858 г., когда Китай уже подвергся вторжению англо-французской эскадры и был в шаге от признания своего поражения. 16 мая 1858 г. генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев и цзяньцзюнь провинции Дилин И Шань подписали *Айгуньский договор*, который практически поставил точку в Амурском вопросе<sup>399</sup>. Сам договор

---

<sup>396</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 33. Д. 2. Л. 52–52 об.

<sup>397</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016. Л. 8 об.

<sup>398</sup> Там же. Л. 29–29 об.

<sup>399</sup> Вскоре после заключения Айгуньского договора цинское правительство отказалось его ратифицировать, пользуясь формальным несопадением первой статьи договора, подписанного Н. Н. Муравьевым и И Шанем, и девятой статьи Тяньцзиньского договора 1858 г., практически одновременно подписанного Е. В. Путятиным (июнь 1858 г.). Окончательная юридическая фиксация русской пограничной линии на

состоял из трех статей: первая закрепляла территорию левобережья Амура за Российской империей и правый берег за империей Цин, вторая – разрешала подданным обоих государств производить торговлю вдоль амурской границы, а третья – подтверждала подлинность договора со стороны подписавших его сторон<sup>400</sup>.

Таким образом, Вторая Опиумная война предоставила Российской империи возможность решения многих накопившихся к этому времени вопросов русско-китайских отношений. В то же время, роль России в событиях англо-франко-китайской войны 1856–1860 гг. до сих пор наиболее спорный и противоречивый вопрос. Здесь наблюдается кардинальное расхождение в оценках историков. Западная и китайская историография рассматривает русские интересы в Китае в конце 1850-х гг. как направленные исключительно на приобретение новых территорий за счет уступок Пекина<sup>401</sup>. Советская историография поставила себе вполне справедливую цель оправдать русскую дипломатию. А. Л. Нарочницкий, несмотря на общую трактовку политики имперской России (царизма) на Дальнем Востоке как колониальной, подчеркивал равноправный характер русско-китайской торговли и отсутствие инициативности Петербурга в навязывании Китаю неравноправных договоров<sup>402</sup>. Исследователь Е. Л. Беспрозванных представляет другую, противоположную западной, крайнюю точку зрения о почти альтруистических целях России в Китае в рассматриваемое время<sup>403</sup>. Авторы статей, вошедших в сборник «Документы опровергают...» на основе богатого материала отечественных архивов (совр. АВПРИ, РГИА, РГА ВМФ и др.) показали, что русское участие в событиях Второй Опиумной войны было значительно более

---

Дальнем Востоке произойдет в первой статье Пекинского договора 1860 г. (см.: Границы Китая: история формирования / [В. С. Мясников, Е. Д. Степанов, А. А. Бокшанин и др.]; Рос. акад. наук. Ин-т Дал. Востока; [под общ. ред. В. С. Мясникова, Е. Д. Степанова]. М.: Памятники исторической мысли, 2001. С. 108; Русско-китайские отношения в XIX в. С. 34).

<sup>400</sup> Русско-китайские отношения. 1689–1916. С. 29–30.

<sup>401</sup> *Britten D.* China and Great Britain. The diplomacy of commercial relations 1860–1864. P. 19.

<sup>402</sup> Международные отношения на Дальнем Востоке. С. 98.

<sup>403</sup> *Беспрозванных Е. Л.* Приамурье в системе русско-китайских отношений: XVII – середина XIX в. С. 265.

сдержанным, чем это пытались представить на Западе или в Китае<sup>404</sup>. Россия здесь выступила скорее в роли наблюдателя, который из добрососедских побуждений все-таки больше склонялся в сторону военной поддержки Китая.

В нашем исследовании мы исходим из того, что Россия в событиях Второй Опиумной войны, безусловно, преследовала свои собственные интересы и выгоды, что вполне отразили подписанные в 1858–1860 гг. договоры с Пекином, но при этом действовала с неизбежной оглядкой на то, что Китай – это сопредельное с Россией государство, с которым имеются долгие, если не дружественные, то сдержанно-мирные связи, основанные на торговле, которые разумно было бы сохранить и в дальнейшем. Поэтому в своих методах Санкт-Петербургу приходилось быть весьма избирательным.

В феврале 1857 г. в Пекин была отправлена русская миссия во главе с генерал-адъютантом Е. В. Путятиным. Первостепенной задачей, поставленной перед данным посольством, было решение вопроса об амурской границе (переговоры, которые вел Н. Н. Муравьев на Амуре с китайскими представителями, на тот момент продвигались слишком медленно)<sup>405</sup>. Инструкция включала также и необходимость решения торговых вопросов. Путятину поручалось добиться от китайских властей возобновления отправок русских караванов через территорию Монголии «так, чтобы караваны наши могли ходить если не до самого Пекина, то по крайней мере до Калгана или хотя (бы) до Урги, и чтобы в таком случае учреждены были в сих местностях фактории»<sup>406</sup>. Инструкция также «вспомнила» и задачи, поставленные перед несостоявшейся миссией в Китай 1843 г.: «В 1843 г. было уже поручено Вашему Сиятельству по Высочайшему повелению склонить китайцев на желание наше завести торговые сношения в пяти портах, открытых для других европейских держав. По изменившимся тогда обстоятельствам, предложение это не было приведено в исполнение,

---

<sup>404</sup> Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений : [сб. ст. / отв. ред. и авт. вступит. ст. С. Л. Тихвинский]. М. : Мысль, 1982. 509 с.

<sup>405</sup> Границы Китая: история формирования. С. 98.

<sup>406</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016. Л. 404–404 об.

ныне же весьма желательно было бы достигнуть благоприятного окончания сего дела...»<sup>407</sup>.

Миссия Путятина в Китай в 1857–1858 гг. оказалась долгой и трудной. В марте 1857 г. посланник добрался до Иркутска, где безуспешно дожидался ответа на свое письмо в Лифаньюань с просьбой разрешить ему проезд в Пекин через Ургу. Так и не получив ответа на свое письмо, Путятин отправился по Амуру до Николаевска, откуда на пароходе «Америка» добрался до Чжилийского залива. Но и здесь он встретился с отказом принять его миссию в Пекине. Далее начались долгие поездки в Японию и южнокитайские порты – Шанхай и Гонконг, откуда Е. В. Путятин уже вместе с англо-французской эскадрой в мае 1858 г. прибыл в Тяньцзинь. Наконец, 1 июня 1858 г. русский адмирал подписал русско-китайский *Тяньцзиньский договор*<sup>408</sup>.

Если имя Н. И. Любимова тесно связано с историей открытия Синьцзяна для русской торговли, а Н. Н. Муравьева – с Амурским вопросом, то деятельность Е. В. Путятина на Дальнем Востоке вполне справедливо будет ассоциироваться с началом истории морских торговых отношений России и Китая.

Понимание того, что будущее русско-китайской торговли находится за морским направлением, возникло у Путятина уже к началу 40-х гг. XIX в., когда был поставлен вопрос о торговой миссии к китайским портам и исследовании лимана Амуре на предмет его судоходства<sup>409</sup>. Однако морская экспедиция в Китай в это время не состоялась.

Через десять лет, в 1853 г. Российско-американская компания организовала экспедицию на Дальний Восток кораблей «Паллада» и «Князь Меншиков», руководителем которой был назначен Путятин. Осенью 1853 г. оба судна подошли к устью Янцзы, но ввиду трудного положения в Шанхае, занятого тайпинами и осажденного правительственными войсками, торговлю

---

<sup>407</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016. Л. 406 об.

<sup>408</sup> Границы Китая: история формирования. С. 98–101, 107.

<sup>409</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 1558; *Беспрозванных Е. Л.* Приамурье в системе русско-китайских отношений: XVII – середина XIX в. С. 229–230.

так и не удалось реализовать<sup>410</sup>. В это же время Путятин в своих докладных записках, направляемых в Министерство финансов, говорил о выгодах, которые предоставляет прямая закупка чая в Шанхае в обход Кяхты<sup>411</sup>.

Спустя еще несколько лет, в ходе поездки в Китай в 1857–1858 гг., русский адмирал регулярно указывал в своих рапортах на перспективы развития морской торговли России и Китая.

В депеше от 19 мая 1857 г., направленной в Санкт-Петербург из Верхнеудинска, русский посланник писал о том, что если Россия войдет в союз с Англией и Францией против Китая, последний, скорее всего, прибегнет к разрыву сухопутной торговли через Монголию в качестве меры давления на Россию. Но русской экономике в данном случае нечего будет опасаться, считал автор послания, если разрешить ввоз чая через западные границы Российской империи<sup>412</sup>. В депеше, направленной из Читы 23 мая, Е. В. Путятин уже достаточно подробно обосновал свое предположение: «Прекращение на время извозной промышленности в Сибири не стеснит здешних жителей, ибо край этот так нуждается в руках и цены на всякую работу в нем так возвышены, что малая часть народонаселения, занимающаяся извозом, всегда найдет себе избыточное продовольствие. Остановка одной только отрасли этой торговли, именно кирпичным чаем, будет ощутительна для здешнего населения, привыкшего считать его необходимою потребностью. Но и этому удобству легко пособить чрез дозволение иностранным ташкентцам и бухарцам, не записанным в гильдии, привозить из Кульджи и Чугучака кирпичный чай по-прежнему, с уплатой одинарной, а не двойной пошлины, как это определено новым положением»<sup>413</sup>.

Таким образом, Е. В. Путятин являлся если не сторонником закрытия Кяхты, то, как минимум, не видел ничего катастрофического в остановке (временной или окончательной) сухопутной русско-китайской торговли.

---

<sup>410</sup> РГИА. Ф. 15. Оп. 1. Д. 6. Л. 93 об.–106.

<sup>411</sup> РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59. Л. 27 об.

<sup>412</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016. Л. 463 об.

<sup>413</sup> Там же. Л. 468.



В сентябре 1857 г. из Шанхая русский посланник писал: «Я убежден, что китайское правительство само собою не решится закрыть торговлю в Кяхте и если бы и приступило к этой мере, то в нынешнем положении, когда мануфактурные товары наши идут за полцены, а вывоз серебра в Китай по современной невозможности наблюдать за точным исполнением постановлений по этому предмету далеко превышает дозволенную пропорцию, не может последовать для нас никакого ущерба если... из этой сухопутной произрастет *морская торговля*»<sup>414</sup>.

Там же, в Шанхае, Путятин познакомился с неким г. Гердом – американским торговцем, который уже несколько лет поставлял китайский чай для Российско-американской компании. Общение с Гердом еще больше убедило русского адмирала в необходимости открытия морской торговли России и Китая: «По моему мнению, – писал Е. В. Путятин, – нельзя положить лучшего и более твердого основания морской торговли, как предоставлением нашим купеческим судам морского привоза чая в Россию. *Огромная выгода* такой торговли должна наконец побудить наших купцов к употреблению капиталов на *снаряжение судов* и к открытию этой почти не существующей в России отрасли промышленности. Вместе с тем, с большими удобствами, предоставляемыми морскою доставкой пред сухопутною, торговля чаем по умеренности цен не перестает усиливаться и доставлять *обильнейшие сборы пошлин для казны*. Если бы китайцы и вздумали остановить торг на Кяхте, то только на первый год, а много на второй нам пришлось бы *допустить ввоз чаев на иностранных судах*, но такую меру следует ограничить означенным периодом, в продолжение которого купцы наши успеют свыкнуться с новым для них образом торга»<sup>415</sup>.

Таким образом, морская русско-китайская торговля в глазах ее главного инициатора была, во-первых, более выгодной в сравнении с сухопутной с точки зрения логистики; во-вторых, прибыльной для русских

---

<sup>414</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 33. Д. 2. Л. 85–85 об.

<sup>415</sup> Там же. Л. 88.

таможенных сборов; в-третьих, способствовала бы развитию русского морского дальнего судоходства. Как видно, Путятин предлагал временно разрешить посредничество иностранного судоходства, но ненадолго, после чего дело должны были взять в свои руки русские купцы.

Критика различных предложений по расширению русско-китайской торговли в середине XIX в. в основном раздавалась со стороны Министерства финансов. В 1843 г. управляющий финансовым ведомством Е. Ф. Канкрин выступил против отправки экспедиции в Китай во главе с Путятиным<sup>416</sup>. В конце 40-х гг. XIX в. предложение Н. И. Любимова по организации русской торговли в Кашгаре не поддержал сменивший Канкрин Ф. П. Вронченко<sup>417</sup>. В 1857 г., когда Путятин поднял вопрос о развитии морских контактов с Китаем, министр финансов П. Ф. Брок в специальной записке сформулировал позицию, согласно которой разрешение морской торговли с Китаем не допустимо для русской экономики<sup>418</sup>.

В основе мнения П. Ф. Брока лежала позиция об огромном значении Кяхты для экономики русской Сибири. Министр финансов указывал на то, что Китай продолжает оставаться главным рынком сбыта для сибирской пушнины; что существование Нижегородской ярмарки напрямую связано с кяхтинской торговлей; что русское сибирское купечество без Кяхты обречено на вымирание, как и местный извозной и прочий подсобный промысел<sup>419</sup>.

«Допустив временный провоз кантонского чая морем или чрез западную границу казна могла бы еще в некоторой степени быть вознаграждена за убыток в пошлинном сборе с чая, привезенного через Кяхту, но вред, который прекращением Кяхтинской торговли нанесен будет внутренней промышленности, благосостоянию Сибирского края, ничем вознагражден быть не может. Притом, разрешив ввоз кантонского чая, трудно и едва ли возможно будет снова запретить оный; в таком случае

---

<sup>416</sup> *Беспрозванных Е. Л.* Приамурье в системе русско-китайских отношений: XVII – середина XIX в. С. 230.

<sup>417</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016. Л. 27–27 об.

<sup>418</sup> Там же. Л. 470–478 об.

<sup>419</sup> Там же. Л. 470–471.

какими мерами можно будет восстановить столь необходимые для нас прямые сношения с Китаем? Наконец, должно сказать, что кяхтинские купцы совершенно обнадежены в беспрепятственном продолжении их торговли, объявленном им в феврале сего года, что ввоз кантонского чая в настоящее время допущен не будет»<sup>420</sup>.

С того момента, как в 1857 г. Е. В. Путятин предложил официально открыть морское направление русско-китайской торговли, началась дискуссия между сторонниками поддержки кяхтинской торговли и ввоза «кантонского» чая, которая будет продолжаться практически на протяжении всей второй половины XIX в. В целом, в приведенной выше записке П. Ф. Брок сформулировал те основные аргументы, которые будут использоваться сторонниками сухопутной торговли с Китаем и в дальнейшем.

Весьма спорным выглядело также и мнение Е. В. Путятина о возможном скором развитии русского торгового судоходства, способного торговать со странами Восточной Азии. В записке под названием «Частные сведения о торговле с Китаем», прилагаемой к документам, связанным с обсуждением предложений Путятина в 1857 г., можно увидеть характерное противопоставление перспективы развития морской и сухопутной русско-китайской торговли: «Если нам дозволят *торговать в южных портах Китая*, то мы, не имея собственного торгового флота, с первого же раза попадем в совершенную зависимость от европейцев. А проникнув вместе с ними в Китай, мы обратим на себя общую ненависть китайского народа и будем подвергаться тем же неприятностям, как подвергались и долго будут подвергаться англичане, ибо они долго еще не приобретут себе сочувствия в Китае. Между тем, вековая *наша сухопутная с Китаем торговля*, уступчивость и постоянные угождения наши совершенно расположили к нам китайцев, монгол и других прилегающих к нашей границе народов, которые содержатся в зависимости Китая только по привычке; *нам стоит только*

---

<sup>420</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016. Л. 471 об.–472.

*приобрести право на проезд и пребывание в Китае, то нас примут там с радушием и последствия от этого неисчислимы»*<sup>421</sup>. Как покажет последующая история, эти надежды окажутся излишне оптимистичными: русских купцов никто не ждал ни в Монголии, ни во внутреннем Китае.

Несмотря на все разногласия, которые вызвали предложенные русским посланником проекты, Е. В. Путятин, будучи в Китае, был вправе внести в новый русско-китайский договор те пункты и требования, которые считал наиболее выгодными для своей страны. В сентябре 1857 г. в Шанхае он писал: «Если бы вследствие сильных настояний с нашей стороны или удачных действий англо-французской эскадры представится мне возможность открыть переговоры в здешних местах, то я счел не излишним составить проект прилагаемого (к письму) трактата... Проект этот содержит наивыгоднейшие для нас условия, которые трудно ожидать, чтобы были приняты китайцами в полном их составе, а потому при переговорах я полагаю постепенно делать уступки, принимая за неизменное основание удерживать за нами определение новых границ и дарование России всех выгод и прав, предоставленных другим нациям»<sup>422</sup>.

Под выгодами подразумевалось включение в новый договор права русской торговли в «открытых» китайских портах, что и было в итоге осуществлено. Статья 3 Тяньцзиньского договора гласила: «*Торговля России с Китаем отныне может производиться не только сухим путем в прежних пограничных местах, но и морем.* Русские купеческие суда могут приходить для торговли в следующие порты: Шанхай (Shanghai), Нинбо (Ningpo), Фучжоуфу (Fooshowfoo), Сямэнь (Amoy), Гуандун (Ganton), Тайваньфу (Taiwan foo) на острове Формоза, Цюньчжоу (Kiungchow) на острове Хайнань (Hainan) и другие открытые места для иностранной торговли»<sup>423</sup>.

Таким образом, начало морским торговым отношениям России и Китая было положено. Учитывая, что русско-китайский Тяньцзиньский договор

---

<sup>421</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016. Л. 503.

<sup>422</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 33. Д. 2. Л. 85.

<sup>423</sup> Русско-китайские отношения. 1689–1916. С. 31.

1858 г. был единственным, который правительство Китая ратифицировало среди прочих Тяньцзиньских соглашений, подписанных с иностранцами в этом же году<sup>424</sup>, результаты дипломатической миссии Е. В. Путятина в Китай можно считать вполне успешными.

Однако в России условия нового русско-китайского договора, особенно тех его статей, которые касались торговли, не вызвали большого восторга. Как писал советский историк Е. П. Сычевский, кяхтинское купечество и сторонников развития сухопутной русско-китайской торговли особенно возмутило то, что в Тяньцзиньском договоре 1858 г. была всего одна статья, связанная с пограничными торговыми отношениями Россия и Китая: «В торговле сухопутной впредь не должно быть никаких ограничений относительно числа лиц, в ней участвующих, количества привозимых товаров или употребляемого капитала»<sup>425</sup>.

Положение в это время осложнялось и тем, что Пекин отказался признать территориальное размежевание России, зафиксированное в Айгунском договоре 1858 г. Исправить ситуацию было поручено генерал-майору Н. П. Игнатьеву, опытному дипломату, к этому времени хорошо зарекомендовавшему себя как представителя России в азиатских странах. Современный исследователь Е. Г. Темников в своей диссертации приводит достаточно большую записку, направленную от кяхтинского купечества к новому русскому посланнику, в которой в нескольких пунктах были сформулированы требования для развития сухопутной торговли: допуск русских караванов в Монголию и Китай, разрешение открытия русских факторий в монгольских городах, новые тарифы и пр.<sup>426</sup> Другими словами, всё то, что должно было быть включено в Тяньцзиньский договор 1858 г.

2 ноября 1860 г. Н. П. Игнатьев заключил с китайским правительством русско-китайский *Пекинский договор*, который окончательно оформил

---

<sup>424</sup> Границы Китая: история формирования. С. 105–106.

<sup>425</sup> Сычевский Е. П. Динамика русско-китайской торговли в 50–60-х гг. XIX в. С. 49–75; Русско-китайские отношения. 1689–1916. С. 32.

<sup>426</sup> Темников Е. Г. Межгосударственные отношения России и Китая во второй половине XIX в. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03. Казань, 2010. С. 119.

пограничную линию России и Китая и отразил многие русские торговые интересы в империи Цин.

Статья 1 Пекинского договора 1860 г., кроме подтверждения амурского разграничения 1858 г., добавила к этому и русско-китайскую границу вдоль реки Уссури. Таким образом, Российская империя смогла значительно укрепить свои позиции на Тихом океане, а отсюда открывались и перспективы для развития русской морской дальневосточной торговли<sup>427</sup>. Статья 4 позволяла беспошлинную торговлю вдоль всей русско-китайской границы. Тем самым для России открывались возможности для открытия торговых направлений на самых разных участках границы с империей Цин<sup>428</sup>. В ст. 5 подтверждалось право России отправлять караваны в Китай через Монголию. Русским купцам также разрешалось торговать в Урге и Калгане, но только в розницу, не открывая оптовой продажи (впоследствии русские купцы будут долго бороться за право торговать оптом на монгольской территории). Отметим и ст. 6 Пекинского договора, согласно которой для русских купцов открывался город Кашгар в южном Синьцзяне<sup>429</sup>. Сторонники развития сухопутной русско-китайской торговли в России теперь могли быть довольны – Пекинский договор 1860 г. предоставил огромные возможности для трансконтинентальных торговых связей.

Таким образом, результаты Первой Опиумной войны 1840–1842 гг., открывшей Китай для международного рынка, спровоцировали Россию на более активные действия для исправления ситуации в русско-китайской торговле, что выразилось в стремлении создать новые точки торгово-экономического соприкосновения с империей Цин. В русско-китайских договорах, заключенных в период 1851–1860 гг., отразились результаты поиска новых направлений русско-китайской торговли:

---

<sup>427</sup> Русско-китайские отношения. 1689–1917. С. 34.

<sup>428</sup> Там же. С. 36.

<sup>429</sup> Там же.

1) Кульджинский договор 1851 г. открыл для русской-торговли регион западного Китая – Синьцзян, в городах Кульджа и Чугучак;

2) Айгуньский договор 1858 г. открыл пограничную торговлю вдоль амурской границы – с Маньчжурией;

3) Тяньцзиньский договор 1858 г. открыл морские порты Китая для русских судов;

4) Пекинский договор 1860 г. включил Уссурийский край в состав России и тем самым расширил возможности тихоокеанской торговли России; вернул русским купцам право отправлять торговые караваны через Монголию в Китай с возможностью торговли в Урге и Калгане; предоставил русским купцам право на торговлю в Кашгаре; создал возможность торговли на любом участке огромной русско-китайской границы.

В итоге произошло кардинальное изменение системы русско-китайской торговли. К началу 1860-х гг. можно наблюдать трансформацию старой меновой *Кяхтинской системы* в некоторую новую форму торгового взаимодействия России и Китая. В ее основу было положено два принципа: *регионально-трансграничного* и *морского торгового взаимодействия*.

В середине XIX в. морская торговля была наименее популярным проектом среди новых направлений русско-китайской торговли. Открытие этого направления вызывало большие опасения среди сторонников Кяхты и кяхтинского «сухопутного» чая. В то же время, несмотря на подписание Тяньцзиньского договора 1858 г., предоставившего русским судам право заходить в китайские порты, ввоз «морского» чая к границам России еще не был дозволен, без чего о развитии морской торговли России и Китая не могло быть и речи. Эта проблема легла в основу правительственных дискуссий конца 50-х – начала 60-х гг. XIX в.

## 2.5. Учреждение морской русско-китайской торговли: дискуссия о таможенных пошлинах

На рубеже 50–60-х гг. XIX в., благодаря Тяньцзиньскому договору 1858 г., России представилась замечательная возможность развить морскую торговлю с империей Цин. Основная трудность заключалась в том, что новое направление неизбежно создавало конкуренцию для Кяхты – морской транзит был эффективнее сухопутного. В начале 60-х гг. XIX в. решение проблемы было найдено в применении *дифференциальных пошлин* – разных таможенных ставок на китайский чай. Тарифы 1862 г. и 1865 г., введенные для чайной торговли по границам Российской империи, использовали указанный инструмент для регулирования русско-китайской торговли.

В XIX – начале XX в. китайский чай являлся одной из наиболее значимых статей дохода таможни Российской империи. М. И. Сладковский отмечал, что кяхтинская торговля в начале XIX в. составляла  $\frac{1}{12}$  всего русского внешнеторгового оборота<sup>430</sup>. Учитывая, что к этому времени китайский импорт на 90 % состоял из чая, становится ясно, почему русское правительство весьма пристально следило за кяхтинскими тарифами. В 1860 г., когда Н. Н. Муравьев-Амурский высказал мнение об отмене таможенных пошлин в Кяхте, министр финансов А. М. Княжевич оспорил это предложение тем, что «чай составляет одну из важнейших статей таможенного дохода», приносящую русской казне среднегодовую сумму, превышающую 5 млн руб.<sup>431</sup>.

В сравнении с другими странами, импортирующими китайский чай, русские чайные пошлины долгое время являлись самыми высокими. В середине XIX в. Англия постепенно снизила таможенную ставку на китайский чай до 1 шиллинга 5 пенсов, что приравнивалось к 40½ коп. в переводе на рубли. Кяхтинский тариф в это же время варьировался от 40 до

---

<sup>430</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). С. 172.

<sup>431</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 393 об.



80 коп., в зависимости от сорта чая. Голландские и австрийские тарифы равнялись 4 и 7 коп. соответственно<sup>432</sup>. В 40-е гг. XIX в. США полностью отказались от чайных пошлин в торговле с Китаем<sup>433</sup>. Однако, необходимо учитывать разницу в характере русской торговли с империей Цин и торговли других государств. Для европейских стран и США торговля с Китаем по определению была морской, что предполагало меньшие расходы на доставку товара и в среднем более дешевые, в сравнении с русскими, цены на чай в Лондоне, Бостоне или Нью-Йорке<sup>434</sup>. Все это диктовало другой характер таможенной политики.

Главная разница заключалась в том, что России при установлении таможенных пошлин на чай приходилось руководствоваться соображениями больше политическими или макроэкономическими, а не торгово-экономическими: Кяхта рассматривалась как фактор политического влияния на Китай, экономической поддержки Сибири и т. д. Наконец, само создание нового морского направления русско-китайской торговли к концу 50-х гг. XIX в. было обусловлено не столько необходимостью расширения русско-китайской торговли, сколько необходимостью борьбы с негативным явлением этого процесса – контрабандной торговлей кантонским чаем.

*Кантонский чай* – это общепринятое дореволюционное наименование различных сортов китайского чая, ввозившихся через западные границы Российской империи. История ввоза кантонского чая протекала практически параллельно с историей сухопутной русско-китайской торговли. В первой половине XIX в. этот процесс происходил по двум направлениям: транзитом через Европу к русским сухопутным границам и морским путем напрямую к портам Российской империи.

---

<sup>432</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 269 об.

<sup>433</sup> Hao Y. P. Chinese teas to America – a Synopsis // American's China trade in historical perspective: the China and American performance / ed. by E. R. May, J. K. Fairbank. London : The Community of American-East Asian Relations of the Department of History, 1989. P. 11–31.

<sup>434</sup> Например, в Лондоне в 50-е гг. XIX в. средние цены на различные сорта чая составляли от 30 до 98 коп. на русские деньги за фунт чая. Русским купцам только одна доставка чая от Кяхты до Москвы обходилась от 1 руб. 25 коп. до 2 руб. 23 коп. (РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 368–369).

Либеральная таможенная политика позднего периода правления Александра I проявилась также в учреждении в 1819 г. особого режима порто-франко Одессы (беспошлинной таможенной зоны), куда и направлялся кантонский чай. История чайной торговли России и Китая через Одессу, особенно в период, предшествующий 1862 г., весьма любопытна. Сведений о ней не так много. А. П. Субботин, к примеру, упоминал, что кантонский чай был разрешен для ввоза в одесское порто-франко, но ввоз «происходил в совершенно ничтожном количестве»<sup>435</sup>. На чай, привозимый в Одессу, с 1819 г. по 1849 г. были установлены пошлины по 30 коп. с фунта чая, с 1849 г. по 1857 г. – по 90 коп. с фунта чая<sup>436</sup>, что приносило свой доход русской таможене.

#### Привоз кантонского чая в Одессу<sup>437</sup>

Год	Количество, пудов	Пошлина, руб.
1827	345	4 140
1828	522	6 264
1829	607	7 282
1830	620	7 440
1831	600	7 200
1832	728	8 736
1833	582	6 984
1834	1 219	14 628
1835	1 219	14 628
1836	1 200	14 400
1837	1 575	18 900
1838	1 560	18 720
1839	1 693	20 316
1840	2 002	24 024
1841	1 979	23 748
1842	2 690	32 280
1843	2 411	28 932
1844	2 209	26 508
1845	2 987	35 844
1846	5 004	60 048
1847	5 332	63 984
1848	7 127	85 524

<sup>435</sup> Субботин А. П. Чай и чайная торговля в России и других государствах. С. 526.

<sup>436</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 253.

<sup>437</sup> Там же. Л. 270 об.

1849	6 051	72 612
1850	1 091	39 276
1851	1 140	41 040
1852	1 831	65 916
1853	3 185	114 660
1854	2 329	83 844
1857	6 945	250 020

Объем одесской чайной торговли действительно кажется совсем незначительным в сравнении с чайным рынком в Кяхте. Если средний привоз китайского чая в Одессу варьировался от 2 тыс. до 5 тыс. пудов в год, то эти же показатели в Кяхте составляли от 55 977 тыс. пудов в год цветочного байхового чая и до 182 514 тыс. пудов в год черного байхового чая<sup>438</sup>. Разница столь существенная, что одесскую чайную торговлю в первой половине XIX в. многие современные обозреватели и последующие исследователи просто не замечали.

Однако центральной проблемой чайной торговли была *контрабандная торговля кантонским чаем*. История этого процесса тесно связана с еще одним направлением ввоза товара из Китая в Россию – *европейским транзитом к сухопутным русским границам*. В данном случае чай из Гуанчжоу морским путем перевозился к крупным портам Европы – Лондону, Гамбургу или Кёнигсбергу, откуда уже по континенту доставлялся в Россию. Перевозку товара брали на себя английские суда, и, хотя источники весьма скудны на информацию по показателям подобного ввоза, в них можно обнаружить, что транзит чая через Европу в Россию был дозволен с 1724 по 1816 г., затем с 1819 по 1822 г.<sup>439</sup> Здесь была прямая взаимосвязь с таможенной политикой Российской империи данного периода. В XVIII в., после петровской эпохи, до начала XIX в. включительно Россия придерживалась фритредерской таможенной политики. Тариф 1819 г. был ярким выражением этого курса, который, однако, был изменен в 1822 г.,

<sup>438</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 270.

<sup>439</sup> Там же. Л. 253.

когда Министерство финансов возглавил Е. Ф. Канкрин<sup>440</sup>. Тариф 1822 г. был уже исключительно протекционистским по своему характеру и на долгие годы перекрыл ввоз кантонского чая к западным русским границам и, вместе с тем, стал основой для развития широкой контрабанды китайским чаем, доставляемым в Россию через Европу.

Контрабандисты зачастую покупали чай в Лондоне (по этой причине русские источники часто обвиняли англичан в пособничестве контрабанде), откуда он доставлялся в Пруссию и уже оттуда в Российскую империю – Митаву, Вильно или Ригу<sup>441</sup>. Одним из главных коридоров для проникновения контрабандного чая на русский рынок стала Польша в составе Российской империи (Царство Польское). В 1860 г. министр финансов А. М. Княжевич отмечал, что существовало три направления, по которым контрабандный кантонский чай доставлялся в Россию: 1) с запада – через прусскую границу и Царство Польское; 2) с севера – через Финляндию; 3) с юго-запада – через австрийскую границу<sup>442</sup>. Таким образом, практически вся российская европейская граница в середине XIX в. стала местом чайной контрабандной торговли.

Принимались меры для борьбы с этим явлением. Учреждался пограничный надзор, сообщалось даже о вооруженных стычках с контрабандистами. Незаконно ввезенный чай регулярно конфисковывался, о чем свидетельствуют следующие цифры:

#### **Конфискация чая по европейским границам России<sup>443</sup>**

<b>Год</b>	<b>Количество, пудов</b>
1848	838
1849	1 222
1850	1 851
1851	3 184
1852	3 046
1853	3 628

<sup>440</sup> Лодыженский К. История русского таможенного тарифа. СПб. : Тип. В. С. Балашева, 1886. С. 197.

<sup>441</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 436.

<sup>442</sup> Там же. Л. 256 об.

<sup>443</sup> Там же. Л. 271.

1854	5 687
1855	8 167
1856	6 294
1857	6 370
1858	7 072

Конфисковывалось контрабандного чая на порядок больше, чем легально ввозилось морским путем в Одессу в эти же годы, но и эти цифры выглядят малыми по сравнению с реальными масштабами контрабанды. Современники подсчитали, что в течение 7 лет (1849–1856) в России было употреблено (продано) китайского чая в количестве 82 479 840 фунтов. В это же время, по официальным данным, ввезено чая в количестве 49 962 120 фунтов<sup>444</sup>. Следовательно, более 33 миллионов фунтов чая приходилось на контрабанду. Известно, что самой главной причиной кризиса Кяхты этого периода стал нелегальный ввоз кантонского чая, который заполнил рынок западной России<sup>445</sup>. Скорость и дешевизна морского транзита в сравнении с сухопутным определили низкие цены на кантонский чай<sup>446</sup>.

В конце 1850-х – начале 1860-х гг. новые русско-китайские договоры предоставили возможность развития новых направлений торговли с Китаем и позволили пересмотреть многие старые позиции относительно чайной торговли. На высшем уровне обсуждение вопроса борьбы с чайной контрабандой началось параллельно с осуществлением русских дипломатических миссий в Китай в 1857–1860 гг. и продолжилось уже после заключения Пекинского договора 1860 г. В течение 1855–1862 гг. рассматривался вопрос о мерах борьбы с контрабандой кантонским чаем, обсуждалась возможность разрешения ввоза чая через западные границы Российской империи и допустимые в этом случае таможенные ставки. В 1864–1865 гг. вопрос о пошлинах снова подняли, так как допуск

<sup>444</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 262 об.

<sup>445</sup> Хохлов А. Н. Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е годы XVIII в. – 50-е годы XIX в.) // Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений : [сб. ст. / отв. ред. и авт. вступит. ст. С. Л. Тихвинский]. М. : Мысль, 1982. С. 99–148.

<sup>446</sup> Расходы на доставку торгового чая сухопутным путем составляли от 35 до 37 коп. на фунт чая; на доставку цветочного чая – от 40 до 41 коп. с фунта. Расходы на доставку торгового чая морским путем – от 13 до 14½ коп. с фунта; цветочного – 14–17 коп. с фунта. Разница составляла 22–22½ коп. для доставки торгового чая и от 24 до 26 коп. для доставки цветочного чая (РГИА. Ф. 20. Оп. 15. Д. 949. Л. 109).

кантонского чая в Россию уже показал свои первые (весьма успешные) результаты, но в связи с кяхтинским фактором потребовал корректировки.

В 1855 г. Особый комитет, собранный для решения проблемы контрабанды китайского чая, постановил, что «для противодействия оной представляется только два способа: или *дозволить ввоз чая по западной нашей границе* с такою малою пошлиною, чтобы тайное его водворение не могло доставить никаких выгод контрабандистам... или же *ввести в чайную торговлю бандерольную систему...*»<sup>447</sup>. Оба предложения были приняты в российском правительстве весьма неоднозначно. Началась дискуссия, в ходе которой выдвигались мнения как за, так и против названных мер борьбы с контрабандной торговлей.

В 1856 г. представители русских купцов, торгующих в Кяхте, предоставили в Министерство финансов записку, в которой была отражена позиция в защиту кяхтинской торговли. Купцы указывали на то, что Кяхта имеет важное *экономическое значение для Восточной Сибири*, поскольку чайная торговля обеспечивает сибирский извозный и пушной промысел, а также способствует развитию местной фабричной промышленности. Кроме того, русско-китайская торговля в Кяхте имеет важное *политическое значение* для поддержания влияния России на империю Цин<sup>448</sup>.

С критикой вышеназванных аргументов выступили члены Государственного Совета Российской империи. Так, управляющий Вторым отделением СЕИВК граф Д. Н. Блудов высказал свое мнение за дозволение ввоза кантонского чая<sup>449</sup>. Чиновник считал, что русский товар, несмотря ни на что, будет продолжать пользоваться спросом среди китайцев, а следовательно, восточносибирская промышленность не пострадает. По мнению Д. Н. Блудова, не было угрозы вытеснения кяхтинского чая кантонским, поскольку и тот, и другой вполне могли бы разделить русский рынок: азиатская Россия – для кяхтинского чая, европейская, –

---

<sup>447</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 254.

<sup>448</sup> Там же. Л. 256.

<sup>449</sup> Там же. Л. 255.

соответственно, для кантонского. Таможенные доходы также не пострадали бы, поскольку пошлина с кантонского чая вполне могла бы возместить потери от снижения пошлин с чая, привозимого в Кяхту. Что же касается других экономических факторов Восточной Сибири, Д. Н. Блудов не без сарказма отмечал: «Если признать необходимость поддержания сухопутной перевозки по китайской торговле потому только, что сия перевозка доставляет занятие большому числу рабочих и разливают по Сибири и Восточной России несколько миллионов рублей, то не должно ли утверждать, что устройство железной дороги из Санкт-Петербурга в Москву вредно: ибо прежняя шоссейная дорога на протяжении 700 верст доставляла занятие большому числу постоянных дворов, ямщиков и т. д.»<sup>450</sup>.

Несколько позже, в 1857 г. мнение управляющего Вторым отделением СЕИВК разделили граф А. Д. Гурьев и адмирал В. И. Мелихов<sup>451</sup>. Сибирь, как считали два члена Государственного Совета, может вполне благополучно пережить упадок извозного промысла, так как в регионе хватает рабочих мест. Пушной сибирский промысел давно перестал иметь значение для кяхтинской торговли, так как не выдержал конкуренции с отечественной торговлей шерстяными и хлопчатобумажными изделиями. Более того, в самой кяхтинской торговле, как считали А. Д. Гурьев и В. И. Мелихов, не наблюдается упадка – привоз чая только возрастал: «с 1841 года до 1844 года выменивалось чая по 165 000 (пудов. – *И. Х.*), с 1844 до 1847 года по 199 000; с 1847 до 1850 года по 214 000, а с 1850 по 1853 год по 231 000 пуд. ежегодно»<sup>452</sup>. Следовательно, кантонский контрабандный чай не наносил видимого вреда чайной торговле Кяхты, поэтому и легализация его ввоза не могла бы привести к серьезному ущербу для Восточной Сибири и кяхтинской торговли в частности.

Адмирал В. И. Мелихов дополнил эти аргументы отдельной запиской, в которой более подробно разобрал актуальные меры борьбы с контрабандой.

---

<sup>450</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 255 об.

<sup>451</sup> Там же. Л. 258.

<sup>452</sup> Там же. Л. 258 об.

«Для снабжения чаем Империи и Царства (Царства Польского. – *И. Х.*) открывается новый источник: разрешение правильного ввоза кантонского чая – источник, обещающий чрез удешевление чаев большие выгоды для казны и потребителей», – указывал русский адмирал, считая, что основания для поддержки Кяхты отсутствуют<sup>453</sup>. В доказательство своей позиции В. И. Мелихов сообщал весьма любопытные данные, согласно которым в 1845 г. в Москве и Московской губернии из работающих здесь 132 фабрик 11 производили текстиль исключительно для Кяхты. Однако в конце 1840-х – первой половине 1850-х гг. наблюдалось значительное сокращение производительности названных фабрик: в 1849 г. – на 34 %, в 1851 г. – на 16 %, в 1853 г. – на 68 %. Резкое сокращение производства в 1853 г. напрямую связано с упадком кяхтинской торговли в этом году из-за восстания тайпинов, блокировавшего чайные провинции Китая. Однако далее работа фабрик не восстановилась в полной мере, что позволило В. И. Мелихову прийти к выводу, что введение товарно-денежных отношений в Кяхте (в 1855 г.) еще более уменьшит сбыт русских фабричных изделий – что неизбежно, и, следовательно, не имеет смысла приводить в качестве аргумента защиты сухопутной торговли с Китаем ее значимость для русской фабричной промышленности<sup>454</sup>.

Итак, аргументы в поддержку открытия западных границ России для чайной торговли в 1855–1857 гг. сводились к тому, что кантонский чай: а) принесет доход русским таможням, б) не навредит чайной торговле в Кяхте и экономике Восточной Сибири и в) наполнит чаем рынок европейской части России. При этом все названные члены Государственного Совета, будучи сторонниками допуска кантонского чая в Россию в конце 50-х гг. XIX в., выступали против введения бандерольной системы для чайной торговли. Указывалось на возможное в случае применения данной меры сокращение потребления чая, дополнительные расходы на организацию

---

<sup>453</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 261.

<sup>454</sup> Там же.



контроля над бандеролями, подмеси чая и, как следствие, продолжение контрабанды в еще больших размерах<sup>455</sup>.

Некоторую среднюю позицию занял еще один член Государственного Совета – тайный советник Н. И. Бахтин, который считал, что введение бандеролей можно принять как временную меру для кяхтинской торговли, а легализацию торговли кантонским чаем – допустить, но постепенно, посмотрев, как покажет себя мера с введением бандеролей и предварительно «морально» подготовив кяхтинское купечество<sup>456</sup>.

Как уже было замечено, главное опасение сторонников поддержки сухопутной торговли через Кяхту вызывало то, что легализованный кантонский чай вытеснит кяхтинский с русского рынка. Если же его все-таки допустить к привозу в Россию, то необходимо ввести таможенные ставки, которые обезопасили бы Кяхту от упадка и в то же время реализовали ту благоприятную перспективу, на которую указывали все сторонники кантонского чая, – увеличили бы доход казны. Именно этот вопрос стал предметом размышлений министра финансов А. М. Княжевича в 1860 г.

Министр финансов разделял точку зрения членов Государственного Совета на то, что открытие западных границ Российской империи для ввоза кантонского чая будет наиболее адекватным способом борьбы с контрабандой. Поэтому, считал министр, ввоз кантонского чая необходимо разрешить<sup>457</sup>. Но здесь возник вопрос: нужно ли допустить ввоз кантонского чая в Россию морем или ограничиться только допуском его через европейские сухопутные границы? А. М. Княжевич посчитал, что верным решением будет открытие обоих направлений ввоза кантонского чая.

Обратившись к определению таможенных ставок, министр исходил из того, что более высокие таможенные пошлины на кантонский чай должны были компенсировать потери казны от снижения пошлины на чай,

---

<sup>455</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 262 об.

<sup>456</sup> Там же. Л. 257–258.

<sup>457</sup> Там же. Л. 279.

привозимый в Кяхту. Таким образом, А. М. Княжевич определил следующий размер чайного тарифа:

1) *на азиатской границе Российской империи (Кяхта, Семипалатинск<sup>458</sup>):*

- на торговый, черный чай – 15 коп. с фунта;
- на цветочный чай – 40 коп. с фунта;
- на кирпичный чай – 2 коп. с фунта;

2) *на сухопутной европейской границе:*

- на торговый, черный чай – 30 коп. с фунта;
- на цветочный чай – 60 коп. с фунта;

3) *в морских портах европейской России:*

- на торговый, черный чай – 35 коп. с фунта;
- на цветочный чай – 65 коп. с фунта<sup>459</sup>.

Хотя соображения министра финансов были в данном случае наиболее значимыми, обсуждение на этом не закончилось – мнения по вопросу таможенных ставок для морского и сухопутного кантонского чая разделились.

На заседании Государственного Совета 14 марта 1861 г. 15 членов Совета поддержали мнение А. М. Княжевича. Во внимание принималось, что большая разница в тарифе для азиатской и европейской границы Российской империи должна обезопасить торговлю в Кяхте от упадка. В то же время более низкий тариф для кантонского чая, привозимого сухим путем, являлся мерой борьбы с контрабандой, так как снижал стоимость для чая,

---

<sup>458</sup> Семипалатинская таможня играла главную роль в русской торговле с Западным Китаем (Синьцзяном), и, хотя в ходе обсуждения таможенных ставок для чайной торговли в 1855–1862 гг. Синьцзян практически не упоминался, все же это направление русско-китайской торговли всегда имели в виду, говоря про азиатскую границу Российской империи.

<sup>459</sup> Русская статистика второй половины XIX в. преимущественно использовала деление на байховый и кирпичный чай, т. е. дорогие сорта чайных листьев и дешевые остатки от их производства, спрессованные в форму кирпичей. Цветочный чай – это черный байховый чай, к которому примешивались листки чайного дерева (цветки), улучшающие его вкус. Торговым чаем именовался любой другой сорт черного байхового чая без примеси цветков. Зеленый чай – тот же байховый чай, листки которого не проходили термообработки. Кроме перечисленных названий, в статистике и таможенных положениях можно встретить названия обыкновенный (ординарный), фамильный, желтый чай, которые также являлись разновидностью дорогих сортов черного байхового чая (*Субботин А. П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах. С. 42–48).

привезенного через Пруссию или в Царство Польское (тем самым делая невыгодной контрабандную торговлю)<sup>460</sup>.

Им возражали 21 участник заседания Государственного Совета, указавшие на выгоды развития прямой морской торговли с Китаем без посредничества Лондона и европейского транзита. Преимущество чайной торговли через русские порты виделось в невозможности развития здесь контрабанды, тогда как на европейской сухопутной границе нелегальная торговля чаем вряд ли исчезла бы сразу же после введения обсуждаемых мер<sup>461</sup>.

Вопрос введения бандерольной системы к этому времени поменял свое содержание. Видимо, доводы противников введения бандеролей для кяхтинского чая, которые приводились в 1857–1860 гг., оказали свое влияние, так как на совещании в марте 1861 г. это вопрос не поднимался. Однако его сменило другое предложение министра финансов о введении бандеролей для кантонского чая. Оно так же подверглось обсуждению членами Государственного Совета, при том что сторонники равных пошлин для морского и сухопутного кантонского чая (Д. Н. Блудов, В. И. Мелихов, А. М. Горчаков, Н. Н. Муравьев-Амурский) выступали против введения бандеролей, а сторонники разницы для этих пошлин в 5 коп. (П. К. Мейендорф, Н. И. Бахтин, П. Ф. Брок) считали, что таможенные пломбы способствуют борьбе с контрабандой<sup>462</sup>. Решение оставалось за русским императором.

Александр II согласился с основными положениями А. М. Княжевича касательно таможенных ставок для кяхтинского и кантонского чая, а также вопроса введения бандеролей для кантонского чая<sup>463</sup>. *30 марта 1861 г. морская торговля России и Китая получила официальное оформление на государственном уровне.*

---

<sup>460</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 469–472.

<sup>461</sup> Там же. Л. 473–475.

<sup>462</sup> Там же. Л. 434–436, 465–465 об.

<sup>463</sup> Там же. Л. 488 об.

Таким образом, были утверждены новые таможенные ставки для чая, который ввозился в Россию. Во-первых, для Кяхты: «В Кяхтинской и других таможах по сухопутной азиатской границе взимать с 1-го октября 1861 г. в следующем размере: 1) с байховых цветочных черных; зеленых и желтых по 40 к.; 2) с байховых торговых по 15 к. и 3) с кирпичного каменного лугана, и так называемого “плохого” чая (кирпичного. – *И. Х.*) по 2 к. фунта»<sup>464</sup>.

Во-вторых, для кантонского чая: «Чай, вывозимые из Китая морем, дозволить к привозу: а) с 1-го апреля 1862 г. чрез сухопутную западную границу Российской империи, к таможням: Юрбургской, Таурогенской, Радзивиловской, Новоселицкой, Вержболовской, Нешавской, Щипиористской, Сосновицкой и Границкой с пошлиною на чай: торговый черный по 30 к., а на цветочный черный, зеленый и желтый по 60 к. с фунта; и б) с 1-го апреля 1862 г., в порты: С-Петербургский, Архангельский, Рижский, Ревельский, Либавский, Одесский, Феодосийский и Таганрогский, с пошлиною на чай торговый черный по 35 к., а на цветочный черный, зеленый и желтый по 65 к. с фунта»<sup>465</sup>.

Итак, в начале 60-х гг. XIX в. русско-китайская торговля претерпела серьезную реорганизацию. В феврале 1862 г. Л. Ф. Баллюзек и князь Гун подписали «Правила сухопутной торговли между Россией и Китаем», которые регламентировали организацию транзита между двумя странами по монгольскому направлению торговли<sup>466</sup>. В самой России вводятся новые правила для торговых отношений с империей Цин. В марте 1861 г. было решено снизить таможенные ставки для кяхтинского чая и открыть западные границы России для ввоза кантонского чая. Дифференциальные пошлины должны были защитить Кяхту от упадка и одновременно принести доход русской казне. 10 апреля 1862 г. было решено в виде опыта дозволить привоз

---

<sup>464</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 465 об.

<sup>465</sup> Там же. Л. 465 об.–466.

<sup>466</sup> Русско-китайские отношения в XIX в. С. 42.

кирпичного чая морским путем к русским портам и транзитом через Европу<sup>467</sup>.

Кроме этого, вводились дополнительные облегчающие правила для торговли с Китаем по азиатской границе: была снята регламентация на торговлю золотой и серебряной монетой; разрешены товарно-денежные операции в Синьцзяне (Кульдже, Чугучаке, Кашгаре); купцы 3-й гильдии получили право участвовать в русско-китайской торговле<sup>468</sup>. Новые территориальные приобретения России на Дальнем Востоке требовали реорганизации таможенной линии в азиатской России, и в этой связи в 1861 г. было принято решение о переносе таможенной линии из Кяхты в Иркутск<sup>469</sup>.

Наиболее значимым фактором новой развивающейся формы русско-китайских торговых отношений становился ввоз кантонского чая. В первые годы после официального дозволения чайной торговли по западной границе Российской империи кантонский чай сразу же зарекомендовал себя как выгодная статья таможенного дохода:

#### Ввоз чая в Россию в 1863 г.<sup>470</sup>

Направление	Ввезено чая, пудов		Пошлина, руб.
	Цветочный чай	Торговый чай	
Западная граница	10 000	250 000	4 700 000
Кяхта	40 000	200 000	1 850 000

За счет высоких таможенных ставок кантонский чай принес русской казне доход, как отмечали современники, равный доходу от кяхтинского сбора в лучшие годы торговли Кяхты<sup>471</sup>. Самый же «провокационный» момент заключался в том, что общий ввоз байхового чая по западной границе в 1863 г. превзошел ввоз по азиатской границе: 260 тыс. пудов против

<sup>467</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 15. Д. 949. Л. 113 об.

<sup>468</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 15. Д. 215а. Л. 264.

<sup>469</sup> Неклюдова А. В. Развитие кяхтинской таможни во второй половине XVIII – первой половине XIX вв. // Вестн. Иркут. гос. техн. ун-та. 2014. № 2. С. 272–278.

<sup>470</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 949. Л. 20.

<sup>471</sup> Там же.

240 тыс. пудов. Это вызвало новую волну обсуждения дальнейшего развития морской и сухопутной торговли с Китаем.

В 1864 г. русские купцы, торгующие в Кяхте, направили в Министерство финансов ряд записок, в которых были обозначены новые предложения и просьбы в связи с первым опытом сосуществования легального кантонского и сухопутного кяхтинского чая на русском рынке<sup>472</sup>. Принципиально новых позиций в этих документах мы не увидим: торговцы по-прежнему указывали на неизбежное падение Кяхты в связи с развитием морской русско-китайской торговли и последующий за этим общий экономический упадок Восточной и Западной Сибири. Относительно кантонского чая предложения варьировались от умеренных, с просьбой ограничить ввоз данного товара только морскими портами, до радикальных – полностью запретить ввоз чая по западной русской границе. Для Кяхты предлагалось дальнейшее снижение таможенных ставок и, что было наиболее распространенным мнением, полное освобождение чая, привозимого через азиатскую границу Российской империи, от пошлинного сбора.

На самом деле, вопрос о предоставлении кяхтинской таможне (затем иркутской таможне) режима порто-франко ставился еще Н. Н. Муравьевым-Амурским в ходе обсуждения открытия западных границ России для кантонского чая в 1860 г.<sup>473</sup>. В то время министр финансов А. М. Княжевич не поддержал генерал-губернатора Восточной Сибири, посчитав, что потеря таможенного дохода в таком случае не сможет быть ничем компенсирована<sup>474</sup>. В 1864 г. преемник графа Муравьева-Амурского, новый генерал-губернатор Восточной Сибири М. С. Корсаков снова поднял этот вопрос в записке, направленной в Министерство финансов в феврале 1865 г.<sup>475</sup>. Пошлину в Кяхте, как считал М. С. Корсаков, можно снижать постепенно, но с целью ее полной ликвидации. Аргументировалось это

---

<sup>472</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 949. Л. 1–22.

<sup>473</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 391 об.

<sup>474</sup> Там же. Л. 393–393 об.

<sup>475</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 15. Д. 949. Л. 190–215 об.

предложение все теми же доводами о необходимости спасения Сибирского региона от экономического упадка.

Особый комитет по вопросам торговли с Китаем, заседавший 30 октября – 5 ноября 1864 г., «пришел к выводу в невозможности удовлетворить настоящее ходатайство кяхтинского купечества, так как испрашиваемое ими увеличение премии в пользу кяхтинского чая против кантонского, *через сбавку или отмену нынешней кяхтинской пошлины*, было бы сопряжено с ощутимым для таможенного дохода убытком, который не может быть допущен при настоящем положении Государственного казначейства»<sup>476</sup>.

Предложение об ограничении ввоза кантонского чая в России только русскими портами (балтийскими и черноморскими) также было отвергнуто, что вполне закономерно, поскольку в первые же годы после легализации торговли кантонским чаем его ввоз через сухопутную европейскую границу был значительно выше прямого морского транзита. В 1862 г. к русским портам было привезено цветочного чая 3 345 пудов, через сухопутную европейскую границу – 6 455 пудов. В этом же году торгового чая привезено к портам 63 202 пуда, сухопутно – 184 301 пуд. Особенно бросалась в глаза разница в таможенном доходе: с торгового чая, ввезенного в русские порты, было собрано пошлины на сумму 884 829 руб., с этого же сорта, ввезенного сухопутно через Европу, – 2 211 018 руб.<sup>477</sup>. Отказываться от европейского транзита чайной торговли было не в интересах государства.

Но изменения в таможенных ставках все же были приняты. На заседаниях Особых комитетов 26 ноября 1864 г., а затем 16 января 1865 г. было решено, что для повышения конкурентоспособности кяхтинского чая на русском рынке необходимо снизить пошлину на цветочный, зеленый и желтый чай, привозимый в Кяхту, с 40 коп. до 15 коп. с фунта чая. Таким

---

<sup>476</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 15. Д. 949. Л. 111.

<sup>477</sup> Там же. Л. 239.

образом, пошлина для всех сортов байхового чая, привозимого в Кяхту, стала одинаковой.

Изменения коснулись и кантонского чая. Согласно постановлению от 30 марта 1860 г., таможенная ставка на торговый чай, привозимый в Россию через западные сухопутные границы империи, составляла 30 коп. с фунта чая, и одновременно ставка для торгового чая в европейских портах России была на 5 коп. больше – 35 коп. с фунта чая. Новые правила, имея в виду поощрение развития морской торговли, установили пошлину на сухопутный торговый кантонский чай 35 коп. с фунта, сравнив ее с морским транзитом<sup>478</sup>.

Весьма любопытным было решение об изменении таможенных ставок на цветочный кантонский чай. В ходе обсуждения вопроса было замечено, что цветочный чай, продаваемый в Санкт-Петербурге и Москве в 1862 и 1863 гг., доставлялся в подавляющем большинстве по железной дороге через Вержболовскую таможенную линию. Таким образом, железнодорожное сообщение позволило цветочному чаю, привозимому к европейской границе России, вытеснить тот же сорт чая, доставляемый морским путем к русским портам. Это расходилось с изначальным проектом правительства по развитию чайной торговли на европейских рубежах: «Возрастающий привоз кантонского чая этим путем (железнодорожным. – *И. Х.*) обращается в ущерб морской торговли и пошлинного сбора и облегчает соперничество этого чая с кяхтинским на внутренних рынках»<sup>479</sup>. Отсюда было решено снизить таможенные ставки для цветочного чая, доставляемого морским путем, до 55 коп., а пошлину на цветочный чай, привозимый посредством железной дороги, увеличить до 55 коп. соответственно.

Заметно, что русская политика была нацелена на поощрение морского ввоза кантонского чая. В большей степени это было связано с необходимостью борьбы с контрабандой, но и фактор развития морских коммуникаций также сыграл здесь не последнюю роль. Итоговым решением

---

<sup>478</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 15. Д. 949. Л. 239.

<sup>479</sup> Там же. Л. 113–113 об.



Государственного Совета 18 мая 1865 г. были установлены следующие таможенные ставки на импортный чай:

1) *на азиатской границе Российской империи:*

– торговый и цветочный чай – 15 коп. с фунта;

– кирпичный чай – 2 коп. с фунта;

2) *на европейской границе Российской империи:*

– торговый чай – 35 коп. с фунта;

– цветочный чай – 50 коп. с фунта;

– кирпичный чай – 35 коп. с фунта<sup>480</sup>.

В ходе обсуждения новых таможенных ставок от морского транзита кирпичного чая в Россию первоначально вообще хотели отказаться<sup>481</sup>, но министр финансов М. Х. Рейтерн весной 1865 г. предложил ввести пошлину на данный сорт чая в размере 35 коп. с фунта<sup>482</sup>, что было в итоге узаконено. Учитывая, что на азиатской границе пошлина с кирпичного чая составляла 2 коп. с фунта, подобное решение было равносильно полному запрету торговли низшим сортом чая по европейской границе России.

Таким образом, в начале 60-х гг. XIX в. в России были установлены дифференциальные пошлины для импортного чая. Дореволюционный исследователь А. П. Субботин, критикуя существующие в Российской империи чайные пошлины, писал, что ошибка заключалась в том, что при фискальном характере пошлины (т. е. нацеленном на увеличение таможенных сборов) она была установлена в размере охранительно-протекционистской (для защиты внутреннего рынка, в нашем случае – кяхтинской торговли)<sup>483</sup>. Обзор русской таможенной политики конца 50-х – начала 60-х гг. XIX в. показал, что при обсуждении пошлин на импортный чай русские власти хотели решить весьма противоречивые задачи.

---

<sup>480</sup> *Соболев М. Н.* Таможенная политика России во второй половине XIX века. Томск : Типо-лит. Сиб. т-ва печ. дела, 1911. С. 211.

<sup>481</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 15. Д. 949. Л. 113 об.–114.

<sup>482</sup> *Соболев М. Н.* Указ. соч. С. 211.

<sup>483</sup> *Субботин А. П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах. С. 475.

В конце 50-х – начале 60-х гг. XIX в. огромная контрабанда кантонским чаем требовала открытия западных границ России для чайной торговли. Однако в таком случае кантонский чай, с более эффективной доставкой и более дешевый, неизбежно бы вытеснил кяхтинский на рынке центральной России. Это, в свою очередь, грозило упадком торговли в Кяхте, что сильно отразилось бы на экономике Восточной Сибири, тесно связанной с русско-китайской сухопутной торговлей. Для того чтобы предотвратить подобные последствия, было решено ввести дифференциальные пошлины для чая, привозимого по разным участкам границы России – высокие для европейской и низкие для азиатской таможенной линии. Необходимо было учитывать также, что высокий тариф на кантонский чай должен компенсировать убыток таможенных сборов от снижения ставки на кяхтинский чай. С другой стороны, слишком высокие пошлины для кантонского чая не предотвратили бы контрабандной торговли, поскольку нелегальный ввоз обходился бы значительно дешевле. По этой причине было решено снизить пошлины для чая, который привозился в Россию по сухопутной европейской границе (транзитом через Европу) и повысить тариф для чая, привозимого к русским портам. Подобное решение расходилось с позицией о необходимости развития русской морской торговли.

В 1865 г. было решено уравнивать таможенные ставки для сортов чая, привозимых транзитом через Европу и в морские русские порты: 35 коп. для торгового и 50 коп. для цветочного. Но в то же время были снижены ставки для чая, привозимого в Кяхту, – до 15 коп. со всех сортов одинаково. Таким образом, разрыв в уплачиваемой за чай пошлины составил сумму от 20 до 35 коп. Эта разница обеспечила существование чайной торговли в Кяхте на ближайшие десятилетия и одновременно искусственно затормозила развитие морской торговли России и Китая. Противоречие заключалось в том, что морской транзит был, очевидно, удобнее и эффективнее, тогда как поддержка Кяхты упиралась в ее экономическое значение для Сибирского региона и

политические интересы России в Китае. На основе этого противоречия будет развиваться русско-китайская торговля в последующий период.

Проведенный анализ условий и предпосылок формирования морской торговли России и Китая позволяет нам выделить несколько характерных особенностей этого процесса.

Истоки морских русско-китайских коммуникаций прослеживаются с конца XVIII – начала XIX в. В это время можно увидеть отдельные попытки наладить торговые связи между российскими и китайскими портами через морское пространство, но они оказывались безуспешными ввиду политики самоизоляции Китая.

В течение первой половины XIX в. и 1850-х гг. наблюдается развитие контрабандной торговли кантонским чаем по западным границам Российской империи, что говорит о большой востребованности китайского продукта в этой части России, и, следовательно, о необходимости открытия морского направления чайной торговли.

В 40–50-е гг. XIX в. совокупность экономических (кризис кяхтинской торговли) и политических (Опиумные войны середины XIX в.) причин способствовала оформлению морского направления русско-китайской торговли на официальном уровне. Однако необходимость поддержки Кяхты вынудила правительство России поставить морской ввоз китайского чая в неравноправные условия в сравнении с кяхтинской торговлей посредством введения дифференциальных пошлин.

Таким образом, в начале 1860-х гг. было завершено историческое оформление морского направления русско-китайской торговли. Заключенные к этому времени международные соглашения России и Китая положили начало новой системе торговых отношений, частью которой стало морское направление транзита.

## Глава 3. Система морского транзита в торговых отношениях России и Китая

### 3.1. Вклад Российско-американской компании в развитие морской торговли России и Китая

История России – это длительный поиск выхода к мировому океану, в том числе борьба за Балтийское море и черноморские проливы, открытие Северного морского пути и политика на Дальнем Востоке в интересующий нас период. Современный исследователь В. Л. Агапов в одной из своих работ поднимает проблему возможности для России состояться в качестве морской державы<sup>484</sup>. Автор анализирует спор двух известных научных школ: концепции Альфреда Мэхэна, ставившего знак равенства между доминированием на море и мировым лидерством<sup>485</sup>, и взглядов Хэлфорда Макиндера, считавшего, что только контроль над *heartland* – внутренним континентальным пространством – предоставляет мировую мощь<sup>486</sup>. Один подход ведет к идее концентрации русских сил и интересов на континенте, где у России исторически больше преимуществ, а другой подталкивает ее к более активной морской политике, где у нее значительно больше конкурентов, но и выгоды в случае успеха более значимы. История русско-китайских отношений хорошо демонстрирует названное противоречие.

Российская империя – единственная из держав, «открывших» Китай в середине XIX в., которая имела к этому времени давние и прочные сухопутные торговые связи с империей Цин. Пекинский договор 1860 г. стал логичным отражением этой особенности, предоставив России значительные

---

<sup>484</sup> Агапов В. Л. Морская торговля и торговое судоходство России и Японии накануне и во время русско-японской войны : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Владивосток, 2006. С. 68–72.

<sup>485</sup> Классика геополитики. XIX век / [сост.: К. Королёв]. М. : АСТ, 2003. С. 185–273.

<sup>486</sup> Классика геополитики. XX век / [сост. К. Королёв]. М. : АСТ, 2003. С. 7–33.

выгоды в рамках трансконтинентальных торговых связей с Китаем. У России была огромная протяженность пограничной линии без ограничений в торговле, а также исторически «наработанные» маршруты (Монголия) и рынки (Кяхта). Однако торговля России с Китаем на протяжении второй половины XIX в. и начала XX в. страдала от чудовищного дефицита: китайский чай ввозился в Российскую империю во все возрастающем количестве, а русский товар не мог найти своего покупателя в Китае<sup>487</sup>.



Россия и периферийные регионы империи Цин

Но что из себя представляли регионы, ставшие новыми «соседями» России? Синьцзян и Монголия – две наиболее экономически отсталые части империи Цин, присоединенные в ходе маньчжурской экспансии XVII–XVIII вв. и реорганизованные в наместничества с военно-гражданской формой управления<sup>488</sup>. То же самое можно сказать и о Маньчжурии, где

<sup>487</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М. : Наука, 1974. С. 266.

<sup>488</sup> Непомнин О. Е. История Китая : Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. М. : Вост. лит., 2005. С. 111, 127.

только с 1878 г. была разрешена колонизация китайским населением, а до этого времени правившая в Пекине династия берегла Маньчжурию как свою личную неприкосновенную вотчину, не вкладываясь в ее развитие<sup>489</sup>. Все три пограничных с Россией региона были национальной периферией империи Цин, с бедным и редким населением на огромных пространствах. Эти огромные пустые территории намного лучше, чем Великая Китайская стена, защищали внутренний Китай от экономических интересов северного соседа.

Лишь в конце 50-х – начале 60-х гг. XIX в. открылось морское направление русско-китайской торговли, сторонники развития которой возлагали большие надежды на морской транзит между русскими и китайскими берегами. Однако, русские чаоторговцы и судовладельцы столкнулись в китайских портах с сильнейшей иностранной конкуренцией, которая долгое время не давала полноценно раскрыться морским русско-китайским отношениям. Доля русских судов в общем тоннаже китайских портов оставалась до конца XIX в. небольшой, что было тесно связано с общим уровнем развития торгового флота Российской империи в рассматриваемый период.

#### Общий тоннаж для китайских портов 1864–1897 гг.<sup>490</sup>

Флаг	1864	1877	1887	1897
США	2 609 390	556 112	66 539	269 780
Британия	2 862 214	6 497 382	14 171 810	21 891 043
Франция	93 099	163 389	180 890	423 122
Германия	580 570	496 908	1 480 083	1 658 094
Япония	756	115 263	306 169	660 707
Норвегия	38 195	19 635	41 162	619 742
Россия	—	5 058	51 335	145 660
Другие страны	396 673	155 330	231 550	264 234
Китай	64 588	3 974 544	5 670 123	7 819 980

<sup>489</sup> Патрушева М. А., Сухачева Г. А. Экономическое развитие Маньчжурии (вторая половина XIX – первая треть XX в.). М. : Наука, 1985. С. 51–61.

<sup>490</sup> Chong S. S. The foreign trade of China. New York : Columbia Univ., 1919. P. 295.

Всего	6 635 485	11 983 591	22 199 661	33 752 362
-------	-----------	------------	------------	------------

После поражения в Крымской войне 1853–1856 гг. деятельность по развитию собственного флота в России начинает носить более выраженный характер, чем в предшествующее время. Однако русская морская политика поздней имперского периода была ориентирована прежде всего на развитие военного флота, тогда как торговое судоходство играло в данном случае второстепенную роль. Медленный характер носила и модернизация в этой области: в 1898 г. в составе России числилось 567 паровых судов и 2 207 парусников<sup>491</sup>. Только к 1913 г. русский флот занял 8-е место в мире, при этом 27 % общего количества судов составляли пароходы<sup>492</sup>. Таким образом, наиболее активный период развития торгового флота России пришелся на самый конец XIX – начало XX в.

С другой стороны, в 60–70-е гг. XIX в. общемировая конъюнктура предоставила новые возможности для развития морских коммуникаций между Западом и Востоком. Исследователи выделяют три основных фактора, которые способствовали развитию мировых торговых отношений во второй половине XIX в.: 1) *открытие Суэцкого канала в 1869 г.*; 2) *развитие парового сообщения*; 3) *проведение телеграфа между странами Европы и Азии*<sup>493</sup>.

С открытием Суэцкого канала расстояние от Ливерпуля до Бомбея сократилось на 11 560 миль<sup>494</sup>. Исследователь Ремер отмечал, что новое направление транзита сократило дистанцию от Гонконга до Лондона на 25,6 %, а от Шанхая до Лондона – на 24,1 % в сравнении со старым маршрутом вокруг Мыса Доброй Надежды<sup>495</sup>. Расцвет парового судоходства также пришелся на вторую половину XIX в., хотя конкуренция со стороны

<sup>491</sup> Агапов В. Л. Морская торговля и торговое судоходство России и Японии накануне и во время русско-японской войны. С. 57.

<sup>492</sup> Гранков Л. М. Морской торговый флот и внешнеторговая политика России. XVIII – первая половина XX вв.: исторический аспект исследования : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. М., 2009. С. 130.

<sup>493</sup> Meyer R. D. Hong-Kong as a global metropolis. Cambridge : Cambridge Univ. Press, 2000. P. 78.

<sup>494</sup> Ibid.

<sup>495</sup> Remer C. F. The foreign trade of China. Shanghai : The Commercial Press, 1926. P. 39.

парусных судов продолжалась еще долго, только в 1890-е гг. можно было говорить о доминировании пароходов в международной морской торговле<sup>496</sup>. Огромное значение имело развитие телеграфа. С того момента, как телеграфные линии достигли китайских портов, время от получения заказа в Лондоне до покупки товара в Китае и доставки на Британские острова сократилось с четырех месяцев до двух<sup>497</sup>.

Перечисленные явления модерна сыграли большую роль в том числе и в становлении парового сообщения между русскими и китайскими портами. Однако первый опыт торговли русских судов в Китае произошел значительно раньше открытия Суэцкого канала и официального оформления морского транзита русско-китайской торговли. Задолго до того, как русские пароходные компании (РОПиТ, Добровольный флот) взяли в свои руки грузоперевозки между русскими и китайскими портами, транзит чая из Китая в Санкт-Петербург совершали корабли Российско-американской компании.

Современный исследователь А. Н. Ермолаев считает, что именно деятельность РАК положила начало морской русско-китайской торговле<sup>498</sup>. В 50-е – начале 60-х гг. XIX в. компания вела торговлю с китайскими портами с целью сбыта пушнины, добываемой в русских колониях в Северной Америке. Чайная торговля была лишь подспорьем для торговли РАК, которая выступила агентом русско-китайских торговых отношений, заинтересованным в собственных доходах. В свою очередь, это стало причиной того, что русские власти не спешили активно поддерживать чайную торговлю компании.

Отметим, что торговля с империей Цин интересовала Российско-американскую компанию на протяжении всей ее истории. Еще в 1788 г. основатель РАК Григорий Шелихов направил прошение в правительство России о развитии морской торговли компании со странами Азии, в том

---

<sup>496</sup> Meyer R. D. Hong-Kong as a global metropolis. P. 79–81.

<sup>497</sup> Ibid. P. 81–83.

<sup>498</sup> Ермолаев А. Н. Морская торговля Российско-американской компании с Китаем в 1848–1863 гг. // Вестн. ДВО РАН. 2011. № 1. С. 22–27.



числе и с Китаем<sup>499</sup>. Отказ последовал лично от Екатерины II. В 1805 г. попытка проникнуть на китайский рынок морским путем была предпринята в ходе экспедиции И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского, организованной руководителем РАК Н. П. Резановым. Результаты этой миссии были весьма неоднозначными: продажа мехов компании в Гуанчжоу оказалась весьма посредственной, но, с другой стороны, китайский чай был неплохо сбыт в Санкт-Петербурге<sup>500</sup>. Однако самым главным препятствием на тот момент стало нежелание Китая развивать морскую торговлю с Российской империей. События Первой Опиумной войны и Нанкинский договор 1842 г. изменили ситуацию: пять китайских портов стали доступны для иностранцев, и интересы РАК к торговле с империей Цин вспыхнули с новой силой.

В 1844 г. правление компании обратилось к русскому правительству с просьбой разрешить кораблям РАК посещать китайские порты<sup>501</sup>. К этому времени в России уже созрел интерес к развитию морской торговли с Китаем. Незадолго до просьбы правления РАК, в 1843 г., состоялось Особое Собрание по вопросу отправки секретной морской экспедиции к китайским берегам под руководством адмирала Е. В. Путятина, но эта идея не получила поддержки<sup>502</sup>. Россия старалась придерживаться политики невмешательства в непростом процессе открытия Китая в начале 40-х гг. XIX в. Но РАК, как частное предприятие, вполне могла принять участие в торговле с китайскими портами, не вызывая вопросов политического характера, поэтому компания получила согласие.

Чуть позже, в конце 1840-х гг., РАК было позволено секретно провести опыт чайной торговли в Шанхае. В 1848 г. судно компании «Князь Меншиков» под руководством капитана И. В. Линденберга прибыло в Шанхай, где успешно продало пушнину из русских колоний и закупило

---

<sup>499</sup> Ситников Л. А. Григорий Шелихов. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1990. С. 181–185.

<sup>500</sup> Ермолаев А. Н. Российско-американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.). Кемерово : ИНТ, 2013. С. 311–317.

<sup>501</sup> РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59. Л. 1.

<sup>502</sup> РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 1558. Л. 11 об.

партию чая, которую доставили в Ново-Архангельск и Санкт-Петербург<sup>503</sup>. Успех воодушевил руководство компании. В 1849 г. было решено вновь направить судно И. В. Линденберга в Шанхай (в навигацию 1850 г.) для покупки чая, который затем необходимо было доставить в Кронштадт<sup>504</sup>.

Осенью 1849 г. РАК направило ходатайство в Министерство финансов Российской империи о предоставлении ей права ввозить китайский чай в Санкт-Петербург в количестве 4 тыс. ящиков и с уплатой пошлины, равной кяхтинской<sup>505</sup>. «Снаряжение морской экспедиции в Китай», сообщила РАК, должно было «без всяких жертвований исследовать совершенно новый путь для торговых сношений с Китаем»<sup>506</sup>. Компания даже обязывалась не ограничиваться продажей пушнины, а сбывать в Шанхае мануфактурные изделия с русских фабрик.

Проект, предлагаемый Российско-американской компанией, вызвал большие сомнения у министра финансов Ф. П. Вронченко. Характерно, что финансовое ведомство оглядывалось на безопасность русско-китайской торговли в Кяхте<sup>507</sup>. Поддержал идею РАК на этот раз министр иностранных дел К. В. Нессельроде, считая, что русские колонии в Северной Америке требуют особой заботы государства, а доход от чайной торговли вполне можно считать методом правительственной поддержки<sup>508</sup>.

20 февраля 1850 г. РАК получила разрешение ввозить китайский чай в Санкт-Петербург. Интересны условия, на которых была разрешена эта торговля: компания обязывалась покупать чай только в китайских портах, а не перекупать его, например, из английских рук; объем чайного груза для продажи в Санкт-Петербурге не должен был превышать 2 тыс. ящиков в год; при доставке товара в Россию необходимо было выплатить пошлину, равную

---

<sup>503</sup> РГА ВМФ. Ф. 1375. Оп. 1. Д. 17. Л. 572–574.

<sup>504</sup> Там же. Л. 700.

<sup>505</sup> РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59. Л. 2 об.

<sup>506</sup> Там же. Л. 3–3 об.

<sup>507</sup> Там же. Л. 4–5.

<sup>508</sup> Там же.

той, которая установлена была на чай в Кяхте; продажа чая была разрешена только в Остзейских губерниях, Финляндии и Санкт-Петербурге<sup>509</sup>.

В данном случае проявилась характерная черта русской политики относительно чайной торговли в 50-е гг. XIX в. – защита сухопутной русско-китайской чайной торговли в Кяхте от конкуренции чая, привозимого по западным границам Российской империи. С другой стороны, главной целью компании в Китае была вовсе не чайная торговля, а сбыт меха, добываемого в российских колониях. Правление даже сообщало в одной из своих депеш, что «независимо от того, будет ли дано компании позволение доставлять в Россию чай морем или нет, сношения Колоний с Шанхаем во всяком случае должны постоянно поддерживаться в видах сбыта туда речных боров, моржовых котов и т. п.»<sup>510</sup>.

Шанхай не случайно привлекал внимание компании. Среди портов, открытых для иностранцев по Нанкинскому договору 1842 г., он стал наиболее быстро развивающимся<sup>511</sup>. В 1853 г. РАК организовала экспедицию кораблей «Паллада» и «Князь Меншиков» в Шанхай с целью изучения местного рынка. Руководителем экспедиции был назначен Е. В. Путятин<sup>512</sup>. К концу лета 1853 г. корабли РАК достигли берегов Китая. Однако время для прибытия русской экспедиции было выбрано совершенно неудачно. Шанхай уже был занят восставшими тайпинами, а сам город был осажден маньчжурскими войсками. В такой ситуации русские корабли не стали подходить в шанхайский порт, но, тем не менее, в город отправили торгового агента компании Геберера с партией колониального меха. Но торговля не удалась. Геберер писал, что «в будущем, возможно, в Шанхае неплохо будет продаваться треска и семга, а лед проще будет сбывать в Кантоне или Маниле»<sup>513</sup>.

---

<sup>509</sup> РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59. Л. 5 об.–7.

<sup>510</sup> РГА ВМФ. Ф. 1375. Оп. 1. Д. 20. Л. 502.

<sup>511</sup> Meyer R. D. Hong-Kong as a global metropolis. P. 71–74.

<sup>512</sup> РГИА. Ф. 15. Оп. 1. Д. 6. Л. 14.

<sup>513</sup> Там же. Л. 106–107.

Несмотря на трудное начало, в 50-е гг. XIX в. пушная торговля в Китае, осуществляемая РАК, проходила достаточно успешно. Продажи росли, и вскоре Шанхай занял второе место по сбыту меха из русской Аляски: Россия – 37,2 %, Шанхай – 26 %, Нью-Йорк – 23,6 %, Кяхта – 13,7 %<sup>514</sup>. Но в этом проявилась и определенная зависимость: пока пушнина компании пользовалась успехом на китайском рынке, РАК было выгодно торговать в Шанхае или в Кяхте. Если же продажи начинали сокращаться, как это произошло в начале 1860-х гг., Китай для компании терял свою значимость.

Чайная торговля Российско-американской компании развивалась менее быстрыми темпами. Сказывалась политика сдерживания этого направления торговли со стороны российской власти. В 1851, 1852 и 1853 гг. из-за установленного «сверху» лимита в Санкт-Петербург на кораблях РАК было доставлено в общей сложности только 7 740 пудов чая<sup>515</sup>, поэтому усилия правления компании были направлены на получение разрешения ввозить большее количество чая в Россию.

Уже в 1852 г. компания просит разрешить привозить ее кораблям в Санкт-Петербург до 4 тыс. ящиков чая, но Министерство финансов и МИД решили отложить вопрос до получения данных о китайском рынке от экспедиции Е. В. Путятин. Не исключено, что русские власти не воодушевились результатами торговли русскими фабричными изделиями в Шанхае в 1851 г., когда компания закупила в Москве 50 кусков мезерецкого сукна стоимостью 50 руб. за кусок, а в Шанхае реализовали только по стоимости 29½ долл. или 38 руб. серебром за кусок сукна<sup>516</sup>.

В 1853 г. в пользу компании сыграл упадок торговли в Кяхте, связанный с тайпинским восстанием. В этом же году РАК разрешили ввозить чай на Камчатку в порт Петропавловск для снабжения китайским продуктом отдаленного региона России в условиях кяхтинского кризиса. В 1854 г. судно «Мандолина» доставило в Петропавловск 24 ящика чая высшего сорта

---

<sup>514</sup> Ермолаев А. Н. Российско-американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.). С. 337.

<sup>515</sup> РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59. Л. 7.

<sup>516</sup> Там же. Л. 8.

(байхового) и 76 ящиков низших сортов (кирпичного)<sup>517</sup>. Чай был успешно продан, и источники к тому же отмечают таможенный доход на сумму 5 630 руб. Но для РАК Камчатка была слишком маленьким рынком, чтобы окупить расходы, связанные с доставкой товара из Шанхая. Если говорить о настоящей торговле чаем в России, то требовался доступ на Московскую и в идеальном варианте – Нижегородскую ярмарку.

В 1855 г. правление компании снова направило очередное ходатайство в Санкт-Петербург, в котором просило разрешить привозить в Россию до 8 тыс. ящиков чая<sup>518</sup>. Русские власти (Министерство финансов и МИД) пошли навстречу РАК, однако пошлину на привозимый морем чай было решено повысить: вместо 40 коп. и 60 коп. на торговый и цветочный чай соответственно (т. е. пошлины, эквивалентной кяхтинской того времени) теперь было принято взимать пошлину в размере 70 коп. с фунта торгового и 1 руб. с фунта цветочного чая<sup>519</sup>. Как считал министр финансов, РАК имело достаточную выгоду от чайной торговли, чтобы окупить высокий тариф: в Шанхае чай стоил от 29 до 77 коп. за фунт, в Санкт-Петербурге – от 2 руб. 20 коп. до 4 руб. 40 коп. за фунт.

Однако у руководства компании было другое мнение на этот счет. Правление обращало внимание на дороговизну фрахта, страхования и доставки чая из Шанхая в Санкт-Петербург. В это время в России «возвышенная пошлина, ограничение мест сбыта и определенная цена продажи не ниже кяхтинской»<sup>520</sup> не позволяли выгодно сбыть чай. К примеру, с учетом всех логистических расходов (фрахт, страхование, погрузка и пр.) и уплаты пошлины, чай, покупаемый в Шанхае, обходился компании в 1 руб. 7 коп. за фунт – торговый и 1 р. 99 коп. за фунт – цветочный. В 1852 г. этот чай был продан в Санкт-Петербурге по цене 1 руб. 57 коп. – торговый и 2 руб. 42 коп. – цветочный. Выгода составила 50 и 42 коп. соответственно, т. е. значительно ниже, чем подсчитал министр

---

<sup>517</sup> РГИА. Ф. 19. Оп. 3. Д. 474. Л. 10.

<sup>518</sup> РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59. Л. 12–12 об.

<sup>519</sup> Там же.

<sup>520</sup> Там же. Л. 18.

финансов России. В следующем 1853 г. компания повысила цены на чай до одинаковой с кяхтинской – 2 руб. 2 коп. за торговый и 3 руб. 27 коп. за фунт цветочного чая, но в результате смогла продать только 389 ящиков чая<sup>521</sup>.

Решение названной проблемы руководство РАК видело в расширении рынка сбыта шанхайского чая в России, но в этом вопросе русские власти, прежде всего Министерство финансов, оставались непреклонными. Для защиты торговли в Кяхте морской чай, привозимый компанией, ни в коем случае не должен был попасть на Московскую и Нижегородскую ярмарки. По большому счету, для чайной торговли РАК это был приговор, поскольку в Остзейских губерниях и Финляндии шанхайский чай не выдерживал конкуренции с контрабандным кантонским (привозился из того же Шанхая англичанами), а рынок одного Санкт-Петербурга был слишком мал для полноценной чайной торговли. Постепенно все больше чая, привозимого РАК, стало оставаться на складах: в 1860 г. из 5 014 доставленных ящиков чая смогли продать только 592; в 1861 г. из 5 939 ящиков было продано только 3 728; в 1863 г. из привезенных 9 837 ящиков смогли продать только 106, что стало катастрофой<sup>522</sup>. В 1864 г., посчитав, что дальнейшее ведение чайной торговли невыгодно, руководство компании приняло решение окончательно от нее отказаться.

В общей сложности морская чайная торговля Российско-американской компании осуществлялась в период 1848–1864 гг., если считать с момента прибытия судна капитана И. В. Линденберга в Шанхай в 1848 г. По подсчетам А. Н. Ермолаева, «за период 1848–1860-х гг. в Китай было совершено в общей сложности 20 плаваний кораблей РАК и зафрахтованных (компанией. – *И. Х.*) судов»<sup>523</sup>. Несмотря на то, что в 1855 г. РАК было дозволено привозить в Россию до 8 тысяч ящиков, реальные объемы перевозок на судах самой компании редко превышали количество 5 тыс. ящиков: в 1858 г. в Кронштадт было доставлено 3 823 ящика на корабле

---

<sup>521</sup> РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59. Л. 16–16 об.

<sup>522</sup> Ермолаев А. Н. Морская торговля Российско-американской компании с Китаем в 1848–1863 гг. С. 22–27.

<sup>523</sup> Он же. Российско-американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.). С. 332.

«Цесаревич»<sup>524</sup> (1 120 ящиков – на зафрахтованных судах), в 1859 г. – 4 тыс. ящиков на корабле «Николай I»<sup>525</sup>, в 1860 г. – 5 017 ящиков на «Софье Аделаиде»<sup>526</sup>, в 1861 г. – 5 932 ящика на «Цесаревиче», в 1862 г. – 5 846 ящиков на «Камчатке»<sup>527</sup>. Рекордным стал 1863 г., когда после официального открытия морского направления русско-китайской торговли компания привезла в Санкт-Петербург почти 10 тыс. ящиков чая, но из-за низких продаж своего товара уже в 1864 г. прекратила морской транзит чая из Шанхая в Россию.

Таким образом, Российско-американской компании пришлось развивать свою чайную торговлю в весьма непростой ситуации. Снова проявились опасения со стороны русского правительства о вытеснении «морским» чаем сухопутного кяхтинского и применение для предотвращения этого высоких таможенных ставок. Шанхайский чай в Санкт-Петербурге был обложен пошлиной на 30 коп. больше, чем в Кяхте. В то же время таможенные пошлины не являлись главной проблемой чайной торговли РАК. Как сообщало само правление компании, чай, который ввозили ее корабли из Шанхая в западные регионы Российской империи, не выдерживал конкуренции с контрабандным кантонским чаем: «Вообще, значительно усилившийся привоз чаев, хотя и низких сортов из заграничных рынков, и в особенности вторжение контрабанды через западную границу, вследствие политических обстоятельств (открытия Китая. – И. Х.), были поводом совершенного упадка чайной торговли»<sup>528</sup>.

В 1862 г., когда западные границы России стали открытыми для чайной торговли, ситуация не улучшилась. Конкурентом для чая, ввозимого в Санкт-Петербург, стал чай, перевозимый через сухопутные европейские границы России. Вспомним, что в 1863 г. привоз чая в морские порты России составил

---

<sup>524</sup> Отчет Российско-Американской компании за 1858 год. СПб., 1858. С. 8.

<sup>525</sup> Отчет Российско-Американской компании за 1859 год. СПб., 1859. С. 7.

<sup>526</sup> Отчет Российско-Американской компании за 1860 год. СПб., 1860. С. 9.

<sup>527</sup> Отчет Российско-Американской компании за 1861 год. СПб., 1861. С. 6–8.

<sup>528</sup> Отчет Российско-Американской компании за 1863 год. СПб., 1863. С. 9.

сумму 66 547 пудов, через западную сухопутную границу – 190 756 пудов<sup>529</sup>. Конкуренция с другими направлениями русско-китайской торговли в наибольшей степени тормозила развитие чайного сбыта РАК: в 1850-е гг. – конкуренция с кяхтинским и кантонским чаем на русском рынке, в начале 1860-х гг. – с «прусским» транзитом.

Если бы российское правительство поддержало компанию, более существенно облегчив условия для ее чайной торговли, например, снизив тариф в русских портах, то корабли РАК смогли бы стать главным русским флотом, торгующим с Китаем. Это предположение подтверждается статистикой. В 1863 г. в Санкт-Петербург (в Кронштадт) было привезено наибольшее количество чая в сравнении с другими русскими портами: в Балтийский порт – 46 527 пудов; в Архангельский – 1 566 пудов; в Юрбургский (Рига) – 18 455 пудов<sup>530</sup>. При этом цветочного чая ввезено в Санкт-Петербург 2 008 пудов, торгового – 44 519 пудов. Учитывая, что доля РАК составила 10 тыс. ящиков чая, т. е. приблизительно 20 тыс. пудов, то роль компании в морской чайной торговле была весьма заметной – половина привезенного в столицу России китайского продукта.

Однако обсуждение таможенных ставок для разных направлений русско-китайской торговли в начале 60-х гг. XIX в. утонуло в решении противоречивых задач. В итоге высокие таможенные пошлины для русских портов поставили точку в морской чайной торговле Российско-американской компании.

---

<sup>529</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 15. Д. 949. Л. 239.

<sup>530</sup> Там же.



### 3.2. Русское общество пароходства и торговли – пионер русского пароходного сообщения с Китаем

После того как Российско-американская компания отказалась от перевозок чая, на протяжении 1860-х гг. морской транзит между Россией и Китаем монополизировали иностранные пароходные компании.

Еще в конце 50-х гг. XIX в. Е. В. Путятин в своих проектах призывал российское правительство ограничить привоз чая в порты России только судами под русским флагом. Адмирал считал, что иностранцам можно будет позволить транзит китайского товара только на начальных этапах его развития – до того времени, когда русские купцы и отечественное торговое судоходство наладит прочные связи с китайскими портами<sup>531</sup>. В 1860 г. А. М. Княжевич отклонил предложение Путятина, указывая на то, что существующие договоры с европейскими державами предписывали одинаковые права для русских и иностранных судов, доставляющих товар в Россию<sup>532</sup>.

Однако в последующие годы в отношении посредничества иностранцев в русско-китайской торговле раздавалась постоянная критика со стороны общественности, купцов и прочих лиц в России. Одно из таких характерных высказываний содержится в статье торгового обозревателя А. Рудича: «В самом деле, не аномалия ли, что почти все индийские и китайские товары должны обходить морем всю Европу, побывать в Англии или Пруссии, заплатить там разные комиссии, расходы и пошлины, причем не дать даже себя понюхать, так сказать, русскому флагу, и переходить к русскому фабриканту тогда только, когда товар становится дороже на 15–20 %, вместо того, чтобы прямо ходить под русским флагом через Суэцкий канал в Россию. Не справедливо ли было бы, чтобы тут зарабатывали русский флаг, русский купец, русский посредник, русский фабрикант? Ведь Лондон или

---

<sup>531</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 32. Д. 2. Л. 88.

<sup>532</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а. Л. 280.

Кенигсберг отнимает то, что бесспорно принадлежит Одессе, а английский или немецкий флаг, – что принадлежит русскому»<sup>533</sup>.

На наш взгляд, посредничество иностранных судовых компаний в русско-китайской торговле – явление скорее положительное, чем отрицательное. Большая часть финансовых средств оставалась в руках европейских грузоперевозчиков, но когда отечественные пароходные компании (тот же РОПиТ) оказались не готовы взять в руки этот процесс из-за дальности морского расстояния от Китая до русских западных берегов, лишь благодаря иностранцам поддерживался процесс морских отношений.

#### Ввоз чая по европейским границам России<sup>534</sup>, руб.

Год	Балтийские порты	Одесса	Европейская сухопутная граница	Всего
1864	4 672 795	606 818	3 507 991	8 814 714
1865	5 136 098	595 124	5 234 870	10 993 224
1866	7 039 187	523 364	1 496 086	9 086 848
1867	11 377 953	780 105	2 136 169	14 345 575
1868	13 178 993	707 678	1 984 549	15 895 149
1869	14 383 134	871 560	2 126 593	17 424 101
1870	13 618 396	910 758	1 893 243	16 464 014

С того момента, как РАК прекратила чайные перевозки в 1864 г., и до 1871 г., когда свой первый рейс в Китай совершили пароходы Русского общества пароходства и торговли, китайский чай в Россию ввозили иностранные, по большей части английские и немецкие, пароходы («Австрийский Ллойд» в это время стал одним из главных поставщиков чая в Россию). Во второй половине 1860-х гг. ввоз в морские порты России, прежде всего в Санкт-Петербург, начал преобладать над сухопутным транзитом чая через Европу, несмотря на то, что здесь была более высокая таможенная ставка. Объяснить это можно общим развитием пароходства в

<sup>533</sup> Рудич А. Одесса и русско-индо-китайская торговля : К вопросу об упадке одесской торговли. Необходимо употребить энергические усилия, чтобы в общерусском интересе направить русско-индо-китайскую торговлю на Одессу, помимо иностранных государств. Одесса : Тип. Л. Нитче, 1876. С. 5.

<sup>534</sup> Подсчитано по: Обзор внешней торговли России за 1871 год. СПб. : Департамент таможенных сборов, 1872. С. 3–7.

этот период, предоставившего более быструю доставку товара непосредственно к морским портам. Чай привозился и в Одессу, но в значительно меньшем количестве – сказывалась дальность перевозок через Гибралтар.

Ситуация в международных морских коммуникациях изменилась после открытия Суэцкого канала в 1869 г. Как писали современники, стоимость фрахта в начале 70-х гг. XIX в. до Лондона понизилась с 3 руб. с пуда чая до 1 руб. 4 коп. с пуда<sup>535</sup>. Вместе с тем, появился достаточно быстрый способ доставки чайного груза от портов Китая в Одессу. Теперь чайная торговля привлекла внимание и русских судоходных предприятий.

*Пионером одесского направления чайной торговли второй половины XIX в. стало Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ) – крупнейший паровой флот России второй половины XIX – начала XX в. В 1856 г., когда после подписания Парижского мирного договора Российской империи было запрещено иметь военный флот на Черном море, в русских политических кругах появилась идея создать морское торговое предприятие, суда которого могли бы в случае военного конфликта использоваться как боевые крейсера. С этими целями и было создано Русское общество пароходства и торговли<sup>536</sup>, которое активно поддерживалось государством. Санкт-Петербург снабжал пароходную компанию субсидиями и льготами, благодаря которым РОПиТ быстро и успешно развивалось<sup>537</sup>. К концу 1860-х гг. общество стало главным русским агентом в морской торговле с европейскими странами. В это же время открытие Суэцкого канала вызвало у руководства пароходной компании интерес к торговле со странами Востока.*

В 1869 г. для изучения рынков Индии и Китая руководство РОПиТ отправило в Азию своего торгового агента Е. И. Барановского в сопровождении лейтенанта Быкова. Им вменялось собрать сведения

---

<sup>535</sup> НИОР РГБ. Ф. 273. К. 5. Ед. хр. 8. Л. 10–12.

<sup>536</sup> Под флагом России: История зарождения и развития морского торгового флота / В. И. Пузырев, В. Д. Скугарев, А. В. Басов и др. М.: Согласие, 1995. С. 196.

<sup>537</sup> Там же.

о товарах, которые можно было бы ввозить из Индии и Китая в Россию, и, соответственно, определить, какие русские товары могли бы пользоваться спросом на их рынках<sup>538</sup>. К этому времени в Китае (в Ханькоу) уже активно осуществляли свою деятельность русские комиссионные дома, занимавшиеся чайной торговлей. Они тепло встретили Барановского: сотрудничество с русскими судоходными компаниями импонировало им больше, чем с иностранными. Агент РОПиТ, таким образом, справился со своей задачей. В начале 1870 г. он доставил в Одессу образцы индийских и китайских товаров, которые могли перевозить пароходы общества. Среди образцов из Китая на первом месте находился ханькоуский чай, далее располагались различные продукты: воск, сало, масло, орехи и др. Из Шанхая Е. И. Барановский доставил образцы русского и иностранного сукна, которые пользовались спросом в главном морском порту империи Цин<sup>539</sup>.

Исходя из результатов поездки Е. И. Барановского, директор РОПиТ Николай Матвеевич Чихачев принял решение открыть с 1871 г. китайскую и индийскую пароходные линии. В январе 1871 г. из Одессы в Индию, в порт Бомбей, должен был отправиться пароход «Нахимов», а в феврале этого же года в Китай – в Шанхай и Ханькоу – пароход «Чихачев» (назван в честь директора общества). По пути следования пароходы должны были посетить крупнейшие азиатские порты – Порт-Саид (Египет, Суэцкий канал), Порт-де-Галь (о. Цейлон), Сингапур, Гонконг<sup>540</sup>. Предполагалось, что «Чихачев» сможет доставить чайный груз из Ханькоу в Одессу в течение двух месяцев: «чай, погруженный в Ханькоу, например, 24 мая нашего стиля, может прибыть в Одессу через 60 дней, т. е. к 23-му июля, следовательно, *должны поспеть на нижегородскую ярмарку*»<sup>541</sup>. Надежды были обоснованными, так как в рассматриваемые годы РОПиТ тесно взаимодействовало с Одесской

---

<sup>538</sup> Иловайский С. И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли / сост. проф. С. И. Иловайский. Одесса : тип. Акц. Южнорус. о-ва печ. дела, 1907. С. 118.

<sup>539</sup> Барановский Е. И. Список образцам товаров, доставленным в Правление Русского общества пароходства и торговли из Калькутты, Мадраса, Коконаты, О-ва Цейлона, Сингапура, Шангаи и Ханькова Е. И. Барановским. Одесса : Тип. П. Францова, 1870. С. 20–24.

<sup>540</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 387. Л. 11–14.

<sup>541</sup> Там же. Л. 31 об.–32.

железной дорогой, которая могла предоставить быстрый доступ китайских и индийских товаров на внутренний рынок России.

В самом Китае агентами РОПиТ должны были стать английская фирма «Olyphant & Co» в Шанхае и русский вице-консул Н. А. Иванов в Ханькоу. В заключение к проекту Чихачев добавлял, что директор общества хочет «выразить надежду, что русское купечество отзовется с полным сочувствием к первой у нас попытке освободить торговлю нашу с Ост-Индией и Китаем от посредничества иностранцев и иностранных капиталов, чего достигнуть можно только со временем и при содействии тех, кому дороги интересы отечественной торговли»<sup>542</sup>.

*Фрахт* – главный источник дохода паровой компании от грузоперевозок, и его ставки должны были окупить расходы на самые длинные рейсы общества. Во-первых, были установлены ставки фрахта для товаров, которые будут отправлены из России в азиатские порты: Сингапур – 6 фунтов стерлингов с тонны в 40 кубических футов, Гонконг – 6,8 фунтов стерлингов, Шанхай – 6,16 фунтов стерлингов, Ханькоу – 7 фунтов стерлингов<sup>543</sup>. Ставки оказались высокими для своего времени, и в РОПиТ немедленно направились письма от русских купцов, которые торговали с Китаем. До нас дошли письма купцов из Казани – Петра Шайкина и Петра Крупенко, в январе 1871 г. писавших в дирекцию РОПиТ о том, что отправлять мануфактурные товары по установленным обществом ставкам фрахта крайне невыгодно. «Мы, производители, ожидали от общества назначения фрахтовой цены от Одессы до Ханькоу не выше, как от 3 до 4 фунтов... объявленная же Правлением цена едва ли найдет много желающих»<sup>544</sup>.

Во-вторых, была установлена ставка фрахта на доставку чая – 6½ фунтов с тонны в 40 кубических футов, что было меньше обычной

---

<sup>542</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 387. Л. 37.

<sup>543</sup> Там же. Л. 15.

<sup>544</sup> Там же. Л. 60.

английской ставки фрахта (7½ фунтов), но тоже достаточно дорого<sup>545</sup>. Такие расценки, в свою очередь, не обрадовали бы русских комиссионеров в Ханькоу.

Тем не менее, Н. М. Чихачев рассчитывал на прибыль от доставки именно восточных грузов, а не русских. В начале 70-х гг. XIX в. русско-китайская чайная торговля активно развивалась. Огромные партии чая, покупаемого русскими комиссионерами в Ханькоу, направлялись в Кяхту транзитом через Тяньцзинь и Монголию. После того как Суэцкий канал предоставил возможность быстрого и дешевого морского транзита в Одессу, руководство РОПиТ справедливо рассчитывало на успех от чайных грузоперевозок.

Утром 25 февраля 1871 г. пароход «Чихачев» отправился в Китай. На судно было погружено 1500 тонн угля, большая часть которого требовалась в качестве топлива, а остальную часть предполагалось продать в Шанхае. Кроме того, пароход вез с собой около 500 тонн «разного» груза, среди которых были и русские сукна для продажи в Китае<sup>546</sup>. 6 апреля 1871 г. «Чихачев» достиг Сингапура, откуда направился в Гонконг. Пароход прибыл в английскую колонию 15 апреля, где, простояв полдня на якоре, привлек немалое внимание англичан. Капитан Н. Рихтер докладывал, что «англичане особенно с большой тщательностью осматривали трюмы, каюты и даже машину и потом обращались к агенту с предложением зафрахтовать пароход на шесть месяцев для плавания между портами Китайского моря»<sup>547</sup>. Вообще, Рихтер отметил, что пароходов в акватории Южно-Китайского моря не так много, и для каботажных перевозок здесь всегда найдется работа. Но судну требовалось двигаться дальше. 23 апреля 1871 г. «Чихачев» достиг Шанхая.

Прибыв в крупнейший китайский порт, «Чихачев» остановился здесь на 6 суток, в течение которых успешно продали уголь в количестве 489 тонн и часть привезенного груза. Капитан Рихтер также описывал свою встречу

---

<sup>545</sup> НИОР РГБ. Ф. 273. К. 5. Ед. хр. 8. Л. 10–12.

<sup>546</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 387. Л. 192.

<sup>547</sup> Там же. Л. 207–207 об.

с неким русским купцом, прибывшим в Шанхай из Амурского края. Купец жаловался капитану на то, что на Дальнем Востоке слишком высокие цены на товары, доставляемые из центральной России сухопутным путем, и в этом смысле весьма неплохо было бы создать морское сообщение между Одессой и Владивостоком, которое, с учетом захода русских пароходов в Шанхай, могло бы способствовать развитию торговли Приморья с Китаем<sup>548</sup>. Соображения неизвестного русского купца выглядят весьма любопытными, поскольку именно по названной им схеме будет развиваться торговля русского флота в Китае в дальнейшем (см. Приложение 2).

29 апреля «Чихачев» отправился в Ханькоу. Во второй половине XIX в. большие трудности для морского пароходства составлял сплав по Янцзы, где из-за частых наводнений, течения и прочих природных особенностей можно было запросто посадить судно на мель или вовсе его разбить. Обычно иностранные компании нанимали в Шанхае лоцманов, которые, используя определенный фарватер, могли провести морской пароход по китайской реке. Но и они не всегда справлялись. Рихтер отметил даже интересный случай, когда «один пассажирский речной пароход, совершающий еженедельно рейсы из Шанхая в Ханькоу во время полной воды, встал на мель, и когда вода спала, то он очутился на берегу посреди поля»<sup>549</sup>. И таких примеров было много, из-за чего иностранные фирмы, ведущие свои дела в Ханькоу, обычно фрахтовали речные пароходы для доставки груза в Шанхай, где товар перегружался на морской транспорт.

Вечером 4 мая 1871 г. пароход «Чихачев» благополучно добрался до Ханькоу, где задержался дольше, чем в других портах. Только 20 мая началась погрузка чая, продлившаяся до 6 июня. При этом чай не стоял в ящиках на пристани, дожидаясь парохода. Когда транспорт прибывал, чайный рынок только открывался, а далее начинались пресловутые «игры

---

<sup>548</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 387. Л. 209 об.

<sup>549</sup> Там же.

обмена» – сделки, покупки, конкуренция и пр. Партии чая поставлялись на судно по частям, по ходу процесса покупки.

В итоге 6 июня 1871 г., приняв в общей сложности 2 664 тонны китайского чая, русское судно покинуло Ханькоу. Возвращаясь уже знакомым маршрутом, 4 августа 1871 г. пароход РОПиТ «Чихачев» прибыл в Одессу, затратив на свое путешествие 5 месяцев и 10 дней<sup>550</sup>.

Первый опыт морской торговли с Индией и Китаем оказался вполне успешным. Директор РОПиТ Н. М. Чихачев был в восторге, так как общий доход от плавания «Нахимова» и «Чихачева» составил 196,5 тыс. руб. При этом доход от китайской линии составил – 139 тыс. руб., от индийской – 57,5 тыс. руб.<sup>551</sup> С положительной стороны показала себя и доставка чая на русский рынок: «9 августа образцы привезенного чая были уже в Нижнем Новгороде на ярмарке, а вскоре за сим был доставлен в Москву в полной сохранности и сам груз чая, прибывший прежде всех других чаев, шедших иными путями»<sup>552</sup>. То же самое говорили и о доставке хлопка из Индии на пароходе «Нахимов»: груз пришел в Россию быстрее, чем на иностранных судах, и, благодаря Одесской железной дороге, рано попал в Москву<sup>553</sup>.

Вполне закономерно, что РОПиТ решило повторить опыт торговли с Китаем в 1872 г. На этот раз для нового рейса в Шанхай и Ханькоу было решено отправить два парохода – уже испытанный «Чихачев» и один из новых пароходов общества «Россия». Однако новая поездка в Китай прошла не настолько успешно, как в прошлом 1871 году. Проблемы, с которыми столкнулись суда РОПиТ, хороши видны из рапортов капитана «России» С. И. Кази.

Пароход «Россия» прибыл в Шанхай 24 июля 1872 г. Здесь капитана С. И. Кази ждали не самые приятные известия: агент «Olyphant & Co», некто господин Гайнс, сообщал, что, по его данным, в этом году чайного груза для

---

<sup>550</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 387. Л. 186.

<sup>551</sup> Там же.

<sup>552</sup> *Иловайский С. Н.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. С. 131.

<sup>553</sup> Там же.



русского парохода в Ханькоу будет недостаточно много – едва наберется 10 тыс. ящиков, и что за такой партией нет смысла даже плыть по Янцзы<sup>554</sup>. Однако капитану Кази, видимо, было обидно ограничиться немногочисленным чайным грузом в Шанхае и возвращаться в Россию с убытком, поэтому он решил самостоятельно навестить русских купцов, оставив «Россию» в шанхайской пристани и отправившись в Ханькоу на речном пассажирском пароходе.

«Будучи несколько знаком с г. Ивановым, – писал капитан РОПиТ, – и прочими купцами по слухам, я надел вице-мундир и зафрахтовал с собой несколько штофов водки, вина и несколько банок икры»<sup>555</sup>. Видно, что С. И. Кази серьезно подготовился к переговорам с русскими комиссионерами, и не напрасно: «...Эполет, водка и икра произвели свой эффект. Мне удалось поднять фрахт на 5 шиллингов, и г. Иванов дал надежду на груз чая не менее 20 тысяч тонн»<sup>556</sup>.

24 июня пароход «Россия» встал на якорь в порту Ханькоу, ожидая обещанных чайных партий. Через 10 дней русские торговые дома стали поставлять свой товар, но в итоге его оказалось в два раза меньше обещанного – всего 10 тыс. ящиков. Капитан Кази уже собирался отправляться, но русские купцы уговорили подождать его еще дней 10, ссылаясь на трудности чайного рынка и медленность в доставке товара. В итоге к уже имеющемуся грузу добавилось еще 10 тыс. ящиков, и общий груз парохода «Россия» составил 20 091 ящик чая<sup>557</sup>. Это всё еще был посредственный результат.

За время своей остановки в Ханькоу капитан Кази успел найти общий язык с работавшими здесь русскими торговыми домами. «Приглашая очень часто к себе господ Иванова, Окулова, Родионова и Понамарева, а равно посещая их самих, я, – писал Кази, – скоро познакомился и сблизился с ними настолько, что однажды они открыли мне одно весьма интересное

---

<sup>554</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 416. Л. 93.

<sup>555</sup> Там же. Л. 93 об.

<sup>556</sup> Там же.

<sup>557</sup> Там же. Л. 101–101 об.

обстоятельство: исправная, скорая и дешевая доставка чаев в прошлом году на пароход «Чихачев» так понравилась московским купцам, что, посылая заказы в Ханькоу на текущий год, некоторые из них приказывали отправлять чай непременно на русских пароходах»<sup>558</sup>. Это была высокая оценка деятельности РОПиТ в начале ее участия в чайной торговле.

Но хвалебных отзывов было недостаточно для пароходной компании. Нужен был чайный груз и фрахт, который окупит китайскую линию. В 1872 г. чайных партий, ввиду плохого урожая этого года, оказалось мало. Кази даже решил зайти за дополнительным чайным грузом в Фучжоу, что, видимо, и сделал<sup>559</sup>, хотя сведений о появлении русского парохода в этом южнокитайском порту в 1872 г. в других источниках мы не встречаем.

Итоговые результаты рейсов по китайской линии за 1872 г. на этот раз не вдохновили директора РОПиТ: пароход «Чихачев» доставил в Одессу 37 тыс. ящиков чая, пароход «Россия» – 20 091 ящик чая. Еще хуже было то, что многие партии чая, привезенные капитаном Кази, оказались промокшими из-за небрежной укладки ящиков в трюм парохода. «Вместо ожидаемой прибыли – одни убытки», – заключил Н. М. Чихачев<sup>560</sup>.

Как напишет историк РОПиТ С. Н. Иловайский, стало очевидно, что без правительственной поддержки китайская и индийская линии убыточны для Русского общества пароходства и торговли<sup>561</sup>. Однако, несмотря на такую пессимистичную оценку, мы видим, что в ближайшие несколько лет (1873–1876) общество продолжало направлять свои пароходы в Шанхай и Ханькоу.

В 1873 г. на китайскую линию, как и в прошлом году, было назначено плавание пароходов «Россия» и «Чихачев», которые должны были выйти из Лондона в феврале этого года. Перед капитанами С. И. Кази («Россия») и П. И. Виттом («Чихачев») была поставлена задача взять фрахт с чайного

---

<sup>558</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 416. Л. 101–101 об.

<sup>559</sup> Там же. Л. 102.

<sup>560</sup> Там же. Д. 477. Л. 6.

<sup>561</sup> *Иловайский С. Н.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. С. 132.

груза в Ханькоу не менее 6 фунтов стерлингов за тонну в 40 кубических фунтов<sup>562</sup>. Капитану Кази, который вместе со своим пароходом должен был первым выйти из Лондона, рекомендовалось прийти по возможности раньше иностранных пароходов в Ханькоу, прибыть в Одессу не позднее 25 июля и при погрузке ящиков чая проследить, чтобы не повторилась порча товара, как это было в 1872 г. «Главная контора полагает, что было бы благоразумно прийти при содействии нашего агента к окончательному соглашению с местными комиссионерами о размерах фрахта раньше прибытия английского парохода, появление которого будет влиять на понижение фрахта, чем комиссионеры не преминут воспользоваться... желательно, чтобы фрахт был принят в крайности 6 фунтов стерлингов за тонну», – добавлял к сказанному Чихачев<sup>563</sup>.

«Гонка», или своего рода борьба за фрахт – это неотъемлемая часть конкуренции пароходных компаний, занятых дальними грузоперевозками. Пароход, который раньше пришел в порт назначения за грузом, к примеру, в Ханькоу, мог назначить выгодную для себя цену фрахта, поскольку имел возможность раньше выйти из порта, а следовательно, перевозимый им товар раньше бы попал на рынок Лондона или Нижнего Новгорода, если речь идет о чае. Последний фактор был уже в интересах чаоторговцев.

В середине мая 1873 г. пароход «Россия» достиг устья Янцзы. Как докладывал капитан С. И. Кази, на пути к Ханькоу ему пришлось вступить в гонку с новым английским пароходом «Венеция», пользовавшимся в местных водах репутацией самого быстроходного судна. «Россия» смогла добраться до чайного порта раньше «Венеции» («после пятичасовой гонки я его обогнал» – не без доли хвастовства отмечал Кази), тем самым расположив к себе местных отправителей чая<sup>564</sup>.

И все же пароход РОПиТ не был первым: в Ханькоу уже прибыло несколько иностранных судов. Какое-то время капитаны пароходов

---

<sup>562</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 477. Л. 2.

<sup>563</sup> Там же. Л. 12 об.

<sup>564</sup> Там же. Л. 85.

выжидали, кто объявит ставки на фрахт – это тоже своего рода конкуренция, когда можно было либо согласиться на цены, требуемые часторговцами, и быть первым нагруженным судном, либо выждать, когда купцам придется соглашаться на ставки пароходных компаний. Фрахт объявила «Венеция» – 5 фунтов стерлингов с тонны. Тем временем Кази узнал, что до Одессы, кроме русского парохода, никто груз не берет, и назначил ставку фрахта 6 фунтов стерлингов с фунта. С сожалением российский капитан писал о том, что не имел возможности принять английский груз чая для Лондона, который британские купцы с радостью отправили бы на «России»: пока русские комиссионеры только покупали чай, груз для Лондона уже был готов<sup>565</sup>.

17 мая, когда погрузка чая на «Россию» только началась, в Ханькоу прибыл пароход «Чихачев», который смог прийти в китайский порт на 16 дней раньше планируемого срока. Капитан П. И. Витт на этот раз оказался в той же ситуации, в которой оказался Кази в прошлом году: первый русский пароход был уже нагружен чаем, и было не ясно, хватит ли полного груза для второго. Местные русские комиссионеры ничего определенного не говорили: «г. Иванов подобные сведения держит в секрете и действует не как агент общества, а единственно как грузитель»<sup>566</sup>. Вообще, у капитана «Чихачева» сложилось весьма неоднозначное мнение о представителях русских торговых домов в Ханькоу. «Самое лучшее впечатление, – докладывал Витт, – на меня произвел один из этих господ, а именно г-н Окулов, человек скромный, без хитростей, он один откровенно со мною говорил: “Я, капитан, ручаюсь за 800 тонн, а может быть, будет и 1200”. Другие же, в том числе и г-н Иванов, ничего не говорят, а все стараются отделаться шутками»<sup>567</sup>.

К сожалению, точными данными о том, сколько именно доставили пароходы РОПиТ чайного груза в Одессу в 1873 г., мы не располагаем, но,

---

<sup>565</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 477. Л. 85.

<sup>566</sup> Там же. Л. 88–88 об.

<sup>567</sup> Там же.

исходя из оценок Иловайского<sup>568</sup>, можно сказать, что результат 1873 г. был во многом схож с результатом предыдущего года.

Пароходы «Россия» и «Чихачев» посетили Ханькоу еще в 1874–1876 гг., после чего, на фоне нарастания русско-турецкого конфликта, РОПиТ было вынуждено сократить количество торговых линий, готовясь переквалифицировать свои торговые пароходы в боевые. Затем общество остановило работу китайской и индийской линий на долгие 10 лет.

Таким образом, в 1871–1876 гг. русско-китайская морская торговля осуществлялась за счет Русского общества пароходства и торговли. По мнению общества, для развития торговых отношений с Китаем ему не хватало правительственной поддержки. В 1871 г., после первого опыта отправки пароходов в Индию и Китай, РОПиТ просило русское правительство выделить ему помилую плату в качестве компенсации за длительный транзит. Министерство финансов тогда согласилось только на возвращение суммы пошлины, которую платили пароходы общества при проходе через Суэцкий канал<sup>569</sup>. С другой стороны, от самого РОПиТ требовалось сократить ставки фрахта для содействия русско-китайской торговле, на что недвусмысленно указывал министр финансов М. Х. Рейтерн в 1876 г.: «Следовало бы ожидать, что общество, установив низший фрахт, чем иностранцы, (и) отблагодарит тем за оказываемую ему помощь и доставит облегчение нашей торговле»<sup>570</sup>. Но желание заработать для пароходной компании оказалось сильнее, и в этом отношении РОПиТ сложно обвинять: плавание до Индии и тем более Китая было наиболее длительным из рейсов, на которых работали суда общества, и здесь было неизбежное столкновение с конкуренцией иностранных пароходов. В Ханькоу никогда не было недостатка в пароходных компаниях, желающих доставить чай в Европу. Как мы видели, здесь постоянно шла конкуренция за размер фрахта, и как бы патриотично ни были настроены русские купцы, отправлять

---

<sup>568</sup> *Иловайский С. Н.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. С. 138.

<sup>569</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 388. Л. 140–141 об.

<sup>570</sup> Там же. Л. 150 об.

чай в Россию на русских пароходах, но себе в убыток, они не хотели. Поэтому значительная часть товара уходила в Одессу и Санкт-Петербург на английских судах. «Так, например, в 1873 г. фрахты из Ханькоу составляли 5½ фунтов стерлингов за тонну (у общества. – *И. Х.*), тогда как английские и немецкие пароходы брали только от 4½ до 5 (фунтов стерлингов. – *И. Х.*)... немудрено поэтому, что из всего количества чая, доставленного в том же году в Одессу, более одной четверти подступило под иностранным флагом»<sup>571</sup>.

Надо заметить, что одесский порт в 70-е гг. XIX в. переживал трудные времена: объемы товарооборота сокращались, мировое значение порта падало. Министерство финансов обвиняло в этом Русское общество пароходства и торговли, монополизировавшее все дальние и каботажные перевозки в черноморской акватории. Критике подверглась и Одесская железная дорога, которая, несмотря на правительственные поощрения, доставляла китайский товар в Москву медленнее, чем чай, привозимый на пароходах «Австрийского Ллойда», который затем попадал на Нижегородскую ярмарку<sup>572</sup>. Одним словом, правительство России имело ряд претензий к РОПиТ и не было настроено помогать пароходной компании развивать торговлю с Китаем.

Китайская линия возобновится только в 1885 г., когда РОПиТ уже перестанет быть монополистом в русско-китайской морской торговле. Появится Добровольный флот, чьи пароходы будут совершать рейсы до русского Приморья и на обратном пути заходить в китайские порты. Русское общество пароходства и торговли решит повторить этот опыт, направив на Дальний Восток пароходы «Царь» и «Царица». В 1886 г. пароход «Царь» доставил в Одессу 2 956 тонн чая, а «Царица» – 2 900 тонн<sup>573</sup>.

Однако китайскую линию 1886 г. признали убыточной для РОПиТ. «Принимая во внимание все эти соображения и имея в виду тот

---

<sup>571</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 388. Л. 150 об.

<sup>572</sup> Там же. Л. 181 об.

<sup>573</sup> Там же. Д. 920. Л. 92–97.

сравнительный риск, которому подвергаются пароходы в такие далекие рейсы, считаем долгом высказать Правлению, что посылать в будущем году на Дальний Восток пароходы по мнению Главной конторы нет никакого расчета, если только условия, которыми мы руководимся, не изменятся к лучшему»<sup>574</sup>. После 1886 г. пароходы РОПиТ в китайские порты не ходили.

Таким образом, Русское общество пароходства и торговли, исполнив свою историческую роль первой русской пароходной компании, торговавшей с Китаем, было вынуждено покинуть китайский рынок. Убыточность китайской линии стала понятна руководству РОПиТ еще в середине 1870-х гг., а десятилетием позже оно, глядя на успех Добровольного флота, лишний раз убедилось, что без помощи государства торговать с Китаем за свой счет почти невозможно. И все же опыт торговли главного русского парового флота в Китае позволяет нам выделить несколько особенностей рассматриваемого процесса.

Во-первых, развитие торговли Одессы с китайскими портами было обеспечено за счет достаточно развитой на черноморском побережье инфраструктуры. Обозреватель А. Рудич, размышляя о возможном развитии торговли России с Индией и Китаем, писал: «Очевидно, что этому делу (развитию торговли с Китаем. – И. Х.) должны содействовать *правительство, город Одесса и Русское общество пароходства, торговли и Одесской железной дороги*»<sup>575</sup>. Рудич говорит о принципе взаимодействия торгового транзита по формуле *железная дорога + морской порт + пароходное сообщение = эффективная торговля*. На взгляд торгового обозревателя, все необходимые элементы формулы были в наличии. РОПиТ должно было обеспечить морской транзит, Одесская железная дорога – сухопутную часть транзита. Наконец, Одесса, как морской порт, в рассуждениях Рудича тоже играла большую роль: «Одесса должна бы озаботиться устройством доков и синдиката для развития индо-китайской торговли (под синдикатом автор

---

<sup>574</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 920. Л. 123.

<sup>575</sup> Рудич А. Одесса и русско-индо-китайская торговля. С. 6.

статьи подразумевал объединение крупнейших русских купцов, ведущих свои дела со странами Азии. – *И. Х.)*<sup>576</sup>. За этой «конструкцией» или принципом транзита должно было лежать будущее русской торговли с азиатскими странами, в том числе и с Китаем. Однако в 1870-е гг. объективные обстоятельства помешали реализоваться этому проекту.

Во-вторых, торговля РОПиТ с Китаем выявила характерную проблему низкого сбыта русских товаров на рынок империи Цин. Об этом трудном вопросе говорили много, особенно в самом начале отправок пароходов общества в китайские порты. В феврале 1872 г. в Москве прошел банкет, «чайный праздник», на котором присутствовали представители русских купцов, связанных торговыми делами с Китаем, русских торговых домов в Ханькоу, а также члены РОПиТ (Е. И. Барановский). Среди многих хвалебных отзывов в сторону ханькоуских комиссионеров и больших надежд на морскую торговлю РОПиТ с Китаем постоянно затрагивался вопрос о сбыте русской мануфактуры на китайский рынок<sup>577</sup>. Но на протяжении 1871–1876 гг., т. е. времени, когда РОПиТ регулярно поддерживало сообщение с Китаем, никаких конкретных данных о сбыте русских товаров мы не встречаем. В 1871 г., когда казанские купцы П. Шайкин и П. Крупенко обращались к Чихачеву с просьбой снизить фрахт для перевозок сукна в Ханькоу и Шанхай, директор общества пошел навстречу купцам<sup>578</sup>. Однако в 1871 г. в Шанхае был продан только русский уголь, тогда как об остальных товарах ничего не упоминается. Видимо, в последующие годы пароходы действовали схожим образом: сбывали привозимый уголь и другой русский товар в китайских портах, но происходило это в таком малом размере, что мы не встречаем упоминания об этой торговле в рапортах капитанов судов. Известно, что в 1874 г., за неимением русского груза, РОПиТ отправляло свои пароходы в Китай из Лондона<sup>579</sup>.

---

<sup>576</sup> Рудич А. Одесса и русско-индо-китайская торговля. С. 7.

<sup>577</sup> НИОР РГБ. Ф. 273. К. 5. Ед. хр. 8. Л. 10–12.

<sup>578</sup> РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 387. Л. 70.

<sup>579</sup> Иловайский С. Н. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. С. 148.



Подводя общий итог, можно сказать, что опыт РОПиТ хорошо показывает, что для осуществления таких крупных проектов, как морская русско-китайская торговля, требуется значительное субсидирование со стороны правительства. России нужна была государственная пароходная компания, и таким предприятием в 80-е гг. XIX в. стал Добровольный флот.

### **3.3 Добровольный флот России – главный агент морской русско-китайской торговли 80–90-х гг. XIX в.**

Весной 1878 г. правительство Российской империи обратилось к своим подданным с целью сбора средств на создание торгового флота, который стал бы своего рода «общественным», «народным», «добровольным». Причины создания такого рода предприятия были практически идентичными созданию РОПиТ ранее. В условиях русско-турецкого конфликта 1877–1878 гг., Российская империя вновь оказалась в шаге от войны с Англией, однако со времени окончания Крымской войны (1856) ситуация в военно-морских силах России практически не изменилась. До войны с британским флотом дело не дошло, но потребность увеличить количество судов под русским флагом осталась на повестке дня. В течение марта-апреля 1878 г. общественные пожертвования успешно собрали, и под личным попечительством наследника престола цесаревича Александра (будущего Александра III) был создан Добровольный флот (ДФ) России. С самого начала своего существования данное судоходное предприятие являлось казенным.

Вскоре Добровольный флот приобрел три парохода, получивших названия «Россия», «Москва» и «Петербург». Первоначально их задействовали в пассажирских и грузовых перевозках на Черном море<sup>580</sup>.

---

<sup>580</sup> Поггенполь М. Ю. Очерк возникновения Добровольного флота за время XXV-летнего его существования. СПб. : Тип. А. Бенке, 1903. С. 13–17.

Однако в это время Российская империя значительно больше нуждалась в развитии коммуникаций между центром страны и русским Дальним Востоком: в ситуации отсутствия железной дороги через Сибирь Добровольный флот мог обеспечить сообщение между дальними частями империи. Министерство внутренних дел первым выступило с предложением к новому судоходному предприятию взять на себя перевозку ссыльных каторжных в Приморье и на Сахалин. От Морского министерства поступило предложение о перевозке грузов из Кронштадта во Владивосток. Последующее затем соглашение с Морским министерством привело к договору, по которому ДФ обязывался перевозить во Владивосток до 90 тыс. пудов груза по 90 коп. с пуда<sup>581</sup>.

Наконец, «Общество Добровольного флота»<sup>582</sup> наладило контакт с русскими торговыми домами в Ханькоу, которые готовы были грузить чай на русские пароходы. После того как в 1876 г. Русское общество пароходства и торговли отказалось от китайской линии, морская чайная торговля России и Китая вновь оказалась в руках иностранцев, от чего русские купцы проигрывали, потому что в свое время не поддержали должным образом РОПиТ. В 1880 г. чайным домам снова предоставилась возможность оказать содействие русскому судоходству. Предполагалось, что пароходы Добровольного флота на обратном пути из Владивостока зайдут в Ханькоу за чайным грузом, который далее отправится в Одессу<sup>583</sup>.

Таким образом, перед Добровольным флотом поставили следующие задачи:

- развитие коммуникационных связей между центральной частью России и русским Приморьем (снабжать регион разного рода материалами и товарами);

---

<sup>581</sup> Поггенполь М. Ю. Очерк возникновения Добровольного флота за время XXV-летнего его существования. С. 34–36.

<sup>582</sup> Учреждено 9 мая 1879 г.

<sup>583</sup> Поггенполь М. Ю. Указ. соч. С. 37–39.

- организацию пассажирских перевозок, включавших на ранних этапах перевозку военных лиц и ссыльных каторжников;
- участие в русско-китайской торговле, подразумевавшее перевозку чайных грузов из Китая до европейских границ Российской империи, а также способствование доступу русских товаров на рынок Китая<sup>584</sup>.

Главная задача ДФ – снабжать русский Дальний Восток, что отражало сугубо государственные интересы. Чайная торговля, а именно фрахт, т. е. доставка груза из Китая в Россию, становилась дополнительным источником финансирования Добровольного флота, который снижал затраты государства на его содержание.

Летом 1879 г. пароход ДФ «Нижний Новгород»<sup>585</sup>, доставив ссыльных каторжных на Сахалин и сдав назначенный груз во Владивостоке, направился в Шанхай, где ему удалось принять 1 000 тонн чая. 25 августа 1879 г. русский пароход вышел из Шанхая и направился в Фучжоу, где получил еще 800 тонн чайного груза, который благополучно доставил в Одессу 19 декабря этого же года<sup>586</sup>. В следующем 1880 году в Ханькоу за чаем прибыл пароход Добровольного флота «Москва», зафрахтованный шестью московскими чайными фирмами. Товарный груз дали сразу несколько чайных домов, в общей сложности в объеме 2 700 тонн. Выйдя из Ханькоу 2 мая, пароход «Москва» прибыл в Одессу 10 июля и с учетом рейса до Владивостока затратил на плавание 49 дней. 2 июля этого же года в Одессу из Ханькоу прибыл пароход «Петербург» с грузом чая в 2 500 тонн<sup>587</sup>. Таким образом, было положено начало морской торговле Добровольного флота в Китае.

В ближайшие десятилетия пароходы ДФ регулярно доставляли чай из Китая в Россию. По данным М. Поггенполя, за первые 6 лет своего

<sup>584</sup> Багурин А. Добровольный флот и его задачи. СПб. : Тип. М. Д. Ломковского, 1888. С. 4.

<sup>585</sup> Английский пароход «Саксония» был куплен в июне 1879 г., переименован в «Нижний Новгород» и сразу же приступил к работе (Поггенполь М. Ю. Очерк возникновения Добровольного флота за время XXV-летнего его существования. С. 15).

<sup>586</sup> Там же. С. 52–54.

<sup>587</sup> Там же. С. 57–60.

существования пароходы Добровольного флота перевезли 1,4 млн пудов чая, а за один только 1899 г. – 1,2 млн пудов чая<sup>588</sup>.

В то же время развитие морской торговли не могло обойтись без правительственной поддержки, и в 1885 г. подняли вопрос о необходимости субсидирования Добровольного флота. Согласно «Временному положению о Добровольном флоте», принятому в 1886 г., суда предприятия должны были совершать не менее семи срочных рейсов в год между Одессой и «портами Восточного океана». Из семи перечисленных рейсов четыре предполагали заход в Ханькоу на обратном пути из Владивостока и один – в Гонконг по обратному маршруту. Для поддержания перевозок по указанным линиям Добровольному флоту предоставлялась правительственная субсидия в размере 4 руб. 25 коп. за каждую пройденную милю, что в совокупности составляло 600 тыс. руб. в год<sup>589</sup>. Назначение правительственной субсидии стало толчком к развитию ДФ и отразилось на росте чайных грузоперевозок.

#### Отправка чая из Ханькоу в Одессу<sup>590</sup>

Год	Тонн чая
1886	2 822
1887	9 248
1888	14 302
1889	15 253
1890	17 226
1891	19 503
1892	20 341
В среднем ежегодно	14 100

Особенностью одесского направления чайной торговли стал вывоз байхового чая, который был наиболее дорогим среди сортов чая, покупаемых для России в Китае. Дешевый кирпичный (прессованный) чай отправлялся

<sup>588</sup> Поггенполь М. Ю. Очерк возникновения Добровольного флота за время XXV-летнего его существования. С. 97.

<sup>589</sup> Там же. С. 275–278.

<sup>590</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 488. Л. 15.

через Тяньцзинь в Кяхту. Это было вполне закономерно, поскольку в условиях высоких таможенных ставок по европейским границам России, только дорогой байховый чай был способен окупить расходы на его доставку морем.

**Вывоз байхового чая в Россию по различным направлениям<sup>591</sup>,  
русских фунтов**

Направление	1882	1883	1884	1885	1886	1887
Тяньцзинь	8 672 912	10 580 241	9 807 681	9 132 278	14 491 761	16 066 827
Одесса	7 537 367	6 289 380	7 361 137	5 419 281	9 657 472	7 591 808
Николаевск	1 173 403	1 200 859	2 444 101	1 343 862	1 872 906	1 525 406
Лондон	553 429	572 337	583 161	790 031	1 511 324	299 208

В 1880-е гг. Тяньцзинь (откуда груз следовал через Монголию в Кяхту) продолжал занимать главенствующую роль среди направлений, по которым чай из Ханькоу вывозился в Россию. Направление на Одессу в отдельные годы (1882) практически догоняет вывоз в Кяхту, но в целом объем отправок груза морским путем был ниже объема сухопутных. «Вывоз на Одессу продолжает колебаться – то увеличиваться, то уменьшаться, – сообщал русский консул в Ханькоу, характеризуя развитие чайной торговли в 1880-е гг., – *причиной тому служит покровительственная пошлина для Кяхтинского пути и колебания стоимости провоза по нему*»<sup>592</sup>.

Русские торговые дома в Ханькоу отправляли чайный груз морским путем также и в Лондон, часть которого затем транзитом доставлялась в Россию, а часть могла быть продана на английском рынке. «На вывоз на Одессу часто влияют также фрахты на Лондон... иногда они понижаются до того (до 1 фунта стерлингов и даже 15 шиллингов с тонны), что купцам выгоднее бывает везти чай через Лондон, чем на пароходах Добровольного

<sup>591</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396. Л. 26 об.

<sup>592</sup> Там же. Л. 26.

флота на Одессу»<sup>593</sup>. Лондонский транзит, таким образом, был полностью сосредоточен в руках иностранных пароходных компаний. Однако в 80-е гг. XIX в. отправки чая на Лондон для России значительно сокращаются. Объемы чайных грузов транзитом через английский порт стали уступать вывозу байхового чая на русский Дальний Восток и уже были несопоставимы с вывозом чая на Одессу. В данном случае можно выделить совокупность причин: успешная деятельность Добровольного флота, который в 80-е гг. XIX в. активно вывозил чай из Китая в Одессу, соответственно «отнимая» заказы у иностранных пароходов; постоянные колебания пароходного фрахта не в пользу английского направления; и, самое главное, упадок китайской чайной торговли на рынке Лондона, где первое место занял индийский чай. В русских консульских донесениях из Ханькоу отмечается: «В отчетном году (1891) оно (сокращение вывоза в Англию. – И. Х.) составило 10 502 559 английских фунтов (в том числе и русскими торговыми фирмами доставлено 1 341 733 английских фунтов на сумму 308 629 лан) против 11 миллионов в 1890 г., 16 миллионов в 1889 г., 22 миллионов в 1888 г. и 23 миллионов в 1887 г.»<sup>594</sup>.

Параллельно с упадком чайной торговли в Лондоне в конце 80-х – начале 90-х гг. XIX в. позиции одесского направления чайной торговли укрепляются. При том что количественно ввоз чая по западным границам Российской империи уступает количеству привозимого в Кяхту, его стоимость оценивается выше. «Самый лучший и ценный груз уже несколько лет отправляется отсюда морским путем через Одессу и Лондон» – писал консул П. А. Дмитриевский, под ценным грузом подразумевая чай. В 1888 г. стоимость фунта чая, отправляемого через Одессу, составляла 18,64 коп. золотом, в 1889 г. – 25 коп. золотом. В соответствующие годы фунт чая в Кяхте оценивался в 17,37 коп. золотом и 20,40 коп. золотом<sup>595</sup>. «В Кяхту в 1890 г. из Ханькоу отправлено чаев 70 284 пикюля или 1 830 196 фунтов,

---

<sup>593</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396. Л. 26.

<sup>594</sup> Там же. Л. 103.

<sup>595</sup> Там же. Л. 76 об.

при этом стоимость чая, отправленного в Кяхту, на 18 % ниже стоимости отправленного через Одессу. Пикуль чая, отправленного в Кяхту, стоит здесь 26,04 лана, а в Одессу 31,92 лана»<sup>596</sup>.

Отправки первосборного байхового чая<sup>597</sup> позволяли окупить высокий таможенный тариф на его ввоз в Россию и выгодно продать на русском рынке. Возрастала и стоимость чая, отправленного морским путем через Суэцкий канал, – с 11 148 000 фунтов стерлингов в 1887 г. до 24 428 000 фунтов стерлингов в 1891 г.<sup>598</sup>

**Вывоз байхового чая по различным направлениям в Россию<sup>599</sup>,  
русских фунтов**

Направление	1888	1889	1890
Одесса	11 154 920	10 987 084	12 346 535
Кяхта	12 805 071	8 739 709	10 376 819
Николаевск	1 717 782	1 149 692	1 147 063
Владивосток	29 832	25 248	27 630
Аян	19 996	32 897	10 744
Лондон	1 165 674	2 993 222	926 528
Другие места	46 113	11 076	1 310
Итого	26 939 388	23 938 929	24 839 629

В 1889 г. Одесса впервые за многие годы опередила Кяхту по количеству привезенного байхового чая и в следующие пять лет – в 1890–1894 гг. удерживала эту позицию лидера. В 1893 г. в Одессу было отправлено

<sup>596</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396. Л. 96 об.

<sup>597</sup> Чай 1-го сбора приготавливался из чайного листа, собранного в конце марта или начале апреля (именно первосборные чаи были самыми дорогими на рынке); чай 2-го сбора – конец мая – июнь; чай 3-го сбора – август (самый дешевый байховый чай).

<sup>598</sup> Там же. Л. 102 об.

<sup>599</sup> Таблица составлена на основе данных: Там же. Л. 55, 68, 91.

261 360 мест чая, в Кяхту через Тяньцзинь – 144 541 место чая<sup>600</sup>; в 1894 г. в Одессу – 175 492 места чая, в Кяхту – 156 971 место чая<sup>601</sup>.

Рост морской чайной торговли также был связан с увеличением количества пароходов ДФ: к концу 1880-х гг. их было уже 7, в 1895 г. – 10, а в 1898 г. – 14<sup>602</sup> (см. Приложение 3). Если взглянуть на «биографию» этих морских судов, то большинство из них окажутся бывшими недостроенными английскими пароходами, как правило, товаро-пассажирскими, которые покупались Министерством финансов и отправлялись на службу в ДФ<sup>603</sup>.

В конце XIX в. Добровольный флот стал одним из самых крупных пароходных предприятий России, вторым после РОПиТ<sup>604</sup>. Рейсы пароходов ДФ, совершаемые в Китай, способствовали формированию новой системы морского транзита русско-китайской торговли, которую можно рассматривать, исходя из отдельных составляющих ее элементов.

**Маршрут.** Долгий путь судна ДФ начинался в Одессе, откуда пароход направлялся через черноморские проливы в Средиземное море. Далее – Суэцкий канал и проход через Порт-Саид. Впереди ждали Красное море, Индийский океан и Малаккский пролив, пройдя через который, судно попадало в воды Восточной Азии. Русский пароход прибывал во Владивосток, сдавал назначенный груз и двигался в Китай (см. Приложение 4).

По мере того как увеличивался флот ДФ, росло и русское судоходство в Ханькоу. В начале 90-х гг. XIX в. здесь уже был целый флот «русских городов»: «Петербург», «Москва», «Орел», «Владивосток», «Нижний Новгород», «Ярославль»<sup>605</sup>. Перед тем как попасть на главный чайный рынок мира, пароходы успевали побывать в крупнейших азиатских портах – русском (Владивосток), японском (Нагасаки), юго-восточных (Сайгон, Сингапур) и китайском (Шанхай). Время на рейсы между отдельными

<sup>600</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396. Л. 140–144.

<sup>601</sup> Там же. Л. 173–175 об.

<sup>602</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 156, 216, 252.

<sup>603</sup> Яровой В. В. Добровольный флот. СПб. : Галерея-принт, 2010. 154 с.

<sup>604</sup> Под флагом России : История зарождения и развития морского торгового флота. С. 206–207.

<sup>605</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 167 об.



портами могло занимать до двух недель. Путь от Шанхая (р. Вусунг) до Ханькоу требовал до четырех дней сплава по Янцзы. Здесь же нанимали местного лоцмана, чтобы благополучно пройти по трудной для морских пароходов китайской реке.

### Рейсы Добровольного флота в 1883 г.<sup>606</sup>

Пароход	Порт отправления	Дата отправления	Порт прибытия	Дата прибытия
Россия	Нагасаки	27 апреля	Ханькоу	3 мая
	Ханькоу	19 мая	Сингапур	30 мая
Петербург	Нагасаки	1 мая	Ханькоу	6 мая
	Ханькоу	22 мая	Сингапур	7 июня
Кострома	Посьет	14 мая	Вусунг	18 мая
	Вусунг	20 мая	Ханькоу	24 мая
	Ханькоу	12 мая	Сингапур	23 мая
Нижний Новгород	Нагасаки	3 июня	Вусунг	5 июня
	Вусунг	11 июня	Ханькоу	15 июня
	Ханькоу	3 июля	Сингапур	18 июля

**Контракт.** Любому посещению русским судном Ханькоу предшествовало заключение специального контракта с чайной фирмой (это могли быть русские и иностранные торговые дома), который регламентировал направление парохода (Ханькоу – Одесса) и количество груза, который он принимал от конкретного торгового дома.

«При сем препровождаю Вам копии с договоров на перевозку чая», писал агент ДФ в Ханькоу Молчанов в 1890 г. и приводил длинный список чайных домов, отправлявших чай на русских пароходах:

«А) на 1-м пароходе: 1) М. Н. Сабайниковойсов (?) – 100 тонн; 2) Шварцъ – 100 тонн; 3) Товарищество Братья К. и С. Поповы – 1500 тонн; 4) Петра Боткина сыновья – 600 тонн; 5) Токмаков, Молчанов и К<sup>о</sup> – 400 тонн; 6) Молчанов, Печатнов и К<sup>о</sup> – 300 тонн; 7) Вогау и К<sup>о</sup> – 300 тонн; 8) Боткин и сын – 200 тонн; 9) Борхардт, Гидельфельд и К<sup>о</sup> – 50 тонн; 10) Д.

<sup>606</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 96–105.

и Р. Расторгуевы – 400 тонн; 11) Вдова А. Катуар с сыновьями – 250 тонн; 12) Московский торговый банк – 150 тонн;

Б) на 2-м пароходе: 1) Товарищество Братья К. и С. Поповы – 1500 тонн; 2) Токмаков, Молчанов и К<sup>о</sup> – 200 тонн; 3) Молчанов, Печатнов и К<sup>о</sup> – 50 тонн; 4) Вогау и К<sup>о</sup> – 150 тонн; 5) Боткин и сын – 400 тонн; 6) Вдова А. Катуар с сыновьями – 200 тонн»<sup>607</sup>.

Далее были еще 3-й, 4-й и 5-й пароходы, которые также в 1890 г. перевозили чайный груз по контрактам. Помимо данных о количестве отправляемого чая в Россию, можно увидеть также и названия русских торговых домов, которые в рассматриваемое время действовали в Ханькоу<sup>608</sup>. С Добровольным флотом «работали» почти все русские чайные фирмы. Фрахтовали грузы на русские пароходы и иностранные дома: «B.S Deacon», «Rodevald & Co», «Reid Evens & Co», «Evans Pugh & Co», «Jardine Matheson & Co» и др.<sup>609</sup> Но груз от иностранцев уступал русским, так как пароходы ДФ фрахтовались до Одессы.

Контракт также регламентировал различные выплаты, которые могли быть получены той или иной стороной в случае задержки парохода при его движении в Ханькоу или в Одессу. Если чайный груз поступал медленно и задерживался, то «за каждый день задержки свыше договорных простойных дней товарохозяин уплачивает по 400 рублей... производя уплату эту день за день и т. д.»<sup>610</sup>

Некоторые партии чая грузились по факту прибытия парохода в Ханькоу, без предварительного соглашения<sup>611</sup>. Чаеоторговцами в данном случае были иностранцы или русские купцы, но в любом случае Добровольный флот был заинтересован в контракте и даже готов был делать скидки на фрахт. Такая схема была эффективнее и вносила порядок.

---

<sup>607</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219. Л. 16.

<sup>608</sup> Там же.

<sup>609</sup> Там же. Д. 318. Л. 147 об.

<sup>610</sup> Там же. Д. 219. Л. 51.

<sup>611</sup> Там же. Л. 94.

**Груз.** Вопросом первостепенной важности являлась погрузка чая на пароход. Донесения агентов ДФ в Ханькоу переполнены различного рода информацией о том, сколько было погружено товара на конкретное русское судно. В одном из донесений за 1892 г. мы находим: «На пароходе “Саратов” (отправлено чая) – 5 122 (тонны); “Петербург” – 1 755; “Нижний Новгород” – 4 062; “Орел” – 4 934; “Россия” – 1 679; “Москва” – 2 825; итого – 20 360 (тонн)»<sup>612</sup>. Чайные партии отправлялись на русский рынок по частям по мере закупки и в зависимости от прибытия судна: «на 1-м пароходе 15-го договора отправлено – 5 575 тонн; 2-м 6-го договора – 2 500 (тонн); 3-м 10-го договора – 5 000 (тонн)...» и т. д.<sup>613</sup>

Порой внутри этой схемы «договор – пароход – груз» случались сбои. В 1890 г. пришедший в Ханькоу пароход «Орел» под руководством капитана С. И. Кази оказался менее вместительным, чем ожидалось. Вместо предполагаемых по контракту 5 725 тонн чайного груза судно могло принять только 5 200 тонн чая, «поэтому у каждого грузчика пришлось сделать пропорциональную сбавку»<sup>614</sup>. Однако не все чайные дома остались довольны такой «пропорциональной сбавкой». По этому поводу у руководства ДФ возник спор с фирмой «Токмаков, Молотков и К°». Торговый дом утверждал, что пароход взял груз на 42 тонны меньше, чем условлено по контракту, и требовал, чтобы остаток отправили на следующем пароходе «Петербург». В Санкт-Петербурге считали, что недогруз составил не более 9 тонн, которые, впрочем, вполне согласны были погрузить на следующее судно<sup>615</sup>. Однако в этом же году схожая ситуация произошла с пароходом «Москва», который тоже не смог взять весь предназначенный для него груз<sup>616</sup>.

**Конкуренция.** Из-за нехватки русских пароходов торговые дома обращались к услугам иностранных пароходных компаний. В сведениях из

---

<sup>612</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 318. Л. 89.

<sup>613</sup> Там же. Д. 219. Л. 48 об.

<sup>614</sup> Там же. Л. 48.

<sup>615</sup> Там же. Л. 66–69.

<sup>616</sup> Там же. Л. 84.

Ханькоу за сентябрь 1890 г. сообщается: «...При сем имеем честь препроводить сведения об отправке отсюда байховых чаев в нынешнем году на прямых пароходах в Одессу: на пяти Ваших (т. е. ДФ. – И. Х.) пароходах – 17 226 тонн 12 фунтов; трех пароходах Modul line – 14 194 тонн 03 фунта»<sup>617</sup>. В 1891 г. «на Ваших и английских пароходах было вывезено 33 437 тонн 17 фунтов»<sup>618</sup>.

Участие иностранных пароходов в морской русско-китайской торговле в 80-е и 90-е гг. XIX в. также хорошо прослеживается по статистике судов, приходивших под разными флагами в Одессу из Китая.

#### Приход судов в Одессу из Китая<sup>619</sup>

Год	Флаг	Приход
1885	российский	5
	германский	1
1886	российский	2
	английский	1
1887	российский	3
	голландский	1
1888	российский	4
	английский	2
1889	российский	4
	английский	2
1890	российский	5
	английский	3
1891	российский	4
	английский	3
1893	российский	5
	английский	1
1894	российский	6
	английский	1
1895	российский	4
	английский	1
1896	российский	3
1897	российский	4
1899	российский	2

Немецкие, английские, голландские пароходы оставались активными участниками русско-китайской торговли, хотя количество их рейсов

<sup>617</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219. Л. 143.

<sup>618</sup> Там же. Д. 318. Л. 87.

<sup>619</sup> Подсчитано по: Обзор внешней торговли России... СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1886–1901.

существенно сократилось. Их посредничество помогало поддерживать чайный транзит на должном уровне в условиях недостатка русских пароходов.

#### Отход судов из Батуми в Китай<sup>620</sup>

Год	Флаг	Отход
1887	английский	1
1888	шведско-норвежский	1
	английский	5
	германский	1
1889	английский	15
	германский	2
1890	английский	10
	шведско-норвежский	2
1891	английский	8
	норвежский	4
	итальянский	2
1892	норвежский	3
	английский	12
1893	норвежский	3
	английский	7
1894	норвежский	1
	английский	2
1895	английский	10
	австро-венгерский	1
1896	английский	10
	норвежский	1
1897	английский	13
1899	английский	20

В данном случае речь идет о вывозе на китайский рынок керосина – единственного русского товара, который более-менее успешно продавался в Китае в последней четверти XIX в. Следует обратить внимание на то, что весь морской транзит по этой линии сосредоточился в руках иностранцев,

<sup>620</sup> Подсчитано по: Обзор внешней торговли Российской империи... СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1888–1901.

среди которых преобладали англичане: в 1899 г. из Батуми отбыло 20 английских пароходов<sup>621</sup>, что превышает количество всех судов у Добровольного флота в это время. Россия вплоть до конца XIX в. не располагала достаточным количеством пароходов для полноценного обеспечения двухсторонней русско-китайской торговли.

**Фрахт.** Ставки фрахта также играли ключевую роль как в конкуренции между пароходными компаниями, так и в выборе со стороны чайных домов пароходов для отправки своих товаров. Фрахт – это главный источник заработка парохода. Стоимость фрахта зависела от скорости доставки, пункта назначения (Лондон или Одесса), состояния чайного рынка, количества пароходов и т. д. Пароходы конкурировали за право первым объявить фрахтовые ставки и затем их удержать. Им также приходилось вступать в конкуренцию с отправителями грузов, которые не торопились соглашаться на первые объявленные цены и ожидали их снижения.

В русско-китайской торговле речь шла о размере фрахта, который брали пароходы, идущие в Лондон (в основном это иностранные суда: чай в этом случае из Лондона транзитом через Европу доставлялся к русским европейским границам), или пароходы, направляющиеся прямо в Одессу (корабли Добровольного флота, а также иностранные – английские, немецкие и пр.). При этом большое значение имел маршрут: прямо в Одессу или предусматривалась перегрузка в Шанхае или в Порт-Саиде. То же самое касалось и пароходов, назначенных в Лондон.

В 80-е гг. XIX в. можно наблюдать следующее соотношение ставок фрахта для лондонского и одесского направлений чайной торговли:

**Котировки ставок пароходного фрахта<sup>622</sup>, фунты стерлингов**

Год	Лондон		Одесса
	Начало мая	Начало октября	
1881	5–3,10	2,15	нет данных
1882	6,10–3	2 <sup>7</sup> / <sub>6</sub>	4,10

<sup>621</sup> Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1899 год. С. 75.

<sup>622</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396. Л. 30 об.

1883	5,10–3,10	2,10–2 <sup>7</sup> / <sub>6</sub>	4
1884	5–2,5	3,10–3	4,5–3
1885	4–2,5	3,5	4,5–4
1886	4–3,10	3–3 <sup>7</sup> / <sub>6</sub>	3–2,10
1887	4	1– <sup>7</sup> / <sub>6</sub>	2,10
1888	нет данных	нет данных	2,10
1889	4–2	нет данных	3,51–3

На протяжении 1880-х гг. в начале чайного сезона ставки фрахта для пароходов, направлявшихся в Лондон, были выше, чем для Одессы. Осенью, когда из Ханькоу вывозился дешевый чай последнего сбора, ставки фрахта падали, и ставки на Одессу становились выше, чем для лондонского направления. В 90-е гг. XIX в. чайный рынок Лондона открылся для Индии, а Китай стал стремительно терять значение поставщика чая на Британские острова. Соответственно, сократилось количество пароходов, назначенных в Лондон, и снизилась конкуренция для Одессы.

**Организация.** К организационным вопросам морской торговли Добровольного флота в Китае следует отнести: зарплату лоцману за провод парохода по Янцзы до Ханькоу и обратно в море; плату за приход в порт (так называемый ластовый сбор); погрузку товара в трюмы; зарплату агенту в Ханькоу; расходы на телеграммы; расходы на починку судна (смазка лаком, запайка и прочий мелкий ремонт); различные мелкие расходы; иногда – покупку досок, канатов и пр.<sup>623</sup>. В совокупности эти расходы могли превысить сумму в 3 тыс. руб., но являлись необходимыми. Издержки компенсировались фрахтом и, отчасти, пассажирскими перевозками.

Исследователь А. П. Субботин приводил данные по расчету расходов на доставку одного полуящика<sup>624</sup> чая из Ханькоу на русский рынок морским путем:

<sup>623</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219. Л. 102–111.

<sup>624</sup> Укупорка китайского чая происходила в различные по вместимости ящики. Среди них были: *ящики* – вместимостью от 102 до 108 фунтов чая, *полуящики* – от 67 до 70 фунтов чая и *четвертьящики* – вместимостью от 25 до 27 фунтов (Субботин А. П. Чай и чайная торговля в России и других государствах: производство, потребление и распределение чая. СПб.: А. Г. Кузнецов, 1892. С. 314).

**Расходы на доставку полуящика чая  
от Ханькоу в Россию через Одессу<sup>625</sup>**

Статья расходов	Стоимость
Склад в Ханькоу и прочие расходы	27 коп.
Страхование на складах в Ханькоу	07 коп.
Обшивка камышовой кожей	43 коп.
Переноска и перегрузка на пароходах – 5 фын. Комиссия за покупку – 40 фын	1 руб. 16 коп.
Страхование до Одессы	50 коп.
Фрахт до Одессы с тонны	2 руб. 92 коп.
Таможенные расходы в Одессе, выгрузка, комиссия и плата экспедитору	1 руб.
Провоз от Одессы до Нижнего Новгорода, погрузка в Одессе и выгрузка в Нижнем	2 руб.
Страхование в пути от Одессы до Нижнего Новгорода	40 коп.
Итого от Ханькоу до Нижнего Новгорода через Одессу	8 руб. 75 коп.

Другой существенной статьёй расходов Добровольного флота являлось содержание собственного агента в Ханькоу, который бы информировал управление ДФ о текущем состоянии дел и решал на месте многие организационные вопросы.

В 1889 г. содержание агента в Ханькоу обходилось намного дешевле, чем в других портах: в Одессе – 32 759 руб., во Владивостоке – 12 626 руб., в Москве – 7 474 руб., в Стамбуле – 2 471 руб., в Коломбо – 2 892 руб., в Ханькоу – 341 руб. 43 коп.<sup>626</sup> В конце 90-х гг. XIX в., с развитием морской русско-китайской торговли, увеличивались и расходы на агентов: в 1896 г. зарплата ханькоуского агента составляла уже 17 472 руб.<sup>627</sup> Кроме того, появляются агенты в других портах – Шанхае и Гонконге. Если в английской колонии зарплата представителя ДФ была небольшой (не доходила и до 500 руб.), то в Шанхае в 1898 г. она составляла 20 тыс. руб.<sup>628</sup> К концу века, в 1899 г., расходы на агентов ДФ составляли: в Москве – 25 743 руб.,

<sup>625</sup> Субботин А. П. Чай и чайная торговля в России и других государствах : производство, потребление и распределение чая. С. 533.

<sup>626</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 159.

<sup>627</sup> Там же. Л. 222.

<sup>628</sup> Там же. Л. 241.



в Ханькоу – 25 469 руб. 61 коп., в Одессе – 21 498 руб., в Шанхае – 14 393 руб. 29 коп.<sup>629</sup> Агент в Ханькоу по уровню содержания занял второе место после Москвы, что говорит об огромном росте значения этого порта для торговли пароходного общества. Шанхай следовал сразу за Одессой.

С 1885 г. функции агента ДФ в Ханькоу выполнял господин Н. М. Молчанов, глава чайной фирмы «Молчанов, Печатнов и К<sup>о</sup>»<sup>630</sup>. Однако в начале 1890-х гг. Молчанова стали обвинять в том, что он «отдает предпочтение тем, от кого получает чай на комиссию»<sup>631</sup>. В итоге в 1892 г. в Ханькоу отправили специального представителя ДФ, который следил за погрузкой чая.

Свою кандидатуру руководству ДФ в качестве коммерческого агента в Ханькоу предложил некто господин С. Н. Милютин. Он писал, что обязуется «...никакой торговли не производить, ни гласно, ни частно. Приезжать в Ханькоу на время чайного сезона для... нагрузки, получения грузов и отправки исключительно пароходов Добровольного флота. После сезона выезжать отсюда в Петербург и докладывать о ходе дел». Заработок С. Н. Милютина был такой же, как и у фирмы «Молчанов, Печатнов и К<sup>о</sup>» – «2½ % с суммы фрахта за грузы, зафрахтованные в Москве, и 4 % за взятые здесь грузы»<sup>632</sup>.

Проблемы с грузовыми и прочими операциями также возникали у пароходов ДФ в Шанхае, где функции агента Добровольного флота выполняла английская компания «Fearon Low & Co». В начале 1890-х гг. ДФ обратилась к русскому консулу в Шанхае Ю. А. Редингу с просьбой взять на себя функции коммерческого агента. Консул отказался, аргументируя тем, что «...наем лоцманов... расписки по отчетам – дело очень легкое, но может случиться, что пароход захочет грузиться грузом в Шанхае, тогда дело

---

<sup>629</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 258 об.

<sup>630</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 318. Л. 145 об.

<sup>631</sup> Там же. Л. 2.

<sup>632</sup> Там же. Л. 114.

делается для меня невозможным, у меня нет ни людей, ни приспособлений, ни времени собирать фрахты и следить за грузами большого парохода»<sup>633</sup>.

**Баланс.** В течение 80-х гг. XIX в. Добровольный флот наладил тесные контакты с чайным рынком Ханькоу, взял на себя перевозку большей части груза, приготовленного в этом порту для России.

### Вывоз чая из Ханькоу в Россию на пароходах Добровольного флота<sup>634</sup>

Год	Дата	Пароход	Количество, пудов	Стоимость (руб. золотом)
1886	14 мая	Царица (РОПиТ)	58 261	455 137
	16 мая	Россия	56 831	443 369
	3 июня	Царь (РОПиТ)	56 998	445 271
1887	16 мая	Россия	56 870½	419 933
	23 мая	Петербург	60 572	447 266
	13 июня	Москва	68 195	503 551
1888	18 мая	Москва	68 408	510 052
	28 мая	Россия	61 687	459 940
	23 июня	Кострома	103 301	770 212
	27 июня	Петербург	34 490	257 157
1889	23 мая	Москва	78 620	736 826
	2 июня	Россия	66 100	619 493
	19 июня	Кострома	105 733	990 928
	27 июня	Петербург	54 937	514 872
1890	23 мая	Орел	104 607	1 497 469
	31 мая	Петербург	56 847	692 865
	12 июня	Кострома	109 221	1 331 218
	16 июня	Москва	45 954	560 100
	23 июня	Россия	31 567	384 750
1891	22 мая	Орел	5 075	1 489 817
	30 мая	Петербург	2 849	691 781
	8 июня	Н. Новгород	5 315	1 564 271
	14 июня	Москва	2 067	461 973
	29 июня	Кострома	4 195	941 784

Русские торговые дома в Ханькоу в это время развивали свою деятельность, а иностранцы постепенно покидали Китай, так как переходили к потреблению индийского и японского чая. Пароходы ДФ поспевали к открытию чайного рынка (май, июнь) и возвращались назад в Одессу

<sup>633</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 318. Л. 9 об.

<sup>634</sup> Подсчитано по: АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396.

с полным трюмом китайского груза. Однако торговый баланс в этот период складывался не в пользу России. Русские товары не находили покупателя в китайских портах. Только бакинский керосин, вывоз которого в Китай начнется в конце XIX в., даст надежду на изменение ситуации, но это произойдет позже.

#### Вывоз из Одессы в Китай<sup>635</sup>, руб.

Год	Жизненные припасы	Изделия	Всего
1885	30 626	12 544	43 170
1886	338 645	57 427	396 072
1887	4 013	72 814	72 814
1889	3 502	167 930	171 432
1890	308	16 322	16 630
1891	1 206	78 642	86 483
1892	7 267	50 849	63 122
1893	2 517	31 143	34 483

В 80–90-е гг. XIX в. в Китай морским путем вывозились сахар-рафинад (в 1888 г. – на 73 468 руб.), табак крошеный (в 1888 г. – на 49 руб.), папиросы (в 1888 г. – 270 000 руб.), ликеры и водка (в 1888 г. – 184 руб.), веревка (в 1888 г. – 287 руб.), бумажные ткани (в 1888 г. – 875 руб.), свечи стеариновые (в 1888 г. – 323 руб.). Номенклатура товара была разнообразной, но стоимость ее вывоза была несопоставима со стоимостью чая, ввезенного морским путем.

Несмотря на это, в специально подготовленной справке для Министерства финансов о торговле России с Китаем приводились следующие данные:

#### Русско-китайская торговля в 1890–1891 гг.<sup>636</sup>

Направление торговли	1890		1891	
	Привоз в Россию	Вывоз в Китай	Привоз в Россию	Вывоз в Китай
Сибирь	5 145	211	5 351	181
Одесса	3 712	687	5 777	884

<sup>635</sup> Подсчитано по: Обзор внешней торговли России... СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1886–1895.

<sup>636</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 488. Д. 488. Л. 5.

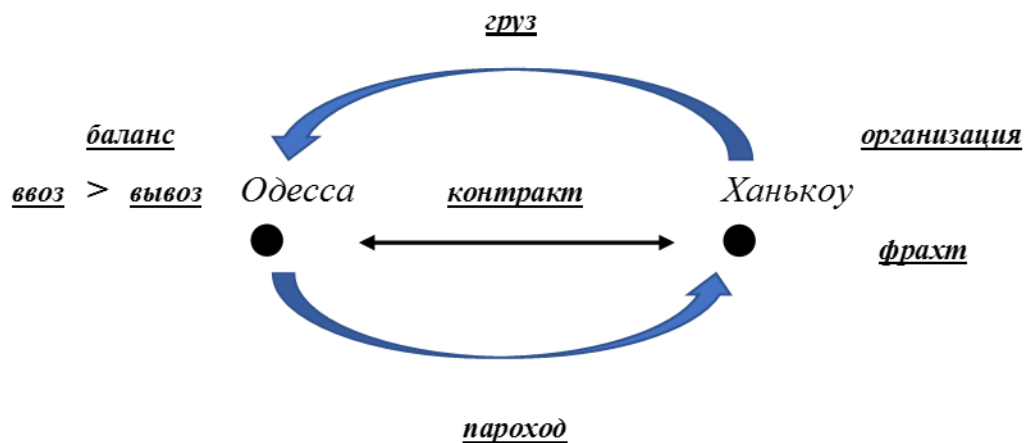
Итого	8 857	898	11 128	965
Весь оборот	9 755		12 093	

Цифры указывали, что увеличение товарооборота в русско-китайской торговле происходило за счет развития морской торговли с Китаем. «Морской путь представляется важнейшим в отношении нашего отпуска в китайские порты, так как через Одессу в указанные годы вывезено от 76 до 89 % отпускаемых нами товаров» – сообщает источник. «Следует заметить, что по русским официальным данным отпуск из Одессы ничтожен по сравнению с вывозом по азиатской границе. Это разногласие источников объясняется тем, что товары, вывозимые из России сухим путем, не достигают открытых для европейцев китайских портов, а также тем, что многие из доставляемых в Китай на иностранных судах товаров отмечаются в русских портах отпущенными в другие государства»<sup>637</sup>.

К концу XIX в. Кяхта практически потеряла всякую значимость как рынок сбыта в империю Цин, а если учитывать вывоз керосина, разных товаров, в том числе и недосчитанных таможей, то, возможно, экспорт из Одессы на китайский рынок был значительно больше, чем принято было думать. И, тем не менее, дисбаланс был очевиден. Это было главной проблемой русско-китайской торговли, с которой не справился и Добровольный флот.

**Система.** Проведенный анализ деятельности Добровольного флота в рамках морских торговых отношений России и Китая в 80–90-е гг. XIX в. позволяет выделить модель морского транзита между Одессой и китайскими портами (Ханькоу, Шанхай).

<sup>637</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 488. Л. 6.



Система морского транзита Одесса – Ханькоу

- Контракт между ДФ и торговыми домами в Ханькоу являлся условием морского транзита товаров.
- ДФ отправлял в Ханькоу свой пароход, который заходил в китайский порт на обратном пути из Владивостока.
- В Ханькоу пароход ДФ получал фрахт за принятие чайного груза. Фрахт мог уплачиваться как русскими, так и иностранными торговыми домами. Фрахтовать пароход можно было по контракту или непосредственно на месте.
- Приходу парохода в Ханькоу сопутствовали различные логистические расходы. Контролем за исполнением контракта, погрузкой груза на пароход и прочими организационными вопросами занимался специальный агент ДФ в Ханькоу.
- Чайный груз составлял главную (единственную) часть товара, которые вывозили пароходы ДФ в Одессу. Согласно контракту, чай от одного торгового дома мог вывозиться по частям на нескольких пароходах.
- В период второй половины XIX в. пароходы ДФ не внесли никакого серьезного вклада в процесс вывоза русских товаров в Китай. Одесское направление морской русско-китайской торговли являлось односторонним.

В течение 80–90-х гг. XIX в. Одесса приобрела огромное значение для русско-китайской чайной торговли. Благодаря деятельности Добровольного флота, между одесским портом и Ханькоу сформировалась самостоятельная система морского транзита. Однако качественного развития у этой системы не было, кроме роста товаропотока из Китая. Сказывалось расстояние, конкуренция с иностранными пароходами, а также отсутствие русского товара, интересующего Китай. В то же время полноценное развитие морской чайной торговли упиралось в проблему дифференциальных таможенных ставок, которые в этот период были установлены на западных границах Российской империи. В итоге, к началу XX в. перечисленные противоречия сделали одесское направление морской русско-китайской торговли малоперспективным.

### **3.4. Дальневосточная система морского транзита русско-китайской торговли**

Пекинский договор 1860 г. обозначил включение региона дальневосточного Приморья в состав Российской империи<sup>638</sup>. Удобное географическое расположение делало русский Дальний Восток весьма значимым с точки зрения развития морских торговых связей России со странами Тихоокеанского региона. Этому процессу должен был способствовать режим порто-франко, установленный для русских дальневосточных портов сразу же после присоединения Приморья к России<sup>639</sup>. Однако развитие внешних торговых связей здесь напрямую зависело от того, какую роль играли приобретенные территории Приамурья и Приморья в русской внешней политике.

---

<sup>638</sup> Русско-китайские отношения в XIX в. : материалы и документы. Т. 1 : 1803–1807 / [сост. М. Б. Давыдова и др.]. М. : Памятники исторической мысли, 1995. С. 34–35.

<sup>639</sup> Лукьянов И. В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб. : Нестор-История, 2008. С. 130.

Известный ученый А. В. Ремнев в своей работе писал, что с момента присоединения Дальневосточного региона правительство России долгое время не могло решить, что для нее значат эти территории<sup>640</sup>. В отсутствие четко выстроенного правительственного курса велись споры относительно геополитического значения Дальнего Востока. Разные мнения были по вопросу выгоды содержания этого региона для казны и даже необходимости его для России. Так продолжалось вплоть до того, как пост министра финансов занял С. Ю. Витте, кардинально изменивший правительственный курс относительно дальневосточной периферии империи<sup>641</sup>. До этого времени периферийный характер Приморья, отсутствие сухопутных и морских средств коммуникации стали причиной плохой развитости торговых контактов с китайскими портами, которые здесь были наиболее близки от русских границ.

Центром внешней торговли Приморья в рассматриваемое время стал Владивосток. По данным К. А. Скальковского, в 1879 г.  $\frac{1}{3}$  привоза в данный порт приходилось на Японию (Нагасаки),  $\frac{1}{3}$  на Германию (Гамбург) и остальная часть на Кронштадт, Сан-Франциско и Чифу<sup>642</sup>. По данным за 1896 г. соотношение уже изменилось в пользу отечественных товаров: 30 % товаров ввозилось из Германии, 25 % – из европейской России, 13 % – из Англии, 12 % – из Китая, 13 % – из Японии и 5 % – из США. В это же время 25 % ввозимого товара приходилось на мануфактуру, 15 % – на хлеб, зерно и муку, 10 % – на другие жизненные припасы<sup>643</sup>. Чай до самого конца XIX в.

---

<sup>640</sup> Ремнев А. В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск : Омск. гос. ун-т, 2004. С. 199–223.

<sup>641</sup> Романов Б. А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Л. : Изд. Ленингр. вост. ин-та им. А. С. Енукидзе, 1928. С. 8.

<sup>642</sup> Скальковский К. А. Русская торговля в Тихом океане: экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Кореи, Китае, Японии и Калифорнии. СПб. : Тип. А. С. Суворина, 1883. С. 32.

<sup>643</sup> Сибирь и Великая Сибирская железная дорога / М-во фин. деп. торговли и мануфактур. 2-е изд., испр. и доп. СПб. : Тип. И. А. Ефрона, 1896. С. 223.

не играл существенной роли в импорте во Владивосток: в 1881 г. на данный порт приходилось только 0,5 % всего ввезенного в Россию чая<sup>644</sup>.

Отсутствие эффективного транспортного сообщения в Южно-Уссурийском крае являлось главной причиной сложившейся ситуации. В более выгодном положении оказывался Николаевск-на-Амуре. Река Амур, будучи естественной транспортной артерией для транзита товара, сделала Николаевск центром чайной торговли Дальнего Востока в последней четверти XIX в. Из ввозимых в порт товаров, чай занимал 35 % от общего количества. Относительно же общего количества ввозимого в Россию чая исследователи называют цифры в 6,5 % в 1881 г. и 15 % в 1898 г., которые приходились именно на Николаевск-на-Амуре<sup>645</sup>. До конца XIX в. дальневосточное направление русско-китайской чайной торговли занимало последнее место среди всех направлений чайного транзита.

#### **Вывоз чая из Ханькоу в Россию<sup>646</sup>, фунтов**

Год	Через Тяньцзинь в Кяхту	Морем в Европу (Одесса, Лондон)	В Николаевск-на-Амуре
1875	4 276 638	4 375 928	184 200
1876	4 868 516	2 678 601	295 276
1877	6 513 768	1 931 761	248 815
1878	6 471 130	1 188 884	284 456
1879	12 068 216	1 977 724	329 008
1880	9 116 986	5 739 557	820 128
1881	8 156 827	5 113 826	698 100

Река Амур являлась главным фактором развития дальневосточной внешней торговли в рассматриваемое время, поэтому от условий судоходства

<sup>644</sup> Устюгова О. А. Русско-китайская чайная торговля на Дальнем Востоке во второй половине XIX в. // Шестая дальневосточная конференция молодых историков, 3–5 апреля 2000 г. : сб. материалов / отв. ред. Л. Е. Фетисова. Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 2001. С. 213–220.

<sup>645</sup> Там же.

<sup>646</sup> Таблица сведена на основе данных: Скальковский К. А. Русская торговля в Тихом океане: экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии. С. 258–259.



по ней напрямую зависел и процесс торговых отношений России и Китая в названном регионе. При этом устье Амура было мелководным, замерзало на восемь месяцев в году, река была плохо обследована, а пароходы, которые плавали на Амуре, в большей степени были задействованы в золотопромышленности и перевозке казенных грузов, а не в чайной торговле<sup>647</sup>.

В донесениях русских консулов из Фучжоу можно увидеть весьма нелицеприятную характеристику амурского пароходства, занятого в русско-китайской чайной торговле. Чай, проделав долгий путь из Ханькоу до Николаевска, в ходе перевозки по Амуру мог попросту сгореть благодаря вылетающим из пароводных труб углям<sup>648</sup>. Плохо был обследован и сам Амур, что всегда оставляло риск кораблекрушения. Все это «заставляет чаоторговцев желать иметь гарантии, что отправляемый ими чай не будет сожжен и не останется на дне Амура»<sup>649</sup>. В свою очередь владельцы пароходов не торопились предоставлять страхование товаров, видимо, по причине нежелания брать на себя ответственность или нежелания «возиться с этим делом», довольствуясь правительственной субсидией<sup>650</sup>

Эффективное пароходное сообщение, таким образом, становилось одним из главных условий развития морской торговли с Китаем. Однако становление русского пароходства на Дальнем Востоке происходило медленно и с большим трудом. В этом процессе можно увидеть становление отдельных небольших судоходных предприятий и появление проектов, которые предполагали более широкое развитие морской торговли, но по причине своей высокой стоимости отвергались правительством России.

**«Товарищество Амурского пароходства».** Данное предприятие начало свою деятельность в 1871 г. и к концу XIX в. сосредоточило в своих руках речное судоходство русского Дальнего Востока и, отчасти, каботажное

---

<sup>647</sup> Субботин А. П. Чай и чайная торговля в России и других государствах. С. 518

<sup>648</sup> АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. Д. 2. Л. 218 об.

<sup>649</sup> Там же. Л. 218 об.–219.

<sup>650</sup> Там же.

плавание приморского побережья <sup>651</sup>. Однако с дальними рейсами у «Товарищества» работа так и не сложилась, хотя такие интенции можно наблюдать с самой ранней истории этой пароходной компании. В 1871 г. учредители названного предприятия Д. Е. Бенардаки, А. А. Ухтомский, А. К. Этолин планировали создание прямых пароходных линий, которые связали бы Николаевск и Ханькоу<sup>652</sup>. Но это намерение так и не получило своего развития, видимо, по причине дороговизны содержания подобной китайской линии.

Каботажное плавание между портами Приморья в 60–70-е гг. XIX в. изредка совершали корабли Сибирской военной флотилии, ставка которой располагалась во Владивостоке<sup>653</sup>. Основная же часть сообщений между Владивостоком и Николаевском, русских портов с Японией, Кореей и Китаем осуществлялась на зафрахтованных иностранных пароходах. Попытку изменить ситуацию можно увидеть в 1876 г., когда департамент торговли и мануфактура Министерства финансов заключили правительственный контракт с надворным советником Я. Н. Бутковским.

**Проект пароходной компании Яна Бутковского.** Согласно контракту от 5 августа 1876 г., на Дальнем Востоке создавалась частная пароходная компания, в обязанности которой входили перевозка почты, казенных грузов, высоких чинов, арестантов и переселенцев, а также пассажиров и товаров<sup>654</sup>. Предполагалась организация пароходных сообщений по трем судоходным линиям: линии Татарского пролива – между Владивостоком и Николаевском; по заграничной линии – между Владивостоком и Ханькоу, с заходом в Нагасаки и Шанхай; по линии Амурского залива – между Владивостоком и мысом Посьет. Помильная плата за рейсы по названным линиям определялась в размере: 8 936 руб. за судоходство по линии Татарского пролива, 7 412 руб. – за рейсы по заграничной линии и 1 690 руб. – по линии Амурского залива, всего 18 038 руб. в год. При этом контрагент должен был

---

<sup>651</sup> Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. С. 244–246.

<sup>652</sup> РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 439. Л. 1–3.

<sup>653</sup> Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. С. 224.

<sup>654</sup> НИОР РГБ. Ф. 273. К. 13. Ед. хр. 25. Л. 103–110.

самостоятельно приобрести пароходы для содержания названных линий. Среди 40 статей названного контракта можно упомянуть последнюю, согласно которой Я. Н. Бутковский в военное время обязывался предоставить свои пароходы в полное распоряжение правительства. Торговые суда в правительственных кругах России рассматривались как подспорье военному флоту<sup>655</sup>.

Однако финансовые затруднения не позволили Я. Н. Бутковскому организовать пароходство на Дальнем Востоке. Дело развития морских сообщений было приостановлено до 1880 г., когда заключили новый контракт с дальневосточным купцом М. Г. Шевелевым.

**Пароходная компания Михаила Григорьевича Шевелева** стала первым русским предприятием, занимавшимся морскими грузоперевозками на Дальнем Востоке. Положение о предоставлении М. Г. Шевелеву срочных рейсов на Дальнем Востоке было утверждено 7 ноября 1879 г., а сам контракт Министерства финансов с дальневосточным купцом подписали 1 апреля 1880 г. Согласно данному документу «срочное пароходное сообщение должно было открыться в течение навигации 1880 г. и производиться по линиям Татарского пролива и заграничной по 5 полных рейсов в год с заходом в Ханькоу, Нагасаки, Владивосток, залив Святой Ольги, Корсаковский пост, Императорскую гавань, пост Дуэ, залив Де-Кастри и Николаевский, всего 18 664 мили»<sup>656</sup>. М. Г. Шевелев обязался перевозить курьеров, фельдшеров, почту, а также казенные грузы, воинских чинов, арестантов и переселенцев по специально установленным тарифам. Организуемой пароходной компании предоставлялось «исключительное перед другими право» на перевозку при условии исправного содержания сообщения. «Для поощрения предприятия правительство в течении 15 лет со дня открытия сообщения уплачивало Шевелеву за каждую пройденную милю, в течении первых 10 лет по 3 рубля кредитами, а за 18 664 мили

---

<sup>655</sup> НИОР РГБ. Ф. 273. К. 13. Ед. хр. 25. Л. 103–110.

<sup>656</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 2.

55 922 рубля, в остальные же 5 лет помилная плата уменьшается ежегодно на 10 %»<sup>657</sup>.

Принятые по контракту от 1 апреля 1880 г. меры должны были способствовать развитию судоходного предприятия М. Г. Шевелева в первое время его деятельности. Но все-таки они были недостаточны, чтобы в начале 80-х гг. XIX в говорить о сколько-нибудь значимом присутствии русского торгового флота на Дальнем Востоке.

В этой связи в 1886 г. приамурский генерал-губернатор барон А. Н. Корф дал следующую характеристику данному вопросу: «В настоящее время срочное пароходное сообщение в водах Приморской области поддерживается лишь одним пароходом “Байкал”, принадлежащим владивостокскому купцу Шевелеву»<sup>658</sup>. Так как каботажное плавание испытывало острую необходимость в большем участии русских пароходов, писал А. Н. Корф, то единственный пароход М. Г. Шевелева «Байкал» должен был, по настоянию местной администрации, делать шесть рейсов по Татарскому проливу вместо установленных по контракту трех, т. е. «всю навигацию плавать по Татарскому проливу в ущерб своему заграничному плаванию в Шанхай и Ханькоу»<sup>659</sup>.

«Затем, если не срочное, то более или менее правильное сообщение в тех же водах держат два транспортных судна Сибирской флотилии “Ермак” и “Тунгуз”. Но суда эти не могут удовлетворить потребности края в морском сообщении, и потому значительная часть грузов между нашими приморскими пунктами перевозятся иностранными судами, приходящими с товарами из Западной Европы во Владивосток и Николаевск. В последнее время наряду с этими иностранными перевозкой грузов в Татарский пролив занимался также принадлежащий Обществу Добровольного флота пароход “Владивосток”»<sup>660</sup>.

---

<sup>657</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 3.

<sup>658</sup> Там же. Л. 21–21 об.

<sup>659</sup> Там же.

<sup>660</sup> Там же.

**Добровольный флот.** Пароход «Владивосток» в 80–90-е гг. XIX в. был единственным судном ДФ, осуществлявшим рейсы между Приморьем и портами Китая.

**Рейсы парохода «Владивосток», 1882–1883 гг.<sup>661</sup>**

Год, месяц	Порт отправления	Число отправления	Порт прибытия	Число прибытия
декабрь 1882 г.	Шанхай	1	Нагасаки	3
	Нагасаки	6	Сватоу	11
	Сватоу	15	Гонконг	16
	Гонконг	26	Амой	29
январь 1883 г.	Амой	1	Гонконг	2
	Гонконг	12	Сайгон	16
	Сайгон	19	Гонконг	25
февраль	Гонконг	—	Сайгон	8
	Сайгон	13	Гонконг	19
	Гонконг	24	Сайгон	28
март	Сайгон	3	Гонконг	8
	Гонконг	15	Чифу	22
	Чифу	25	Нагасаки	28
октябрь	Нагасаки	29 сентября	Чифу	2
	Чифу	6	Нагасаки	10

Список портов, в которые заходил «Владивосток», включал в себя Чифу, Шанхай, Амой, Нагасаки, Сватоу, Сайгон и Гонконг. Если добавить к этому списку те порты, которые затрагивали рейсы пароходов ДФ на рейсах между Одессой и Владивостоком (Ханькоу, Сингапур), то можно с уверенностью говорить о том, что русское пароходство во второй половине XIX в. стало частью той системы, которую исследователь Мейер определял как *коммерческая система азиатской торговли*<sup>662</sup>, но, к сожалению, лишь незначительной ее частью. Суда ДФ, которые плавали от Одессы до Владивостока и обратно, занимались в основном снабжением Приморья, доставкой чайных грузов и пассажирскими перевозками. Пароход «Владивосток» в основном фрахтовался для перевозок товаров и пассажиров

<sup>661</sup> РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 96–105.

<sup>662</sup> Meyer R. D. Hong-Kong as a global metropolis. P. 149.

между азиатскими портами, был задействован в каботажном плавании и почти не участвовал в процессе русско-китайской торговли. К тому же одного парохода было слишком мало для полноценного развития торговых отношений. В подобной ситуации предложение капитана А. К. Сиденснера о расширении русского судоходства на Дальнем Востоке выглядело вполне уместным.

**Проект капитана А. К. Сиденснера «Русское общество пароходства на Востоке».** В 1885 г. капитан-лейтенант А. К. Сиденснер обратился в Министерство финансов с ходатайством о разрешении ему учредить акционерное общество «Русское общество пароходства на Востоке» для перевозки грузов, пассажиров и почты между портами Приморской области и открытыми портами Кореи, Японии и Китая на тех же основаниях и льготах, которые были предоставлены М. Г. Шевелеву, но с большим числом рейсов и, следовательно, с большей правительственной субсидией<sup>663</sup>. Главной причиной учреждения подобного предприятия называлась насущная потребность в «устранении вредного для нас посредничества иностранных пароходных компаний, приобретающих с каждым годом все более и более прочное в наших водах положение»<sup>664</sup>.

Проект Сиденснера предусматривал учреждение 8 пароходных линий, из которых 4 линии предполагали заход в основные торговавшие с Россией китайские порты (Ханькоу, Шанхай, Фучжоу, Тяньцзинь, Чифу). В общей сложности предложенные линии составили 85 030 миль, и с учетом испрашиваемой помильной платы по 3 руб. за милю Сиденснер просил правительственную субсидию в размере 300 тыс. руб. в год<sup>665</sup>.

Окупаемость пароходных рейсов должна была происходить от расширения грузоперевозок. Автор проекта особые надежды возлагал на увеличение русского сбыта каменного угля и леса в Корею и Китай. Русское

---

<sup>663</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 4.

<sup>664</sup> Там же. Л. 11 об. Особенно автор ходатайства подчеркивал усиление в водах Приморья японской фирмы «Митсубиси», которая при поддержке японского правительства завела почтовое сообщение между Владивостоком и Нагасаки.

<sup>665</sup> Там же.

судоходство также могло бы заняться перевозками скота, лошадей и хлеба из Кореи в Южно-Уссурийский край. Кроме того, проект предполагал решение проблемы чайной торговли Ханькоу и Фучжоу с Приморьем и морскими перевозками до Тяньцзиня, заключавшейся в том, что в условиях монополии иностранных пароходов русские купцы вынуждены были платить огромный фрахт за доставку груза<sup>666</sup>.

Ходатайство Сиденснера передали на рассмотрение Особой комиссии при Министерстве финансов под председательством контр-адмирала Н. В. Копытова. Руководствуясь, с одной стороны, соображениями возрастающего значения побережья на Дальнем Востоке и крайней недостаточностью существующих перевозочных средств, и, с другой, желанием уменьшить правительственные расходы, комиссия Копытова сократила количество предложенных Сиденснером паромных линий с 8 до 5. Из них две линии предполагали связь с открытыми портами Китая: линия Николаевск, Владивосток, Нагасаки, Шанхай, всего 10 рейсов, в том числе 6 с заходом в порты Лазарев и Фузан (Пусан), один с продолжением в Ханькоу и два до Фучжоу; линия Печелийского залива (Бохайвань) – Ханькоу, Фучжоу и Тяньцзинь с заходом в Шанхай, Чифу, Нючжуан, Чемульпо, всего 7 рейсов. В совокупности предложенные 5 линий составляли 115 676 миль и требовали правительственной субсидии в размере 347 028 руб., считая 3 руб. за милю<sup>667</sup>.

Приамурский генерал-губернатор А. Н. Корф по просьбе Морского министерства высказал личное мнение по поводу ходатайства Сиденснера и результатов работы комиссии Н. В. Копытова от 4 марта 1886 г. По мнению А. Н. Корфа, в условиях обязательной поддержки от государственной казны главным критерием проектируемых срочных рейсов должна быть их насущная необходимость и экономическая оправданность<sup>668</sup>. С этой точки зрения большинство паромных линий, предложенных А. К. Сиденснером,

---

<sup>666</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 12.

<sup>667</sup> Там же. Л. 23.

<sup>668</sup> Там же.

затрагивали заграничные воды или вообще не имели связи с русскими портами, что не отвечало потребностям Южно-Уссурийского края. По его мнению, не оправдала бы правительственную субсидию линия Печелийского залива, т. е. судоходство, напрямую связанное с китайскими портами и не имеющее связи с портами Приморской области. А. Н. Корф был уверен, что русские пароходы не выдержали бы конкуренции с китайскими и английскими судами, занятыми в транзите товаров: «Едва ли было бы благоразумно с нашей стороны втискиваться со своими двумя-тремя пароходами в пределы чужого государства и притом на такую линию, которая не только не может иметь ни малейшей связи с нашими окраинами, но до известной степени будет даже вредить нам, так как наша главная задача должна заключаться в изыскании привлечения чаев на Амур... а отнюдь не в удешевлении их доставки на Тяньзинь»<sup>669</sup>.

Барон А. Н. Корф также скептически смотрел на перспективы русского сбыта, на который, в основном, полагался Сиденснер: «В настоящее время Япония и Корея сами сбывают за границу, а в Китае все главные лесные рынки заняты американцами, вытеснить которых оттуда будет нелегко. Добываемый ныне на Сахалине в Дуэ каменный уголь по своему достоинству значительно уступает не только приобретаемому известность Токасимскому, но даже и тому, который недавно стали разрабатывать на острове Мацмай. Вследствие этого, едва ли уголь свой мы можем вывозить в соседние с нами страны, тем более, что они ныне дороже мацмайского, а Китай и Корея ближе лежат к Японии, чем к Сахалину»<sup>670</sup>.

Относительно предложенных комиссией Н. В. Копытова пароходных линий генерал-губернатор Приамурья присоединился к мнению управляющего Морским ведомством, что установление постоянных пароходных рейсов по линиям Владивосток – Мацмай – Сахалин и Петропавловск – Берингов пролив не представляется необходимым. Со

---

<sup>669</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 26.

<sup>670</sup> Там же. Л. 23.



своей же стороны А. Н. Корф предлагал следующие линии пароходного сообщения: 1) линия Татарского пролива; 2) линия Петра Великого; 3) линия заграничная (в течение года пароход должен был посетить Шанхай 7 раз и Чифу – 2 раза); 4) линия Суйфунская (т. е. по южноуссурийской реке Суйфун)<sup>671</sup>. Для содержания рейсов каждой из предложенных линий достаточно было одного парохода, т. е. все судоходство должны были осуществлять 4 русских судна, но для «исполнения экстренной надобности» А. Н. Корф предлагал еще один запасной пароход для связи Владивостока с о. Сахалин.

Содержание названных линий А. Н. Корф считал необходимым предоставить М. Г. Шевелеву, руководствуясь тем, что, во-первых, предприниматель показал добросовестное выполнение заключенного с ним контракта 1880 г., а во-вторых, пароход М. Г. Шевелева «Байкал» уже мог выполнять судоходство по предложенным линиям, и, таким образом, казне придется субсидировать лишь 4 парохода. С учетом привлечения к судоходству парохода «Байкал» (который уже субсидировался в размере 56 тыс. руб. ежегодно), правительственная поддержка должна была составить 203 508 руб. в год<sup>672</sup>.

Дискуссия о дальнейшем развитии русского торгового судоходства на Дальнем Востоке была разрешена на Особом Совещании под председательством А. Н. Корфа с представителями финансового и морского ведомств<sup>673</sup>. Совещанию предстоял выбор между ходатайством А. К. Сиденснера и вариантом пароходных линий, предложенным А. Н. Корфом.

Главная причина отказа капитану Сиденснеру в субсидии на создание «Русского общества пароходства на Востоке» заключалась в слишком высокой сумме пособия в 300 тыс. руб. Сам же Сиденснер считал, что какое-

---

<sup>671</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 23 об.

<sup>672</sup> Там же. Л. 27–27 об.

<sup>673</sup> На совещании присутствовали директор департамента торговли и мануфактуры А. Б. Берг, вице-директор названного департамента коллежский советник В. И. Тимирязев. От Морского министерства – начальник отдела заготовлений главного управления кораблестроения и снабжений генерал-майор А. М. Линден.

либо сокращение предложенного им числа линий не представляется возможным. «Безусловной необходимостью является организация пароходного предприятия в больших размерах со значительными денежными и перевозочными средствами, так как при таких условиях предприятие может рассчитывать на успех в предстоящей ему борьбе с иностранными компаниями»<sup>674</sup>. Собрание посчитало предложенные экономические перспективы «гадательными», повторив точку зрения, высказанную ранее А. Н. Корфом.

Собранию представлялось более выгодным передать будущее судоходство М. Г. Шевелеву по линиям, предложенными приамурским генерал-губернатором, т. е. линии Заграничной, Татарского пролива, Петра Великого и Суйфунской. Единственный спорный вопрос, который возник на собрании, заключался в количестве заходов русских пароходов в Шанхай, которые, согласно принимаемому проекту, предполагалось учредить в количестве 12 рейсов в год. Было замечено, что из общего количества чая, поступающего через азиатскую границу Российской империи, только  $\frac{1}{10}$  приходилась на порты Приморской области, а остальные  $\frac{9}{10}$  шли через Тяньцзинь и далее через Калган в Кяхту. Соответственно, не было необходимости иметь 12 рейсов в год для плавания в Шанхай.

М. Г. Шевелев, присутствовавший на собрании, по этому поводу заметил, что «с установлением правильных рейсов между Шанхаем и Николаевском можно с полным основанием надеяться, что Тяньцзиньская торговля сократится, и купцы предпочтут пользоваться более удобным и дешевым путем на Николаевск»<sup>675</sup>. Итогом работы Особого Собрания стало решение передать новые пароходные линии М. Г. Шевелеву. Однако субсидия в 203 508 руб., по мнению министра финансов, была слишком обременительной для казны, и А. Н. Корфу пришлось вновь пересмотреть проект будущего пароходства на Дальнем Востоке. В итоге генерал-

---

<sup>674</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 17.

<sup>675</sup> Там же. Л. 18.

губернатор остановился на предложении об установлении срочных сообщений посредством 3 морских пароходов: по линиям Татарского пролива, Заграничной и пролива Петра Великого. Общая сумма субсидии составляла 150 тыс. руб.<sup>676</sup> Последнее решение положило конец обсуждению проекта будущих пароходных линий на Дальнем Востоке. 7 июля 1888 г. Министерство финансов России и купец М. Г. Шевелев заключили контракт о содержании срочных сообщений между портами Приморской области и портами Японии, Кореи и Китая<sup>677</sup>.

Таким образом, развитие судоходства на Дальнем Востоке предполагало создание нескольких судоходных линий, часть которых относилась к каботажному плаванию либо должна была связать отдаленные пункты Российской империи (например, Владивосток и Берингов пролив по проекту Сиденснера), а другая часть должна была связать русские порты и иностранные порты Японии, Кореи и Китая. Также предусматривались расширение русского дальневосточного пароходства и борьба с иностранной монополией в сфере морского транзита. Основным предметом обсуждения стал вопрос о размере субсидирования – общей годовой помильной плате, на которой правительство пыталось по возможности сэкономить, и поэтому отвергало дорогостоящие проекты. Таким образом, с одной стороны, мы видим желание поддержать русские позиции в Тихом океане, а с другой – стремление сэкономить на субсидиях.

Основные участники дискуссии признавали сильные позиции иностранного пароходства в тихоокеанских водах Восточной Азии. А. К. Сиденснер в 1885 г. говорил, что России «необходимо вообще приступить как можно скорее к организации собственного пароходства в водах Тихого океана ввиду, главным образом, политических соображений и для устранения той зависимости, в которой в настоящее время находится от иностранных пароходных компаний (русская торговля. – *И. Х.*)»<sup>678</sup>. Его

---

<sup>676</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 9.

<sup>677</sup> Там же. Л. 31.

<sup>678</sup> Там же. Л. 17.

мнение разделяли комиссия под председательством Копытова и Особое Собрание. А. Н. Корф в своем отношении от 4 марта 1886 г. говорил о «ненормальности» участия иностранных пароходов в каботажном плавании Приморской области, а свою позицию относительно отказа от Печелийской линии обосновывал неспособностью конкурировать в прибрежных китайских водах с английскими и китайскими пароходными компаниями<sup>679</sup>. Капитан Сиденснер полагал, что только большое, хорошо субсидированное судоходное предприятие может сделать русский торговый флот на Дальнем Востоке конкурентоспособным. Позиция Министерства финансов по этому поводу оставалась непреклонной, оно отстаивало сокращение правительственных расходов. В итоге, вместо изначально требуемой Сиденснером в 1885 г. суммы субсидии в 300 тыс. руб. в год, новое предприятие М. Г. Шевелева получило пособие в размере 150 тыс. руб. в год.

В результате, соотношение участия русских и иностранных судов в судоходстве Приморья в последующие годы качественно не изменилось.

#### Судоходство по линии Владивосток – Китай в 1896 г.<sup>680</sup>

Флаг	Приход		Отход	
	с товаром	без товара	с товаром	без товара
российский	6		6	
норвежский	8	1	2	
датский	2			
германский	29	3	9	17
английский	5		4	2
японский	13	1	4	5
Всего	63	5	25	25

Морская торговля Николаевска с Китаем развивалась в 90-е гг. XIX в. также преимущественно за счет иностранного пароходства.

<sup>679</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 26.

<sup>680</sup> Подсчитано по: Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границам за 1896 год. СПб. : Тип В. Киршбаума, 1898. С. 90.

**Судоходство по линии Николаевск – Китай 1895–1899 гг.**<sup>681</sup>

Год	Флаг	Приход		Отход	
		с товаром	без товара	с товаром	без товара
1895	германский				1
	английский	7			
1896	российский			1	
	норвежский	3			
	германский	3			2
1897	германский				1
	английский	8			2
	китайский	1			
1899	российский	19		5	11
	норвежский	5		2	1
	германский	41	5	8	25
	английский	11		1	
	китайский	3		4	
	японский	16	4	2	17
	Всего (1899)	95	9	18	58

Как видно из приведенной официальной статистики, в 1899 г. из общего количества судов (95), пришедших в Китай из Николаевска, 45 были под немецким флагом. Русских судов прибыло 19, но в предыдущие годы российский флаг практически не значился в статистике судоходства.

Преобладание иностранного пароходства замедлило развитие прямых русско-китайских торговых отношений. В качестве примера можно рассмотреть морскую торговлю между русскими дальневосточными портами и китайским портом Чифу (Яньтай). В 1894 г., несмотря на близость указанного порта к Приморью, Россия занимала только 6-е место в общей статистике судоходства данного китайского порта.

<sup>681</sup> Подсчитано по: Обзор внешней торговли России... СПб. : Тип. В. Киршбаума, 1897–1901.

### Судоходство порта Чифу 1894 г.<sup>682</sup>

Флаг	Прибыло		Отбыло		Всего	
	число	тонн	число	тонн	число	тонн
английский	578	515 636	579	526 555	1 157	1052 191
китайский	217	159 269	219	160 417	436	319 686
германский	156	128 621	156	128 621	312	257 242
японский	33	26 787	33	26 787	66	53 574
шведский и норвежский	27	18 093	27	18 093	54	36 186
русский	17	10 542	17	10 542	34	21 084
австрийский	3	1 909	3	1 909	6	3 818
голландский	1	822	1	822	2	1 644
Всего	1 032	871 679	1 035	873 746	2 067	1 745 425

Сообщение между Чифу и Владивостоком поддерживалось за счет иностранных судов, которые совершали рейсы между русским Приморьем, Нагасаки и Шанхаем и по пути заходили в шаньдунский порт. Пароходы, преимущественно немецкие, занимались перевозкой кули – китайских чернорабочих, которые весной отправлялись на работы в Приморье, а осенью возвращались обратно в Чифу. В то же время сказывалась нехватка русских судов: «По отзывам агентов нашей компании, двух пароходов в месяц недостаточно и следовало бы иметь на этой линии не менее трех, с таким расчетом, чтобы иметь сообщение с Владивостоком каждые 10 дней»<sup>683</sup>. В свою очередь высокий фрахт, который брали иностранные пароходы, отталкивал русское купечество от торговли с северокитайскими портами.

Препятствием к развитию успешной деятельности пароходной компании являлось также отсутствие собственных торговых представителей в Чифу. Английский торговый дом «Фергюссон и К<sup>о</sup>» (*Ferguson & Co*), который являлся агентом пароходной компании М. Г. Шевелева, мешал развитию русско-китайской торговли. Русские суда редко получали полные грузы из Чифу в Приморье либо английские агенты обещали русским судам

<sup>682</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343. Л. 1–4.

<sup>683</sup> Там же. Л. 24.

полный груз, но по прошествии 2–3 дней отпускали их пустыми, что русскими консулами справедливо рассматривалось как преднамеренное вредительство<sup>684</sup>.

Ярким примером противодействия со стороны Англии русской торговле с Китаем может служить инцидент, произошедший в 1895 г. в Чифу, когда фирма «Шевелев и К<sup>о</sup>» подняла вопрос о приобретении места на пристани китайского порта для складских помещений<sup>685</sup>. Никаких видимых причин для отказа не было, но даотай Ли сначала дал уклончивый ответ русскому консулу на его предложение о месте на пристани для русских судов. Комиссар местной таможни англичанин Бридон в личном разговоре с русским представителем сказал, что фирма «*Ferguson & Co*» намерена выкупить себе место, которое хотела получить фирма «Шевелев и К<sup>о</sup>». Вскоре даотай Ли ответил отрицательно на русское предложение, сказав, что место, требуемое русской фирмой, непригодно для пристани и необходимо для нужд китайских лодочников. Тогда русский консул обратился напрямую в Цзунлиямынь. Пекин ответил, что никаких возражений на постройку русской пристани он не имеет, но при этом решил предоставить окончательное решение даотаю Ли, который снова подтвердил свой отказ. Далее состоялся разговор с немецким представителем, доктором Ленцем, предложившим взять пристань в общественное пользование. Вскоре проект будущей общей пристани был готов, однако места для русских складов в нем не нашлось. Только после вмешательства посланника Российской империи в Китае А. П. Кассини вопрос удалось разрешить в пользу России<sup>686</sup>.

Таким образом, морская торговля находилась под двойным прессом: русские власти долгое время не особо стремились поддерживать судоходство Приморья в его торговле с Китаем, а в Китае русские купцы и судовладельцы встречали сильное противодействие со стороны местных властей и английских «контролеров». В то же время Уссурийский край

---

<sup>684</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343. Л. 24 об.

<sup>685</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 344.

<sup>686</sup> Там же. Л. 3–37.

рассматривался как один из наиболее перспективных регионов России с точки зрения сбыта в Китай.

На примере русского сбыта в порт Чифу можно увидеть наиболее характерные товары, которые отправлялись с русского Дальнего Востока на китайский рынок.

#### Вывоз из Приморья в Чифу в 1894 г.<sup>687</sup>

Наименование товара	Количество	Стоимость, руб.
морская капуста, 2-й сорт	283 843,74 пуд.	100 271
трепанги	1136,60 пуд.	9522
древесные грибы	774,90 пуд.	4941
панты	211 пар	8440
шкуры	10 461 шт.	204
железо	1051 пуд.	657
каменный уголь	156 т	1092
лекарства	47,62 пуд.	66
разные товары	нет данных	2663

Номенклатура русского сбыта была достаточно разнообразной, при этом наибольшим спросом в Чифу пользовалась морская капуста, культивируемая на побережье Приморья. В 1894 г. стоимость вывезенной в Чифу морской капусты составила  $\frac{3}{4}$  всего ввоза (100 271 руб. золотом из 129 381 руб. золотом), что, конечно, не могло не обратить на себя внимание обозревателей торговых отношений. Однако данный товар конкурировал в Китае с японской морской капустой: среднегодовое потребление русской морской капусты в Северном Китае достигло в 1890-е гг. свыше 65 тыс. пикулей, в то время как японской – 100 тыс. пикулей<sup>688</sup>.

Пример торговли русской морской капустой и ее конкуренции с японской показателен и характерен для проблемы русского сбыта в Китай

<sup>687</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343. Л. 16 об.

<sup>688</sup> Консульские донесения по торговле и промышленности. Вып. VI: Восточный Китай. СПб.: Типо-лит. А. Лейферта, 1896. С. 75.



в целом. Во-первых, с русской стороны не прикладывалось никаких усилий для очищения продукта, чтобы повысить его качество, в то время как японцы продавали в Китай морскую капусту преимущественно 1-го сорта. Во-вторых, русские купцы сами практически не участвовали в сбыте данного товара, а вся торговля находилась в руках немецких и китайских купцов<sup>689</sup>. Естественно, что подобный подход к коммерции не мог принести положительных результатов.

Еще одним часто обсуждаемым вопросом в документах изучаемого времени был вопрос возможного развития сбыта русского леса из Южно-Уссурийского края в Китай. В середине 80-х гг. XIX в. официальные лица были настроены весьма скептически относительно торговли этим продуктом в империи Цин. В 1886 г. приамурский генерал-губернатор А. Н. Корф отмечал, что южноуссурийский лес не сможет конкурировать на китайском рынке с американским<sup>690</sup>. Однако по прошествии десяти лет, в 1896 г., в официальных консульских отчетах можно увидеть уже противоположную точку зрения: «Ежегодно ввозится леса из-за границы в Китай приблизительно на сумму 2½ миллиона лан (5 миллионов рублей). Эта цифра служит доказательством того, что Южно-Уссурийскому краю следует завязать с Китаем более правильную лесную торговлю, которая при включении известного капитала, при знании дела и рынков, *при развитии пароходного сообщения между Владивостоком и портами Китая* (курсив наш. – И. Х.), будет гораздо выгоднее для наших купцов, чем для американцев, перевозящих сюда орегонские леса»<sup>691</sup>.

В данном случае мы снова сталкиваемся с проблемой необходимости развития инфраструктуры Приморья. Русский консул в Тяньцзине И. В. Лаптев, перечисляя необходимые условия для успеха сбыта русских товаров в «открытых» портах Китая, указывал в том числе на необходимость

---

<sup>689</sup> Отмечается, что только некто Семенов занимался на о. Сахалин выращиванием на продажу и сбытом морской капусты в Китай через своих агентов. Так, в Тяньцзине агентом Семенова являлось местное отделение фирмы «Токмаков, Молотков и К<sup>о</sup>», которая продала в 1894 г. в Китае 2 224 009 фунтов морской капусты на сумму 59 986 руб. 78 коп. (Консульские донесения по торговле и промышленности. С. 76).

<sup>690</sup> АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 23.

<sup>691</sup> Консульские донесения по торговле и промышленности. С. 74.

организации «перевозных средств между Владивостоком и портами Китая»<sup>692</sup>. О необходимости расширения судоходного сообщения между Приморьем и Китаем указывается и в консульских отчетах порта Чифу: «Благодаря более частому посещению порта и правильности рейсов к пароходам нашим более привыкли бы, а вследствие того они имели бы и более грузов»<sup>693</sup>. Русский консул в Фучжоу Н. А. Попов писал в 1883 г. о том, что именно Южно-Уссурийский край предоставляет наибольшие перспективы с точки зрения сбыта русских товаров в Китай, но при этом намного эффективнее было бы организовать производство этих товаров в самом Дальневосточном регионе<sup>694</sup>. С этим мнением полностью согласился бы и тяньцзиньский консул И. В. Лаптев, считавший, что «только с развитием промышленности в Сибири у нас явится возможность завязать более прочные торговые сношения с портами Китая»<sup>695</sup>. Консул предлагал также развивать фабричное производство непосредственно во Владивостоке, что позволило бы создать наиболее короткий канал сбыта русских товаров в Китай<sup>696</sup>. Таким образом, будущее торговли виделось очевидным для современников, но вопрос упирался в необходимость развития транспортной коммуникации и инфраструктуры.

В отличие от Одессы, дальневосточные порты (Владивосток, Николаевск-на-Амуре) вплоть до конца XIX в. были оторваны от Европейской России бескрайними просторами Сибири. Трудная для судоходства река Амур не предоставляла возможности для эффективной чайной торговли, а отсутствие здесь развитого судоходства тормозило русский сбыт в империю Цин.

---

<sup>692</sup> Консульские донесения по торговле и промышленности. С. 44.

<sup>693</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343. Л. 24.

<sup>694</sup> АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. 1876–1881. Д. 2. Л. 7 об.

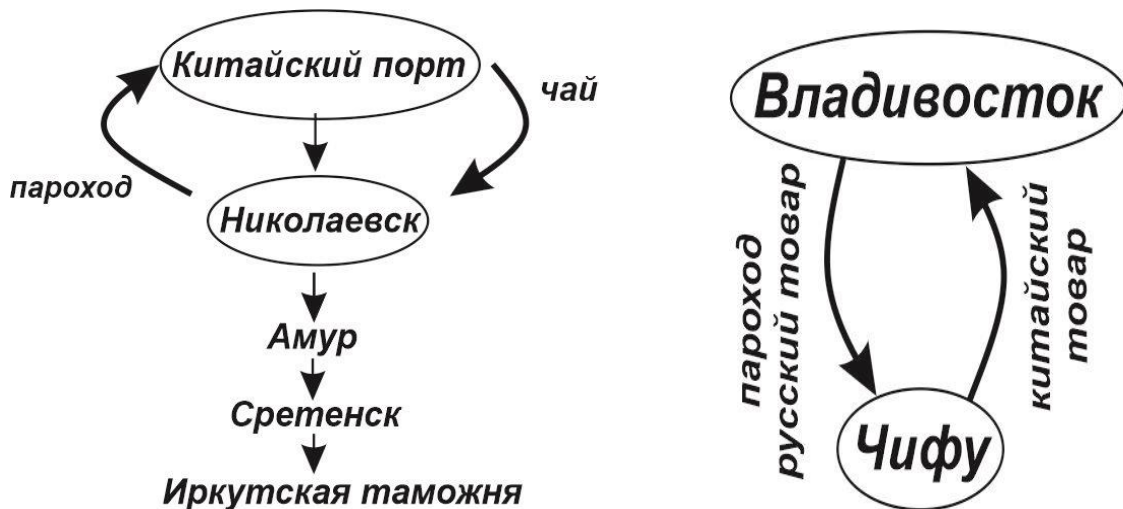
<sup>695</sup> Консульские донесения по торговле и промышленности. С. 70.

<sup>696</sup> Там же. С. 71.



Взаимосвязь портов Приморья с китайскими портами

Дальневосточная торговля России с Китаем имела две модели взаимодействия между русскими и китайскими портами, каждая из которых существовала и работала самостоятельно.



Система дальневосточного транзита

Первый вариант – взаимодействие Николаевска-на-Амуре с китайскими портами (Ханькоу, Шанхаем), в рамках которого велась чайная торговля. Однако сбыт русских товаров в Китай из Николаевска практически не осуществлялся.

Второй вариант – Владивосток и китайские порты (в первую очередь, Чифу и др.). В данном случае происходил сбыт русских товаров (южноуссурийского промысла: лес, морская капуста и др.), но чайная торговля оставалась неразвитой вплоть до конца XIX в.

Общей проблемой для портов Приморья стала изолированность Дальневосточного региона от основного русского потребительского рынка и центров русской промышленности. Отсюда можно определить основные направления развития морской торговли Приморья в конце XIX – начале XX в.

1. Транссибирская железнодорожная магистраль должна была соединить центральную Россию с ее дальневосточной периферией, обеспечить русскую военно-стратегическую устойчивость на Дальнем Востоке, связать единым транзитным коридором Запад и Восток, и обеспечить развитие русско-китайской торговли<sup>697</sup>. Железная дорога могла стать наиболее дешевым и оптимальным способом транзита для чайной торговли. В документах можно встретить также и рассуждения о том, что в условиях ухода Англии с чайного рынка Китая в конце XIX в. (в связи с вывозом индийского чая) Россия становится главным потребительским рынком китайского чая, и поэтому понадобится быстрый, дешевый (как тогда считали) транзит по железной дороге<sup>698</sup>. В то же время Транссибирская магистраль должна была стать проводником на китайский рынок русских товаров: хлопчатобумажных и шерстяных тканей, кожевенных и пушных товаров, металлов, леса и др.<sup>699</sup>

---

<sup>697</sup> Лукоянов И. В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. С. 70–73.

<sup>698</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 577. Л. 89 об.–90.

<sup>699</sup> Там же.

Кроме этого, «в расстоянии 4–4½ верст от Волги, линия эта (Транссиб. – И. Х.) настолько приближается к китайской границе, что *явится возможность провести ветвь в китайские пределы*»<sup>700</sup>. Разговоры о «маньчжурской» части Транссиба появились вместе с началом реализации это грандиозного проекта, но конечный пункт «Великой Сибирской железной дороги» долгое время был не определен.

2. Транссиб должен был закончиться не на суше, а на море, точнее, на рынке Китая, Японии и Кореи, продолжив свой транзитный путь уже морем. «Судоходство же даже и независимо от других соображений обязано, прежде всего и главным образом, служить целям железной дороги и состоять в непосредственной с нею связи, ибо на железную дорогу оно будет сдавать и от нее получать свои грузы. В свою очередь *дорога, по современным местным условиям, не может обходиться без судов русских, дающих гарантию постоянного надежного сообщения с иностранными портами Дальнего Востока*», – писал в 1896 г. Н. П. Забугин, подробно исследовавший возможные варианты развития русской торговли на Дальнем Востоке в конце XIX в.<sup>701</sup> Также в его работе прослеживается идея поэтапного комплексного развития железнодорожной, портовой и морской транспортной инфраструктуры для выхода России на восточноазиатский рынок.

Приморье имело несомненные выгоды в силу географической близости к Китаю, что представляло интерес для русского сбыта. Железная дорога и пароходы открывали путь для русского товара в китайские порты: «Здесь порт при развитии русской торговли в Китае должен стать одним из главных русских рынков, *пароходное сообщение между ним и исходным пунктом Сибирской железной дороги является безусловной необходимостью*», считал русский консул в Тяньцзине И. В. Лаптев<sup>702</sup>.

---

<sup>700</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 577. Л. 89 об.–90.

<sup>701</sup> Забугин Н. П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. СПб. : Тип. В. Киришбаума, 1896. С. 56.

<sup>702</sup> Консульские донесения по торговле и промышленности. С. 44.

3. В конце XIX в. морские порты русского Дальнего Востока не предоставляли возможности для активного развития внешней торговли. К примеру, Николаевск с самого начала своего создания никогда не рассматривался всерьез как центр русской торговли в Тихоокеанском регионе. Порт замерзал в октябре и порой даже в сентябре на «полгода», т. е. как минимум до окончания зимы и первых весенних месяцев<sup>703</sup>, что делало его совершенно непригодным для широкого развития судоходства и внешней торговли<sup>704</sup>. Ситуация с Владивостоком была несколько лучше – порт располагался значительно ближе к азиатским торговым центрам (японским, корейским, китайским портам) и рассматривался как важный военно-стратегический пункт России. Но в зимние месяцы бухта Золотой Рог замерзала на 90–120 дней, останавливая судоходство. В 1894 и 1895 гг. для рубки канала во льду использовали пароход «Силач», но для полноценного развития морской торговли этого было недостаточно<sup>705</sup>.

России требовался новый незамерзающий порт, который связал бы ее со странами Азии надежными коммерческими отношениями. На дальневосточных территориях, вошедших в состав Российской империи по условиям русско-китайских договоров 1858–1860 гг., подходящего места для морского порта не нашлось. В итоге поиски выхода в Тихий океан вели Россию в Маньчжурию и далее к Ляодунскому полуострову.

К концу XIX в. система дальневосточного транзита торговых отношений России и Китая еще находилась в стадии своего формирования. Перевозкой чайных грузов из китайских портов в порты Приморья занимались, как правило, иностранные пароходные компании, а русское судоходство составляло лишь небольшую долю. Это определило трудность русской торговли в открытых портах Китая, которые на Дальнем Востоке были наиболее близки к русскому побережью. Решение проблемы виделось в развитии трехчастной модели транспортной инфраструктуры: железная

---

<sup>703</sup> В настоящее время навигация в порту Николаевск-на-Амуре осуществляется с мая по ноябрь.

<sup>704</sup> *Скальковский К. А.* Русская торговля в Тихом океане: экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Кореи, Китае, Японии и Калифорнии. С. 75.

<sup>705</sup> *Забугин Н. П.* О судоходстве на русском Дальнем Востоке. С. 59.

дорога, морской порт, дальнейшее судоходство. В конце XIX – начале XX в., когда политические интересы России совпали с торгово-экономическими, возникли новые элементы этой конструкции: КВЖД и ЮМЖД, г. Дальний и новые пароходные предприятия («Пароходное общество КВЖД» и др.). Таким образом, к началу XX в. была создана новая система дальневосточного транзита торговых отношений России и Китая (см. Приложение 4), трудный и противоречивый процесс формирования которой пришелся на вторую половину XIX в.

Проведенный анализ развития морских отношений России и Китая в 60–90-е гг. XIX в. позволяет говорить о сформировавшейся в это время полноценной системе морского транзита русско-китайской торговли.

Основная часть торговых отношений развивалась через европейские порты России. В 50-е гг. XIX в. торговля Санкт-Петербурга с Шанхаем осуществлялась посредством кораблей Российско-американской компании. После открытия Суэцкого канала поток чайных грузов направился в Одессу. В 80–90-е гг. XIX в., благодаря деятельности Добровольного флота, окончательно сформировалась система морского транзита Одесса – Ханькоу.

Преимуществами данного направления торговли стали скорость и дешевизна доставки чайных грузов, регулярность пароходных рейсов. Но были у морской торговли и свои недостатки. Из-за малочисленности русского торгового флота в русско-китайской торговле долгое время сохранялась конкуренция со стороны иностранных пароходных компаний. Можно отметить и политическую уязвимость данного направления транзита: черноморские проливы и Суэцкий канал контролировались Турцией и Англией, что всегда оставляло возможность остановки рейсов русских пароходов ввиду непростых отношений России с названными странами. Самой главной проблемой стало отсутствие русского товара, который можно было бы успешно сбывать на китайский рынок. Это обстоятельство диктовало низкую перспективность торговых отношений Одессы и Ханькоу.

В конце XIX в., параллельно с развитием одесской чайной торговли, на русском Дальнем Востоке стала формироваться самостоятельная система морского транзита. Здесь еще больше, чем на черноморском побережье, бросался в глаза недостаток русских пароходов, способных торговать с Китаем. В то же время очевидными преимуществами были географическая близость Приморья к Китаю и наличие местной продукции (морского промысла, леса и др.), способной успешно продаваться на китайский рынок.

В конце XIX в. на Дальнем Востоке России начинается строительство новой инфраструктурной конструкции (взаимосвязи железной дороги, морского порта и пароходства), которое должно было положить начало новой системе русско-китайской торговли.



## Заключение

В истории развития морской торговли России и Китая во второй половине XIX в. следует выделить несколько этапов.

**Первый этап – кризис Кяхтинской системы.** Кяхтинская система меновой торговли России и Китая, развивающаяся с начала XVIII в. на русско-китайской границе в Забайкалье, в середине XIX в. испытывает кризис, возникший под влиянием ряда внутренних и внешних факторов (спад вывоза русской пушнины, конкуренция английской мануфактуры на китайском рынке, контрабандная торговля кантонским чаем). Указами 1854, 1855 и 1860 гг. правительство России разрешило денежную торговлю в Кяхте, но ситуация, сложившаяся вокруг Китая, благоприятствовала расширению русско-китайской торговли и поиску новых направлений транзита.

**Второй этап – кризис Кантонской системы и формирование Опиумной системы.** К концу 30-х гг. XIX в. англо-китайская Кантонская система торговых отношений (контрабандный опиум в обмен на чай) оказывается в кризисе ввиду активного противоборства китайских властей опиумной торговле. В результате двух Опиумных войн (1839–1842, 1856–1860) ряд китайских портов открывается для английской торговли. В основу нового характера торгово-экономических отношений Китая со странами запада (Англии и США) легла опиумная торговля, что позволяет именовать этот процесс *Опиумной системой торгово-экономических отношений*. Российская империя присоединяется к процессу экономического открытия Китая. Результаты русско-китайских договоров 50-х – начала 60-х гг. XIX в. (Кульджинского 1851 г., Айгунского 1858 г., Тяньцзиньского 1858 г. и Пекинского 1860 г.) положили начало развитию нового характера торговых отношений России и Китая:

1) регионально-пограничной торговли с Синьцзяном, Монголией и Маньчжурией;

2) морской торговли – транзитом через Суэцкий канал к Одессе и Лондону, и далее к балтийским портам, а также между русским Приморьем и китайскими портами.

**Третий этап – Ханькоуская система.** В начале 60-х гг. XIX в. русские купцы достигли порта Ханькоу (долина Янцзы) – главного чайного рынка Китая. Здесь формируется совершенно специфический характер русско-китайской чайной торговли. Русские торговые дома в Ханькоу выступали в роли комиссионеров – они получали деньги из России переводом через иностранные банки вместе с заказом на требуемый для русского рынка чай. Далее чай либо покупался (байховый чай) непосредственно на рынке Ханькоу, либо приготавливался из покупаемого китайского материала на русских фабриках (кирпичный чай), после чего отправлялся в Россию по различным направлениям (сухопутным или морским). К 70-м гг. XIX в. основная масса чая, привозимого к границам России (в том числе и в Кяхту), отправлялась русскими купцами из Ханькоу. Параллельно на огромной русско-китайской границе (с Синьцзяном, Монголией и Маньчжурией) развивалась *Регионально-пограничная система торговых отношений*, которая значительно уступала по объемам товарооборота чайной торговле ввиду трудностей русского сбыта, а также представляла собой торговые отношения пограничных регионов России с неханьским населением империи Цин (монголами, народами Синьцзяна и Маньчжурии).

В рамках новой системы русско-китайских экономических отношений все большую роль начинает приобретать морское направление торговли. Ее предпосылки можно было наблюдать еще в конце XVIII – первой половине XIX в., когда оно было тесно связано с ввозом так называемого «кантонского» чая по западным границам Российской империи. В 50-е гг. XIX в., когда произошел кризис меновой торговли в Кяхте, а Вторая Опиумная война 1856–1860 гг. предоставила России возможность открыть

новые направления торговли с Китаем, государственные лица стали отстаивать необходимость официального разрешения ввоза китайского чая через русские западные таможни. В 1862 г. состоялось официальное оформление морского направления русско-китайской торговли, которое, однако, было поставлено в трудные экономические условия из-за высоких таможенных ставок на чай для западных границ Российской империи. В течение второй половины XIX в. большую роль в развитии морской торговли России и Китая сыграл торговый флот: корабли Российско-американской компании и пароходы Русского общества пароходства и торговли и Добровольного флота России. Благодаря тесному взаимодействию с инфраструктурой одесского порта и железнодорожным сообщением, чайный транзит стал быстро развиваться, несмотря на высокий таможенный тариф, создав высокую конкуренцию кяхтинской торговле. Таким образом, внутри Ханькоуской торговой системы сформировалась самостоятельная *система морского транзита между Одессой и китайскими портами* (см. Приложение 5). Однако будущее одесского направления чайной торговли сложно было назвать перспективным: с вывозом русского товара в Китай из Одессы экономика России испытывала трудности.

В это же время между русским Приморьем и китайскими портами развивалась *Дальневосточная система морского транзита*. Развитие судоходства, торговавшего с Китаем, происходило здесь медленно, вывоз чая «на Амур» во второй половине XIX в. был наименьшим в сравнении с другими направлениями русско-китайской торговли. Однако у дальневосточного направления было два преимущества: первое – торгово-экономическое, поскольку данный регион России мог предоставить товар, который в случае правительственной поддержки можно было бы более успешно сбывать на рынок Китая (лес, морская капуста, рыба и др.); и второе – политическое, поскольку именно с дальневосточной периферией в конце XIX в. русская власть начинает ассоциировать свое будущее не только

в азиатской, но и в мировой политике. Таким образом, *одесское и дальневосточное направления морской русско-китайской торговли стали самостоятельными системами транзита, но при этом являлись неотделимой частью общей системы торговых отношений России и Китая и тесно зависели от ее развития и внутренних проблем.*

В течение 70–90-х гг. XIX в. внутри русско-китайской торговли формируется ряд **противоречий**.

Первое из них возникло *между морским и сухопутным направлением*. Морская торговля показала себя как более эффективный и менее затратный способ чайного транзита из Китая в Россию. Более того, в конце 80-х – начале 90-х гг. XIX в. большая часть наиболее дорогих сортов байхового чая отправлялась на российский рынок морем.

Причина успеха системы морского транзита заключалась в том, что *морской путь доставки чая через Одессу требовал меньше времени в сравнении с доставкой чая через Монголию*. «После открытия Суэцкого канала пароходы ходят 35–40 дней и чай, отправляемый в июне из Ханькоу, поспекает на Нижегородскую ярмарку того же года»<sup>706</sup>. Время доставки чая от Ханькоу в Кяхту для 50-х гг. XIX в. А. П. Субботин определял в 3 месяца, в начале 1890-х гг. – в 68–85 дней. Сухопутный путь был труден и зависим от климатических условий в монгольских степях. Относительно же морского направления на Одессу А. П. Субботин писал: «Вообще путь морем на Одессу, кроме перегрузок в Шанхае и Порт-Саиде, не представляет никаких особенно затруднений»<sup>707</sup>. Если учесть, что большинство чайных пароходов шло напрямую в Одессу без перегрузки в Шанхае или Порт-Саиде, то мы увидим практически прямой маршрут от самого центра Китая до русских западных границ, без каких-либо длительных задержек<sup>708</sup>.

---

<sup>706</sup> Субботин А. П. Чай и чайная торговля в России и других государствах : производство, потребление и распределение чая. СПб. : А. Г. Кузнецов, 1892. С. 529.

<sup>707</sup> Там же. С. 346.

<sup>708</sup> Необходимо, конечно, учитывать, что пароход во время рейса заходил в ряд крупных портов (Сингапур, Коломбо, Аден).

Кроме этого, *доставка чая в Россию через Суэцкий канал обходилась дешевле, чем по кяхтинскому направлению*. В начале 1890-х гг. расходы на доставку морем из Ханькоу составляли 5–6 коп. за фунт чая, в Кяхту – 30–35 коп. за фунт чая<sup>709</sup>. Скорость доставки товара морским путем, без необходимости частых перегрузок и прочих трудностей сухопутного направления, сделали Одессу более выгодным пунктом для чайной торговли. «Чай доставляется морем быстро, дешево и безопасно, капитал обращается в 2–3 месяца, т. е. в 4–6 раз скорее, чем по кяхтинскому пути; расчеты делаются правильнее, риск низведен до минимума»<sup>710</sup>. Московские купцы, выписывающие первосборный китайский чай морским путем, могли успеть продать его на Нижегородской ярмарке через несколько месяцев после заказа и в этом же году выписать новую партию байхового чая<sup>711</sup>. На фоне древнего способа караванной торговли – медленного и трудного, «кругосветный транспорт с каждым годом совершенствуется; каждый год строятся новые и более крупные пароходы, конкуренция между ними растет, фрахты понижаются, сроки доставки сокращаются», – резюмировал Субботин<sup>712</sup>.

Другое противоречие возникло *между политикой таможенных ставок на импортный чай и доходами российской казны*. Все вышеперечисленные преимущества морского способа транзита практически сводились на нет политикой дифференциальных таможенных пошлин, установленных на разных участках границ Российской империи для китайского чая.

Открытие морского направления русско-китайской торговли происходило в весьма непростой экономической ситуации торговых отношений России и Китая. Кяхтинская система русско-китайской торговли находилась в кризисе, одной из главных причин которого являлся незаконный ввоз кантонского чая по западным границам Российской империи. Разрешить ввоз китайского чая по западным границам означало

---

<sup>709</sup> Субботин А. П. Чай и чайная торговля в России и других государствах : производство, потребление и распределение чая. С. 532.

<sup>710</sup> Там же. С. 528.

<sup>711</sup> АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. Д. 6. Л. 9.

<sup>712</sup> Субботин А. П. Указ. соч. С. 528.

поставить Кяхту в условия неконкурентоспособности, поэтому для защиты сухопутного направления были введены таможенные ставки на китайский чай с огромной разницей тарифа по азиатской и западной границам России. Проведенное исследование показало, что установление названных чайных пошлин сопровождалось долгой дискуссией в правительстве России в конце 50-х – середине 60-х гг. XIX в.<sup>713</sup> Материалы НИОР РГБ позволяют увидеть ее продолжение на страницах «Московских ведомостей» в начале 70-х гг. XIX в.<sup>714</sup> Разные авторы публиковали свои аргументы как за поддержку Кяхты, так и против. Много продолжали писать об экономическом значении кяхтинской торговли для Восточной Сибири, проблеме засилья иностранных пароходных компаний в морской русско-китайской торговле, говорили даже о том, что Кяхта является единственным фактором, хоть как-то способствующим сбыту русских товаров в Китай. В то же время оппоненты сторонников дифференциальных пошлин указывали на потерю таможенных доходов, рост чайной контрабанды, рост ставок сухопутной доставки через Монголию и др.<sup>715</sup> Главным аргументом был, конечно же, упадок таможенного дохода по азиатской границе России из-за низкого чайного тарифа<sup>716</sup>. Всё это подтверждает, что политика дифференциальных пошлин для китайского чая, ввозимого в Россию морским и сухопутным путем, оказалась провальной.

Главное противоречие русско-китайской торговли второй половины XIX в. сложилось *между ввозом товара из Китая в Россию и русским сбытом в империю Цин*. На внутреннем китайском рынке товары русской мануфактуры не выдерживали конкуренции с иностранной, а пограничные с Россией регионы (Монголия, Синьцзян, Маньчжурия) не могли удовлетворить русские потребности ввиду их бедного, периферийного характера. К концу XIX в. в русско-китайской торговле наблюдался огромный дисбаланс: русский вывоз в империю Цин был ничтожен, а ввоз

---

<sup>713</sup> РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а.

<sup>714</sup> НИОР РГБ. Ф. 273. К. 5. Ед. хр. 8.

<sup>715</sup> Там же.

<sup>716</sup> РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 577. Л. 225.

китайского чая в Россию возрастал с каждым годом<sup>717</sup>. Даже относительно успешный опыт торговли русским керосином осуществлялся, во-первых, исключительно при посредничестве иностранных пароходных компаний, а во-вторых – уже в начале XX в. русский керосин проиграл борьбу за китайский рынок аналогичному продукту из США и о. Суматра (голландская колония)<sup>718</sup>.

Таким образом, в конце XIX в. в рамках сосуществования систем русско-китайской торговли (Ханькоуской и Регионально-пограничной) сложилась весьма противоречивая ситуация, когда, в условиях неспособности России предложить пользующийся спросом в Китае товар, китайский чай в огромном количестве направлялся в Россию, оплачиваясь на 90 % русским серебром. В обычных условиях импортный товар на таможне должен облагаться пошлиной, доход от которой компенсировал бы убытки от отрицательного сальдо товарооборота. Однако таможенные ставки в Кяхте снизили для поддержания ее торговли на фоне конкуренции с морским направлением торговых отношений России и Китая. Еще более проблематичным выглядело то, что отмена дифференциальных пошлин не решила бы проблему сбыта русского товара в Китай, поскольку морской транзит из Одессы не включал сколько-нибудь значимый вывоз русских товаров на китайский рынок. Решение проблемы требовало кардинальной перестройки всей системы русско-китайской торговли и в конце XIX в. виделось в развитии новых инфраструктурных проектов на Дальнем Востоке.

Интересно, что в это время ведущие торговые дома Англии и США (*Jardine & Matheson, Butterfield & Swire*) также находились в поиске новых направлений для ведения бизнеса в Китае<sup>719</sup>. Они всё чаще уходили из опиумной торговли и переключали свое внимание на сферы «сервиса»:

---

<sup>717</sup> Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М. : Наука, 1974. С. 265.

<sup>718</sup> Дацышен В. Г. История российско-китайских отношений в конце XIX – начале XX вв. М. : Директ-Медиа, 2014. С. 165–166; Cheng C. Y. The United States petroleum trade with China, 1876–1949 // American's China trade in historical perspective: the China and American performance / ed. by E. R. May, J. K. Fairbank. London : The Community of American-East Asian Relations of the Department of History, 1989. P. 205–237.

<sup>719</sup> Hao Y. P. The commercial revolution in Nineteenth-Century China. The rise of Sino-Western mercantile capitalism. Berkeley : Univ. of California Press, 1992. 380 p.

банковские и финансовые операции, сферу банковского и товарного страхования, организации морских грузоперевозок, вложений в молодую китайскую промышленность, и др.<sup>720</sup>. Исследователи марксистской школы констатировали смену периода вывоза товаров периодом вывоза иностранного капитала в страны Востока, в частности, Китай<sup>721</sup>. Таким образом, можно говорить о формировании в указанный период новой ***Инвестиционной системы торгово-экономических отношений*** в контексте отношений Китай – Запад (см. Приложение 6).

Российская империя, благодаря новому восточному курсу внешней политики С. Ю. Витте, в конце XIX в. также присоединилась к этому процессу. В основу новой системы торгово-экономических отношений России и Китая был положен принцип взаимосвязи: *железная дорога + незамерзающий порт + пароходное сообщение*. К 1898 г. перечисленные структурные элементы были найдены в виде Транссибирской магистрали и ее ветки в Маньчжурии (КВЖД и ЮМЖД); незамерзающего порта Дальний; «Пароходного общества КВЖД», осуществлявшего морские грузоперевозки между Китаем и Трансисибом. Новый принцип торговых отношений должен был решить противоречия русско-китайской торговли предыдущего периода, найдя баланс между морской и сухопутной торговли путем их соединения посредством Транссибирской магистрали и пароходного сообщения в порту Дальнем. Поскольку в основе данного принципа лежали русские концессии на территории Китая, новую систему справедливо называть ***Концессионной системой торгово-экономических отношений России и Китая***. Эта система стала новым этапом развития морской русско-китайской торговли в начале XX в. (см. Приложение 6). Однако указанная тема выходит за рамки нашей работы и требует отдельного специального изучения.

Таким образом, на протяжении XIX в. морская торговля России и Китая являлась одним из основных двигателей развития торговых отношений

---

<sup>720</sup> Meyer D. R. Hong-Kong as a global metropolis. Cambridge : Cambridge Univ. Press, 2000. 290 p.

<sup>721</sup> Гобсон Дж. Империализм. Л. : Прибой, 1927. С. 59–64; Ленин В. И. Империализм как высшая стадия капитализма : (Попул. очерк). М. : Политиздат, 1977. 134 с.; Непомнин О. Е. Социально-экономическая история Китая, 1894–1914. М. : Наука, 1980. 342 с.



двух стран. В ситуации кризиса Кяхтинской системы открытие морского направления представлялось одним из приоритетных решений проблемы торгового взаимодействия с Китаем. В рамках Ханькоуской системы морской вывоз из Китая к границам России, очевидно, превзошел бы сухопутный, если бы не сдерживался высокими таможенными ставками. Наконец, внутри новой конструируемой Концессионной системы морские грузоперевозки должны были продолжить транзитную линию Транссиба в Китай для русских товаров, а также снабжать железную дорогу продукцией Китая. Подобные выводы позволяют увидеть значительно бóльшую историческую роль России на морском пространстве, а систему морского транзита рассматривать как один из важнейших факторов в истории русско-китайских отношений.

**Перспективы дальнейшей разработки темы.** Среди основных направлений дальнейшей работы над темой диссертации необходимо назвать *расширение хронологических рамок* (начало XX в.), что позволит проследить развитие морской торговли России и Китая в новых, отличных от предыдущего периода условиях русско-китайских отношений. Перспективным представляется *расширение географических рамок*, что позволит провести более точный сравнительно-исторический анализ сухопутного и морского направлений русско-китайской торговли. В дальнейшем предполагается *более углубленное изучение источников и литературы на китайском языке*, что предоставит новые данные о развитии торговых отношений империи Цин и Российской империи.

## Список сокращений

АВПРИ – Архив внешней политики Российской империи

ДФ, Доброфлот – Добровольный флот

НИОР РГБ – Научно-исследовательский отдел рукописей Российской государственной библиотеки

ОИК – Ост-Индская компания

РАК – Российско-американская компания

РГА ВМФ – Российский государственный архив Военно-морского флота

РГИА – Российский государственный исторический архив

РОПиТ – Русское общество пароходства и торговли

СЕИВК – Собственная Его Императорского Величества канцелярия

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

### Неопубликованные источники

1. АВПРИ. Ф. 33 «Вице-консульство в Айгуне».
2. АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343.
3. АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 344.
4. АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396.
5. АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 421.
6. АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 1217.
7. АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 488.
8. АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067.
9. АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. 1869. Д. 5.
10. АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. 1876–1881. Д. 2.
11. АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. 1880. Д. 2.
12. АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. 1880–1885. Д. 2.
13. АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. 1881. Д. 6.
14. АВПРИ. Ф. 242 «Консульство в Кашгаре».
15. АВПРИ. Ф. 252 «Консульство в Кульдже».
16. АВПРИ. Ф. 307 «Консульство в Чугучаке».
  
17. НИОР РГБ. Ф. 273. К. 5. Ед. хр. 8.
18. НИОР РГБ. Ф. 273. К. 13. Ед. хр. 24.
19. НИОР РГБ. Ф. 273. К. 13. Ед. хр. 25.
20. НИОР РГБ. Ф. 273. К. 14. Ед. хр. 3.
  
21. РГА ВМФ. Ф. 19. Оп. 4. Д. 626.
22. РГА ВМФ. Ф. 172. Оп. 1. Д. 414.
23. РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 1558.
24. РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1016.

25.РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 206.  
26.РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 435.  
27.РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830.  
28.РГА ВМФ. Ф. 1375. Оп. 1. Д. 17.  
29.РГА ВМФ. Ф. 1375. Оп. 1. Д. 19.  
30.РГА ВМФ. Ф. 1375. Оп. 1. Д. 20.

31.РГИА. Ф. 15. Оп. 1. Д. 6.  
32.РГИА. Ф. 19. Оп. 3. Д. 462.  
33.РГИА. Ф. 19. Оп. 3. Д. 474.  
34.РГИА. Ф. 20. Оп. 15. Д. 949.  
35.РГИА. Ф. 40. Оп. 1. Д. 32.  
36.РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 219.  
37.РГИА. Ф. 98. Оп. 1. Д. 318.  
38.РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2.  
39.РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 387.  
40.РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 388.  
41.РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 416.  
42.РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 477.  
43.РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 529.  
44.РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 602.  
45.РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 920.  
46.РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 104.  
47.РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 122.  
48.РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 577.  
49.РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 580.  
50.РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 169.  
51.РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 179.  
52.РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188.  
53.РГИА. Ф. 560. Оп. 33. Д. 2.

- 54.РГИА. Ф. 796. Оп. 448. Д. 59.  
55.РГИА. Ф. 994. Оп. 2. Д. 353.  
56.РГИА. Ф. 994. Оп. 2. Д. 869.  
57.РГИА. Ф. 1101. Оп. 1. Д. 115.  
58.РГИА. Ф. 1152. Оп. 5. Д. 215а.  
59.РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 2.  
60.РГИА. Ф. 1265. Оп. 2. Д. 81.  
61.РГИА. Ф. 1287. Оп. 7. Д. 432.  
62.РГИА. Ф. 1643. Оп. 1. Д. 22.

### **Опубликованные источники**

- 63.*Барановский Е. И.* Список образцам товаров, доставленным в Правление Русского общества пароходства и торговли из Калькутты, Мадраса, Коконады, О-ва Цейлона, Сингапура, Шангаи и Ханькова Е. И. Барановским / Е. И. Барановский. Одесса : Тип. П. Францова, 1870. 24 с.
- 64.Виды внешней торговли России за 1868 год. Ч. II : Торговля по азиатской границе. Санкт-Петербург : Тип. В. Н. Майкова, 1869. 99 с.
- 65.Виды внешней торговли России за 1869 год. Ч. II : Торговля по азиатской границе. Санкт-Петербург : Тип. В. Н. Майкова, 1870. 99 с.
- 66.Виды государственной внешней торговли за 1863 год. Ч. 2. Санкт-Петербург : Тип. В. Н. Майкова, 1864.
- 67.Виды государственной внешней торговли за 1864 год. Ч. 2. Санкт-Петербург : Тип. В. Н. Майкова, 1865.
- 68.Виды государственной внешней торговли за 1865 год. Ч. 2 : Торговля по азиатской границе. Санкт-Петербург : Тип. В. Н. Майкова, 1866. 123 с.
- 69.Виды государственной внешней торговли за 1866 год. Ч. 2. Санкт-Петербург : Тип. В. Н. Майкова, 1867. 133 с.
- 70.Государственная внешняя торговля в разных ее видах за 1860 год. Санкт-Петербург : Департамент внешней торговли, 1861. 238 с.

71. Государственная внешняя торговля в разных ее видах за 1861 год. Санкт-Петербург : Департамент внешней торговли, 1862. 238 с.
72. Государственная внешняя торговля в разных ее видах за 1862 год. Санкт-Петербург : Департамент внешней торговли, 1863. 238 с.
73. Добровольный флот. Известия о деятельности Добровольного флота. Санкт-Петербург, 1879–1882.
74. История экономического развития Китая. 1840–1948 гг. / сост. Янь Чжунпин, Сюй И-шэн, Яо Сянь-хао [и др.]; пер. с кит. Н. А. Симония и Т. Я. Цветковой; вступ. ст. Г. А. Ганшина; ред. Л. Н. Лебединская. Москва : Изд-во иностр. литературы, 1958. 378 с.
75. Консульские донесения по торговле и промышленности. Вып. VI : Восточный Китай. Санкт-Петербург : Типо-лит. А. Лейферта, 1896. 129 с.
76. Краткий очерк возникновения, развития и теперешнего состояния наших торговых с Китаем сношений через Кяхту. Москва : Изд. Кяхтин. купечества, 1896. 90 с.
77. Обзор внешней торговли России за 1870 год. Ч. II : Торговля по азиатской границе. Санкт-Петербург : Тип. В. Н. Майкова, 1871. 91 с.
78. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1880 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1881.
79. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1882 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1883.
80. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1884 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1885.
81. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1885 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1886.
82. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1886 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1887.
83. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1887 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1888.

84. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1888 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1889.
85. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1889 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1890.
86. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1890 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1891.
87. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1891 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1892.
88. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1892 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1893.
89. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1893 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1895.
90. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1894 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1896.
91. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1895 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1897.
92. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1896 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1898.
93. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1897 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1899.
94. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1899 год. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1901.
95. Отчет Российско-Американской компании за 1858 год. Санкт-Петербург, 1858.
96. Отчет Российско-Американской компании за 1859 год. Санкт-Петербург, 1859.
97. Отчет Российско-Американской компании за 1860 год. Санкт-Петербург, 1860.
98. Отчет Российско-Американской компании за 1861 год. Санкт-Петербург, 1861.

99. Отчет Российско-Американской компании за 1863 год. Санкт-Петербург, 1863.
100. Отчет таможен о внешней торговле за 1884 г. Б. м. : [б. и.], 1885.
101. Русско-китайские отношения в XIX в. : материалы и документы. Т. 1 : 1803–1807 / [сост. М. Б. Давыдова и др.]. Москва : Памятники исторической мысли, 1995. 1022 с. ISBN 5-88451-029-2.
102. Русско-китайские отношения. 1689–1916: официальные документы / П. Е. Скачков, В. С. Мясников. Москва : Изд-во вост. литературы, 1958. 137 с.
103. Сведения о привозе из-за границы за 1869–1886 гг. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1887. 528 с.
104. Сибирь и Великая Сибирская железная дорога / М-во фин. Деп. торговли и мануфактур. 2-е изд., испр. и доп. Санкт-Петербург : Тип. И. А. Ефрона, 1896. 283 с., 1 карта.
105. Статистические сведения о торговле России с Китаем и по отдельным восточноазиатским границам за 1901–1907 гг. / сост. Канцелярией Московского Биржевого Комитета на основании официальных данных, содержащихся в обзорах внешней торговли России (изд. Департамента Таможенных Сборов). Москва : Тип. П. П. Рябушинского, 190(?). 23 с.
106. Хождение за три моря Афанасия Никитина / предисл., подгот. текста, пер. и коммент. Н. И. Прокофьева. Москва : Сов. Россия, 1980. 207 с.

### **Исследования**

107. *Абросимова Ю. А.* Гуанчжоу – цинское окно в Европу (Из истории установления контактов Китая со странами Запада) / Ю. А. Абросимова // Восток – Запад : историко-культурный альманах: 2005–2006 / под ред. В. С. Мясникова. Москва : Вост. лит., 2006. ISBN 5-02-018533-7. С. 8–46.
108. *Аганов В. Л.* Морская торговля и торговое судоходство России и Японии накануне и во время русско-японской войны : дис. ... канд. ист.



- наук : 07.00.02 / Агапов Вадим Львович ; Дальневост. ун-т. Владивосток, 2006. 251 с.
109. *Алдабекова Н. А.* Русско-китайские торгово-экономические связи в Синьцзяне в конце XVIII – первой половине XIX в. : автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03 / Алдабекова Нуржамал Абдразаковна ; АН СССР, Ин-т востоковедения. Москва, 1989. 14 с.
110. *Антонов Н.* К истории заключения русско-китайского договора 1851 г. в Кульдже / Н. Антонов // Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений : [сб. ст. / отв. ред. и авт. вступит. ст. С. Л. Тихвинский]. Москва : Мысль, 1982. С. 148–164.
111. *Багурин А.* Добровольный флот и его задачи / А. Багурин. Санкт-Петербург : Тип. М. Д. Ломковского, 1888. 37 с.
112. *Березницкий С. В.* Караванная торговля России с Китаем и отечественная наука XVIII в. / С. В. Березницкий. Санкт-Петербург : МАЭ РАН, 2017. 266 с. ISBN 978-5-88431-325-5.
113. *Беспрозванных Е. Л.* Приамурье в системе русско-китайских отношений: XVII – середина XIX в. / Е. Л. Беспрозванных. Хабаровск : Кн. изд-во, 1986. 206 с.
114. *Бродель Ф.* Материальная цивилизация, экономика и капитализм. XV–XVIII вв. Т. 2 : Игры обмена / Ф. Бродель. Москва : Прогресс, 1988. 631 с.
115. *Бянкин В. П.* Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.) / В. П. Бянкин. Владивосток : Дальневост. кн. изд-во, 1979. 256 с.
116. *Валлерстайн И.* Миросистемный анализ: введение / Иммануил Валлерстайн ; пер. с англ. Н. Тюкиной. Москва : Территория будущего, 2006. 246 с. ISBN 5-91129-028-6.
117. *Веселовский Н.* Поездка Н. И. Любимова в Чугучак и Кульджу в 1845 году под видом купца Хорошева / Н. Веселовский. Санкт-Петербург : Тип. М-ва путей сообщения, 1909. 52 с.

118. Внешняя политика России XIX и начала XX века. Документы российского министерства иностранных дел. Т. 3 : январь 1806 г. – июль 1807 г. / д-р экон. наук А. А. Громыко (пред.) и др. Москва : Изд-во полит. литературы, 1963. 840 с.
119. *Воскресенский А. Д.* Дипломатическая история русско-китайского Санкт-Петербургского договора / А. Д. Воскресенский. Москва : Памятник исторической мысли, 1995. 439 с. ISBN 5-88451-028-4.
120. *Воскресенский А. Д.* Китай и Россия в Евразии: историческая динамика политических взаимовлияний / А. Д. Воскресенский. Москва : Муравей : Восток-Запад (ВЗ), 2004. 600 с. ISBN 5-89737-204-7.
121. *Воскресенский А. Д.* Китайские хроники о пребывании И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского в Гуанчжоу / А. Д. Воскресенский // И не распалась связь времен: К столетию со дня рождения П. Е. Скачкова : сб. ст. / Рос. АН, Ин-т Дальнего Востока ; [редкол.: С. Л. Тихвинский (отв. ред.) и др.]. Москва : Наука : Вост. лит., 1993. ISBN 5-02-017750-4. С. 151–163.
122. *Гейштор И. Э.* Торговля России на Дальнем Востоке / И. Э. Гейштор. Санкт-Петербург : Лештук. паровая скоропеч. П. О. Яблонского, 1903. 27 с.
123. *Гобсон Дж.* Империализм / Джон Гобсон ; пер. с англ. с предисл. к русск. изд. В. Б. Беленко. Ленинград : Прибой, 1927. 286 с.
124. *Гончаренко Р. В.* Великий чайный путь к мечте / Раиса Гончаренко, Светлана Коржова. Новосибирск : Дом мира, 2016. 216 с. ISBN 978-5-9907115-9-4.
125. *Гранков Л. М.* Морской торговый флот и внешнеторговая политика России. XVIII – первая половина XX вв.: исторический аспект исследования : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Гранков Леонид Михайлович ; [Место защиты: Рос. эконом. акад. им. Г. В. Плеханова]. Москва, 2009. 220 с.

126. Границы Китая: история формирования / [Мясников В. С., Степанов Е. Д., Бокщанин А. А. и др.]; Рос. акад. наук. Ин-т Дал. Востока; [под общ. ред. В. С. Мясникова, Е. Д. Степанова]. Москва: Памятники исторической мысли, 2001. 469 с. ISBN 5-88451-110-8.
127. Гуревич Б. П. Международные отношения в Центральной Азии в XVII – первой половине XIX в. / Б. П. Гуревич. Москва: Наука, 1983. 309 с.
128. Даркевич В. П. Художественный металл Востока VIII–XIII вв.: Произведения восточной торевтики на территории европейской части СССР и Зауралья / В. П. Даркевич; отв. ред. Т. В. Николаева. 3-е изд. Москва: ЛЕНАНД, 2017. 184 с. ISBN 978-5-9710-4302-7.
129. Дацышен В. Г. История российско-китайских отношений в конце XIX – начале XX вв. / В. Г. Дацышен. Москва: Директ-Медиа, 2014. 592 с. ISBN 978-5-4458-8664-8.
130. Дацышен В. Г. История русско-китайских отношений (1618–1917 гг.): учеб. пособие / В. Г. Дацышен. Красноярск: РИО ГОУ ВПО КГПУ, 2004. 230 с. ISBN 5-85981-039-3.
131. Дацышен В. Г. Одесское направление китайской чайной торговли (XIX – нач. XX вв.) / В. Г. Дацышен // Китаєзнавчі дослідження: зб. наук. праць. Т. 2. Київ: Ін-т сходознавства НАН України, 2012. С. 45–55.
132. Дацышен В. Г. Русские в Ханькоу: из истории русско-китайских отношений второй половины XIX – первой половины XX в. (по архивным и книжным фондам Москвы, Сибири, Дальнего Востока и Китая) / В. Г. Дацышен // Россия и Китай. Научные и культурные связи (по материалам архивных, рукописных, книжных и музейных фондов). Вып. 2 / [сост. Г. З. Пумпян]. Санкт-Петербург: БАН: Альфарет, 2012. С. 67–80.
133. Дигамма (Васильев М. Н.) Торговля с Китаем / Дигамма [псевд.]. Томск: Паровая типо-лит. П. И. Макушина, 1899. 72 с.

134. Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений : [сб. ст. / отв. ред. и авт. вступит. ст. С. Л. Тихвинский]. Москва : Мысль, 1982. 509 с.
135. *Единархова Н. Е.* Калган – северные ворота Китая / Н. Е. Единархова // Взаимоотношения народов России, Сибири и стран Востока: история и современность : доклады второй Междунар. науч.-практ. конф. 11–14 августа 1997 года. Книга вторая / [гл. ред. Б. Д. Пак]. Москва ; Иркутск ; Тэгу : ИГПУ, 1997. С. 74–76.
136. *Единархова Н. Е.* Кяхта и кяхтинская торговля (40–60-е гг. XIX в.) / Н. Е. Единархова. Иркутск : Оттиск, 2015. 164 с. ISBN 978-5-9906916-1-2.
137. *Единархова Н. Е.* Кяхтинская торговля в 40-е–60-е гг. XIX в. и ее влияние на экономическое развитие России, Монголии и Китая : по русским архивным и опубликованным источникам : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03 / Единархова Нина Евгеньевна. Москва, 1978. 191 с.
138. *Ермолаев А. Н.* Морская торговля Российско-американской компании с Китаем в 1848–1863 гг. / А. Н. Ермолаев // Вестн. ДВО РАН. 2011. № 1. С. 22–27.
139. *Ермолаев А. Н.* Российско-американская компания в Сибири и на Дальнем Востоке (1799–1871 гг.) / А. Н. Ермолаев. Кемерово : ИНТ, 2013. 618 с. ISBN 978-5-86338-041-4.
140. *Забугин Н. П.* О судоходстве на русском Дальнем Востоке / Н. П. Забугин ; М-во фин. Деп. торговли и мануфактур. Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1896. 193 с.
141. *Зинченко Н.* Россия и Китай. Краткий исторический очерк русско-китайской торговли / Николай Зинченко. Санкт-Петербург : Тип. инж. Г. А. Бернштейна, 1899. 16 с.
142. *Иловайский С. И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли / сост. проф. С. И. Иловайский. Одесса : тип. Акц. Южнорус. о-ва печ. дела, 1907. 359 с.

143. *Казарян Э. Э.* Русский Дальний Восток в системе российской и мировой торговли на рубеже XIX–XX веков : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.15 / Казарян Эдита Эдиковна. Нижний Новгород, 2006. 319 с.
144. *Кази М. И.* Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством / М. И. Кази. Санкт-Петербург : Тип. Р. Голике, 1888. 74 с.
145. *Кириллова С. В.* Трансграничная торговля на восточной окраине России: Забайкалье, середина XVII–XVIII вв. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Кириллова Сэсэгма Валерьевна ; [Место защиты: Нац. исслед. Том. гос. ун-т]. Томск, 2018. 251 с.
146. Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке. Ч. 1 : Текст / сост. Д. Д. Покотиловым ; под ред. Д. Ф. Кобеко и П. М. Романова. Санкт-Петербург : М-во финансов, 1895. 158 с.
147. Классика геополитики. XIX век / [сост.: К. Королёв]. Москва : АСТ, 2003. 720 с. ISBN 5-17-017281-8.
148. Классика геополитики. XX век / [сост. К. Королёв]. Москва : АСТ, 2003. 731 с. ISBN 5-17-017734-8.
149. *Кожухарь А. И.* Влияние российской чайной торговли с Китаем и Монголией на повседневность населения Восточной Сибири во второй половине XIX в. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Кожухарь Андрей Игоревич ; [Место защиты: Иркут. гос. ун-т]. Иркутск, 2016. 212 с.
150. *Комиссина И. Н.* Морской Шелковый путь XXI в. – глобальный геополитический проект Китая / И. Н. Комиссина // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 7. С. 60–81.
151. *Коростовец И. Я.* Китайцы и их цивилизация : С прил. карты Китая, Японии и Кореи / И. Коростовец. Санкт-Петербург : Н. Аскарханов, 1898. 625 с.
152. *Корсак А. К.* Историко-статистическое обозрение торговых отношений России с Китаем / соч. А. Корсака. Казань : И. Дубровин, 1857. 445 с.

153. *Крит Н. К.* Материалы для обсуждения вопросов о чайной торговле / сост. Н. Критом. Санкт-Петербург : Тип. В. Н. Майкова, 1864. 200 с.
154. *Кротков Н. Н.* Русская мануфактура и ее конкуренты на китайском рынке : (С крат. очерком соврем. экон. состояния собств. Китая, Маньчжурии и Синь-Цзяна) / сост. Н. Н. Кротков ; М-во торг. и пром-сти. Отд. торговли. Санкт-Петербург : Тип. В. О. Киршбаума, 1914. 105 с.
155. *Крылов Н. А.* Торговая конкуренция в Восточном Китае : Докл. общ. собр. ... О-ва для содействия рус. пром-сти и торговле / Н. А. Крылов. Санкт-Петербург : Тип. инж. Г. А. Бернштейна, 1898. 20 с.
156. *Ларин А. Г.* «Экономический пояс Шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология / А. Г. Ларин // Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В. Е. Петровского (отв. ред.), А. Г. Ларина (сост.), Е. И. Сафроновой. Москва : ДеЛи плюс, 2016. ISBN 978-5-905170-93-5. С. 38–58.
157. *Ларин В. Л.* Тихоокеанская Россия в российско-китайских отношениях: затянувшееся ожидание прорыва / В. Л. Ларин // Россия и АТР. 2014. № 3. С. 5–21.
158. *Ленин В. И.* Империализм как высшая стадия капитализма : (Попул. очерк) / В. И. Ленин. Москва : Политиздат, 1977. 134 с.
159. *Лещенко Н. Ф.* Посол с погонами адмирала. Необычная судьба Е. В. Путятина / Н. Ф. Лещенко // Восточный архив. 2015. № 2. С. 7–11.
160. *Лодыженский К. Н.* История русского таможенного тарифа : Исслед. Константина Лодыженского. Санкт-Петербург : Тип. В. С. Балашева, 1886. 312 с.
161. *Лузянин С. Г.* Восточная политика Владимира Путина. Возвращение России на «Большой Восток» (2004–2008 гг.) / С. Г. Лузянин. Москва : Восток-Запад, 2007. 448 с. ISBN 5-17-041020-4.
162. *Лукоянов И. В.* «Не отстать от держав ...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. / И. В. Лукоянов. Санкт-Петербург : Нестор-История, 2008. 664 с. ISBN 978-59818-7267-9.

163. *Макаренко В.* О Петре Добеле и его книге / В. Макаренко // Добель П. В. Путешествия и новейшие наблюдения в Китае, Маниле и Индо-Китайском архипелаге. Москва : Вост. дом, 2002. ISBN 5-89737-102-4. С. 11–20.
164. *Мамутахунов У.* Торговля России с Западным Китаем в XIX в. / У. Мамутахунов // Сборник студенческих работ Среднеазиатского государственного университета / гл. ред. С. У. Умаров. Ташкент : Среднеазиат. гос. ун-т, 1949. С. 39–66.
165. *Маркс К.* Капитал: критика политической экономии / Карл Маркс. Т. I. Москва : Эксмо, 2019. 1200 с. ISBN 978-5-699-95085-0.
166. *Маркс К.* Русская торговля с Китаем / Карл Маркс // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. Т. 12. (Собрание сочинений Маркса и Энгельса). Москва : Директ-Медиа, 2014. ISBN 978-5-4475-3125-6. С. 171–173.
167. *Матусовский З. Л.* Географическое обозрение Китайской империи / [соч.] З. Матусовского. Санкт-Петербург : Тип. Имп. Акад. наук, 1888. 465 с.
168. Международные отношения на Дальнем Востоке. Кн. 1 : С конца XVI до 1917 г. / ред. коллегия: акад. Е. М. Жуков (отв. ред.) [и др.]. Москва : Мысль, 1973. 323 с.
169. *Меркулов С. Д.* Возможные судьбы русской торговли на Дальнем Востоке : (Докл., прочит. в О-ве для содействия рус. пром-сти и торговле 14 апр. 1903 г.) / С. Д. Меркулов. Санкт-Петербург : Тип. инж. Г. А. Бернштейна, 1903. 55 с.
170. Министерство финансов. 1802–1902 : [Ист. обзор главнейших мероприятий фин. ведомства]. Ч. 1. Санкт-Петербург : Экспедиция заготовления гос. бумаг, 1902. 692 с.
171. *Миронова Т. Н.* Жизнь на грани подвига (К. А. Скачков и его библиотека в фонде основного хранилища РГБ) / Т. Н. Миронова // Книга в пространстве культуры. 2010. Вып. 1 (6). С. 24–28.

172. *Морозова Е. О.* Русско-китайские торгово-дипломатические отношения в конце XVI – середине XVII вв. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Морозова Евгения Олеговна ; [Место защиты: Урал. федер. ун-т имени первого Президента России Б. Н. Ельцина]. Екатеринбург, 2013. 191 с.
173. *Мясников В. С.* Империя Цин и Русское государство в XVII в. / В. С. Мясников. Хабаровск : Кн. изд-во, 1987. 510 с.
174. *Надаров В.* Материалы к изучению Ханькоу, его географического положения, связанных с ним транзитных путей, его торговли и пр. / [соч.] В. Надарова. Владивосток : Тип. Т-ва Сущинской и К<sup>о</sup>, 1901. 182 с.
175. *Нарочницкий А. Л.* Колониальная политика капиталистических держав на Дальнем Востоке, 1860–1895 / А. Л. Нарочницкий. Москва : Изд-во Акад. наук СССР, 1956. 900 с.
176. Начало Добровольного флота : материалы для истории Русского добровольного флота / ред. А. Е. Носа, пред. О-ва. Москва : Типо-лит. В. О. Рихтер, 1890. 98 с.
177. *Неклюдова А. В.* Развитие кяхтинской таможни во второй половине XVIII – первой половине XIX вв. / А. В. Неклюдова // Вестн. Иркут. гос. техн. ун-та. 2014. № 2. С. 272–278.
178. *Непомнин О. Е.* История Китая : Эпоха Цин, XVII – нач. XX в. / О. Е. Непомнин. Москва : Вост. лит., 2005. 712 с. ISBN 5-02-018400-4.
179. *Непомнин О. Е.* Социально-экономическая история Китая, 1894–1914 / О. Е. Непомнин. Москва : Наука, 1980. 370 с.
180. *Островский А. В.* Как подключить Сибирь и Дальний Восток к Шелковому пути? / А. В. Островский // Новый Шелковый путь и его значение для России / под ред. В. Е. Петровского (отв. ред.), А. Г. Ларина (сост.), Е. И. Сафроновой. Москва : ДеЛи плюс, 2016. ISBN 978-5-905170-93-5. С. 131–147.
181. *Остроухов П. А.* К вопросу о значении русско-китайской меновой торговли в Кяхте для русского рынка в первой половине XIX в. / П. А. Остроухов. Прага : Рус. свободный ун-т, 1936. 48 с.



182. Очерк деятельности высочайше утвержденного комитета по устройству Добровольного флота. 1878–1879. Санкт-Петербург : Тип. Второго отделения собственной Е. И. В. Канцелярии, 1879. 24 с.
183. *Павлов А.* Чайная торговля и чай / сост. А. Павлов. Москва : Тип. Лазаревых ин-та вост. яз., 1860. 128 с.
184. *Патрушева М. А.* Экономическое развитие Маньчжурии (вторая половина XIX – первая треть XX в.) / А. М. Патрушева, Г. А. Сухачева. Москва : Наука, 1985. 270 с.
185. *Переслегина И. В.* История формирования и деятельности Кяхтинской таможни: 20-е гг. XVIII – начало 60-х гг. XIX вв. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Переслегина Ирина Викторовна ; Бурят. гос. ун-т. Улан-Удэ, 2004. 222 с.
186. *Пескова Г. Н.* Иностранная торговля опиумом в Китае и политика России / Г. Н. Пескова // Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений : [сб. ст. / отв. ред. и авт. вступит. ст. С. Л. Тихвинский]. Москва : Мысль, 1982. С. 377–421.
187. *Петраков В. В.* Международные транспортные коридоры «Приморье–1» и «Приморье–2»: текущее состояние и перспективы. DOI 10.24866/2542-1611/2018-3/88-94 / В. В. Петраков, А. Л. Лукин // Известия Восточного института. 2018. № 3. С. 88–94.
188. *Пивень С. Н.* Влияние Московско-Сибирского тракта на жизнь населения Западной Сибири в XVIII–XIX вв. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Пивень Сергей Николаевич ; Том. гос. ун-т. Томск, 2005. 270 с.
189. *Плотникова М. М.* Внешнеполитическая деятельность на Дальнем Востоке графа Е. В. Путятина в контексте русско-китайских отношений XVII – середины XIX вв. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Плотникова Мария Михайловна ; Иркут. гос. ун-т. Иркутск, 2006. 181 с.
190. *Поггенполь М. Ю.* Очерк возникновения Добровольного флота за время XXV-летнего его существования / по поручению Комитета Добровольного флота сост. М. Поггенполь. Санкт-Петербург : Тип. А. Бенке, 1903. 284 с.

191. Под флагом России: История зарождения и развития морского торгового флота / В. И. Пузырев, В. Д. Скугарев, А. В. Басов и др. Москва: Согласие, 1995. 565 с. ISBN 5-86884-033-X.
192. Позднеев Д. М. Материалы по пересмотру действующей в Китайских морских таможенных системы регистрации внешней торговли Китая. Вопрос о флагах / Дмитрий Позднеев. Санкт-Петербург: Тип. Тренке и Фюсно, 1905. 114 с.
193. Позднеев Д. М. Торговля порта Чифу / Д. М. Позднеев. Санкт-Петербург: Тип. В. Киршбаума, 1902. 32 с.
194. Покровский В. П. Статистические сведения о торговле России с Китаем / В. П. Покровский. Санкт-Петербург: Типо-лит. М. П. Фроловой, 1909. 42 с.
195. Попов К. А. О чае и его приготовлении русскими в Китае / сост. К. А. Попов, коммерции советник. Москва: Тип. И. Н. Кушнерева, 1870. 33 с.
196. Попова И. Ф. Торговля России и Китая через Кяхту и Маймайчен / И. Ф. Попова // *Mongolica*. 2013. № 11. С. 28–36.
197. Путята Д. В. Китай: очерк географии, экономического состояния, административного и военного устройства Серединной империи и военного значения пограничной с Россией полосы / Ген. штаба полк. Д. В. Путята. Санкт-Петербург: Воен. тип., 1895. 389 с.
198. Ремнев А. В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков / А. В. Ремнев. Омск: Омск. гос. ун-т, 2004. 548 с. ISBN 5-7779-0429-7.
199. Рожкова М. К. Экономические связи России со Средней Азией. 40–60-е гг. XIX в. / М. К. Рожкова. Москва: Изд-во Акад. наук СССР, 1963. 238 с.
200. Романов Б. А. Россия в Маньчжурии (1892–1906) / Б. А. Романов. Ленинград: Изд. Ленингр. вост. ин-та им. А. С. Енукидзе, 1928. 606 с.

201. *Романова Г. Н.* Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке, XIX – начало XX в. / Г. Н. Романова. Москва : Наука, 1987. 159 с.
202. Российско-Американская компания и изучение Тихоокеанского Севера, 1799–1815 : сб. документов / сост. А. Е. Иоффе, Л. И. Спиридонова. Москва : Наука, 1994. 278 с. ISBN 5-02-009743-8.
203. Россия и Восток : учеб. пособие / под ред. С. М. Иванова, Б. Н. Мельниченко. Санкт-Петербург : Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2000. ISBN 5-288-02758-7.
204. Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / ред. А. В. Лукин. Москва : Весь мир, 2013. 704 с. ISBN 978-5-7777-0548-8.
205. *Рудич А.* Одесса и русско-индо-китайская торговля : К вопросу об упадке одесской торговли. Необходимо употребить энергические усилия, чтобы в общерусском интересе направить русско-индо-китайскую торговлю на Одессу, помимо иностранных государств : [ст.] А. Рудича. Одесса : Тип. Л. Нитче, 1876. 15 с.
206. *Самойлов Н. А.* Кяхта и Маймайчэн: геокультурное пространство взаимодействия России и Китая в XVIII–XIX вв. / Н. А. Самойлов // Вестн. С.-Петерб. гос. ун-та. Сер. 9 : Филология. Востоковедение. Журналистика. 2009. Вып. 4. С. 190–197.
207. *Силин Е. П.* Кяхта в XVIII в. : Из истории русско-китайской торговли / Е. П. Силин. Иркутск : Иркут. обл. изд-во, 1947. 204 с.
208. *Ситников Л. А.* Григорий Шелихов / Л. А. Ситников. Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1990. 416 с. ISBN 5-7424-0097-7.
209. *Скальковский К. А.* Русская торговля в Тихом океане: экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии / К. Скальковский. Санкт-Петербург : Тип. А. С. Суворина, 1883. 515 с.

210. *Сладковский М. И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.) / М. И. Сладковский. Москва : Наука, 1974. 363 с.
211. *Соболев М. Н.* Таможенная политика России во второй половине XIX века / М. Н. Соболев. Томск : Типо-лит. Сиб. т-ва печ. дела, 1911. 850 с.
212. *Соколов И. А.* Китайский чай в России : в 3 т. / И. А. Соколов. Москва : Спутник+, 2015.
213. *Стахеев Д. И.* От Китая до Москвы : История ящика чаю : очерки / [соч.] Д. И. Стахеева. Санкт-Петербург ; Москва : М. О. Вольф, 1870. 194 с.
214. *Субботин А. П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах : производство, потребление и распределение чая / сост. А. П. Субботин. Санкт-Петербург : А. Г. Кузнецов, 1892. 706 с.
215. *Сунь С.* Проблемы и перспективы освоения Северного морского пути в контексте реализации инициативы «Пояс и Путь» / Сунь Сюэнь // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 6. С. 5–15.
216. *Сычевский Е. П.* Динамика русско-китайской торговли в конце 50–60-х гг. XIX века / Е. П. Сычевский // Учен. зап. Благовещ. гос. пед. ин-та им. М. И. Калинина. 1957. Т. VIII. С. 49–75.
217. *Тагаров Ж. З.* Монгольский транзит и русско-китайская кяхтинская торговля в конце XVII – начале XX вв. / Ж. З. Тагаров // Россия и Монголия в первой половине XX в.: концептуальные вопросы российско-монгольских отношений : сб. науч. тр. Кн. 5 / редкол.: Ю. В. Кузьмин, В. А. Василенко, А. Ф. Манжигеев. Улан-Батор ; Иркутск : Изд-во БГУ, 2015. ISBN 978-5-7253-2868-4. С. 183–199.
218. *Темников Е. Г.* Межгосударственные отношения России и Китая во второй половине XIX в. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.03 / Темников Евгений Геннадьевич ; [Место защиты: Казан. (Приволж.) федер. ун-т]. Казань, 2010. 275 с.

219. *Трапезников А. К.* О русской чайной торговле : Возражение «Моск. вед.», сделанное в №№ 210 и 212 «Бирж. вед.» 1874 г. / [А. Трапезников]. Москва : Тип. А. Гатцука, 1879. 24 с.
220. *Трусевиц Х. И.* Посольские и торговые сношения России с Китаем (до XIX века) / соч. Х. Трусевица. Москва : Тип. Т. Малинского, 1882. 304 с.
221. *Уемов А. И.* Системный подход и общая теория систем / А. И. Уемов. Москва : Мысль, 1978. 271 с.
222. *Унтербергер П. О.* Приморская область. 1856–1898 гг.: Очерк П. Ф. Унтербергера. Санкт-Петербург : Тип. В. О. Киршбаума, 1900. 324 с.
223. *Устюгова О. А.* Русско-китайская чайная торговля на Дальнем Востоке во второй половине XIX в. / О. А. Устюгова // Шестая дальневосточная конференция молодых историков, 3–5 апреля 2000 г. : сб. материалов / отв. ред. Л. Е. Фетисова. Владивосток : Изд-во Дальневост. ун-та, 2001. ISBN 5-7444-1197-6. С. 213–220.
224. *Устюгова О. А.* Торговля на юге Дальнего Востока во второй половине XIX в. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Устюгова Ольга Александровна. Владивосток, 2002. 228 с.
225. *Фауст К.* Великий торговый путь от Петербурга до Пекина: история русско-китайских отношений в XVIII–XIX веках / Клиффорд Фауст ; пер. с англ. С. А. Белоусова. Москва : Центрополиграф, 2019. 447 с. ISBN 978-5-9524-5372-2.
226. *Фильшин Н. Г.* Торговая деятельность русских купцов в Ханькоу / Н. Г. Фильшин // Вагановские чтения : материалы IX регион. науч.-практ. конф., посвящ. 425-летию города Тары (г. Тара, 5–6 апреля 2018 года) / [ред. колл.: Л. К. Анцигина и др.]. Омск : Амфора, 2018. ISBN 978-5-906985-27-9. С. 97–103.
227. *Фурсов К. А.* Держава-купец: отношения Английской Ост-индийской Компании с английским государством и индийскими патримониями / К. А. Фурсов. Москва : Т-во науч. изданий КМК, 2006. 364 с. ISBN 5-87317-307-9.

228. *Хохлов А. Н.* Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е годы XVIII в. – 50-е годы XIX в.) / А. Н. Хохлов // *Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений* : [сб. ст. / отв. ред. и авт. вступит. ст. С. Л. Тихвинский]. Москва : Мысль, 1982. С. 99–148.
229. *Хохлов А. Н.* Михаил Шевелев и начало морского судоходства России с Китаем / А. Н. Хохлов // *Вопросы истории*. 2007. № 9. С. 116–125.
230. *Хохлов А. Н.* Торговля и предпринимательская деятельность россиян в Китае во второй половине XIX в. / А. Н. Хохлов // *Российская история*. 2012. № 3. С. 144–152.
231. *Хохлов А. Н.* Торговля – приоритетное направление политики России в отношении цинского Китая / А. Н. Хохлов // *И не распалась связь времен. К 100-летию со дня рождения П. Е. Скачкова* : сб. ст. / Рос. АН, Ин-т Дальнего Востока ; [редкол.: С. Л. Тихвинский (отв. ред.) и др.]. Москва : Наука : Вост. лит., 1993. ISBN 5-02-017750-4. С. 197–227.
232. *Цыбик чайных историй : очерки по истории русско-китайской чайной торговли* / [ред.-сост. В. Г. Шаронова]. Москва ; Санкт-Петербург : Центр гуманитарных инициатив, 2017. 247 с. ISBN 978-5-98712-809-1.
233. *Шаронова В. Г.* Русские торговые дома и фабрики в южных провинциях Китая – форпосты русско-китайской чайной торговли (1870 г. – первое десятилетие XX в.). DOI 10.24411/2618-6888-2019-10023 / В. Г. Шаронова // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. 2019. № 24. С. 401–415.
234. *Шаронова В. Г.* Экспортно-импортные операции русско-китайской чайной торговли (с середины XIX до начала XX века) / В. Г. Шаронова // *Сибирское купечество: истоки, деятельность, наследие : материалы Третьей Всерос. науч. конф., г. Томск, 21–23 сентября 2018 г.* / [редкол. : В. И. Бойко, В. В. Безходарнов, Е. В. Ситникова]. Томск : Изд-во ТГАСУ, 2019. ISBN 978-5-93057-878-2. С. 241–250.

235. *Шмитт К.* Номос Земли в праве народов *Jus publicum Europaeum* / Карл Шмитт; под ред. Д. Кузницына; пер. с нем. К. Лощевского и Ю. Коринца. Москва : Владимир Даль, 2008. 670 с. ISBN 978-5-93615-086-9.
236. *Эйвери М.* Чайный путь: Китай и Россия встречаются через степь / Марта Эйвери; пер. с англ. А. Гилевича. Beijing : Межконтинент. изд-во Китая, 2004. 227 с. ISBN 7-5085-0649-9.
237. *Яковлева П. Т.* Первый русско-китайский договор 1689 года / Т. П. Яковлева. Москва : Изд-во Акад. наук СССР, 1959. 212 с.
238. *Яровой В. В.* Добровольный флот / В. В. Яровой. Санкт-Петербург : Галерея-принт, 2010. 154 с. ISBN 978-5-8172-0130-9.

#### **Исследования на китайском языке**

239. 王孝通。中国上业小史。上海：商务印书馆，1925。112页。  
(*Ван Сяотун.* Китайская торговля. Краткий исторический очерк / Ван Сяотун. Шанхай : Шанью синьшугуань, 1925. 112 с.).
240. 帝国主义与中国海关。第 7 卷。北京：科学出版社，1958。244 页。  
(Империализм и китайские таможи. Т. 7. Пекин : Кэсюэ чубаньшань, 1958. 244 с.).
241. 武 珩幹。中国国际贸易概論。上海：商务印书馆，1930。613 页。  
(*У Юеган.* Очерк внешней торговли Китая / У Юеган. Шанхай : Шан у иньшугуань, 1930. 613 с.).
242. 黄 炎 士 音。中国 四十年海关 统计 圖表 (1876-1915)。香港：龙门书店，1966。 200 页。  
(*Хуан Яньпэй.* Статистические данные (в схемах и таблицах) торгового оборота морской таможни Китая за 1876–1915 гг. / Хуан Яньпэй. Сянган : Лунмэнь шудянь, 1966. 220 с.).
243. 杨 端 六。六十五年来中国国际贸易统计。1931。189 页。

(Ян Дуанью. Внешняя торговля Китая за последние 65 лет : статистические материалы / Ян Дуанью, Хоу Хоупей. Б. м. : [б. и.], 1931. 189 с.).

#### **Исследования на английском языке**

244. *Britten D.* China and Great Britain. The diplomacy of commercial relations 1860–1864 / Dean Britten. Cambridge : Harvard Univ. Press, 1974. 212 p.
245. *Cheng C.* The United States petroleum trade with China, 1876–1949 / Chu-Yuan Cheng // American's China trade in historical perspective: the China and American performance / ed. by E. R. May, J. K. Fairbank. London : The Community of American-East Asian Relations of the Department of History, 1989. ISBN 9780674030756. P. 205–237.
246. *Chong S.* The foreign trade of China / S. Chong. New York : Columbia Univ., 1919. 470 p.
247. *Chu T.* The trade in Central China / T. Chu. Shanghai : China Institute of Pacific Relations, 1936. 359 p.
248. *Du H.* Tea and Hankow market in the Ch'ing period : PhD diss. / H. Du ; Wuhan University. Wuhan, 2000.
249. *Devon M. D.* Marginal revolution: Economies and Economic Knowledge between Qing China, Russia and Mongolia, 1860–1911 : PhD diss. / M. D. Dewon ; Harvard University. Cambridge, 2014. 353 p.
250. *Fairbank J. K.* Trade and diplomacy on the Chinese coast. The opening of the treaty ports 1842–1853 / John King Fairbank. Cambridge : Harvard Univ. Press, 1953. 468 p.
251. *Gardella R. P.* The boom years of the Fukien tea trade, 1842–1888 / Robert Gardella // American's China trade in historical perspective: the China and American performance / ed. by E. R. May, J. K. Fairbank. London : The Community of American-East Asian Relations of the Department of History, 1989. ISBN 9780674030756. P. 33–75.



252. *Gelber H. G.* Opium, soldiers and evangelicals. England's 1840–1842 war with China, and its aftermaths / Harry G. Gelber. New York : Palgrave Macmillan, 2004. 252 p. ISBN 9781403907004.
253. *Guo F.* Tea trade system change of Qing dynasty and government administration : PhD diss. / F. Guo ; Shanxi University. Taiyuan, 2010.
254. *Hao Y.* Chinese teas to America – a Synopsis / Yen-p'ing Hao // American's China trade in historical perspective: the China and American performance / ed. by E. R. May, J. K. Fairbank. London : The Community of American-East Asian Relations of the Department of History, 1989. ISBN 9780674030756. P. 11–31.
255. *Hao Y.* The commercial revolution in Nineteenth-Century China. The rise of Sino-Western mercantile capitalism / Yen-p'ing Hao. Berkeley : Univ. of California Press, 1992. 380 p.
256. *Hsiao L.* China's foreign trade statistics, 1864–1949 / Liang-lin Hsiao. Cambridge : Harvard Univ. Press, 1974. 275 p. ISBN 978-0674119604.
257. *Hsu C.* The Chinese Eastern Railroad and Marking of Russian Imperial Orders in the Far East : PhD diss. / C. Hsu ; New York University. New York, 2006. 443 p.
258. *Kim L. E.* Marginal Constituencies: Qing Borderland Policies and Vernacular Histories of Five Tribes on Sino-Russian frontier : PhD diss. / L. E. Kim. Cambridge, Massachusetts, 2009. 417 p.
259. *Liu K.* Anglo-American steamship rivalry in China / Kwang-Ching Liu. Cambridge : Harvard East Press, 1962. 211 p. ISBN 978-0674184879.
260. *Melancon G.* Britain's China policy and the Opium crisis. Balancing drugs, violence and national honour, 1833–1840 / Glenn Melancon. London : Routledge, 2003. 166 p. ISBN 978-0754607045.
261. *Meyer D. R.* Hong-Kong as a global metropolis / David R. Meyer. Cambridge : Cambridge Univ. Press, 2000. 290 p. ISBN 978-0521643443.
262. *Morse H. B.* The trade and administration of the Chinese Empire / Hosea Ballou Morse. London : Longmans, Green and Co, 1908. 440 p.

263. *Opium regime: China, Britain and Japan, 1839–1952* / ed. by Timothy Brook, Bob Tadashi Wakabayashi. Berkeley : Univ. of California Press, 2000. 444 p. ISBN 978-0520222366.
264. *Owen D. E. British opium policy in China and India* / David Edward Owen. New Haven : Yale Univ. Press, 1934. 399 p.
265. *Paine S. C. M. A history of the Sino-Soviet border, 1858–1924* : PhD diss. / S. C. M. Paine ; Columbia University. New York, 1993. 506 p.
266. *Platt S. Imperial twilight. The Opium war and the end of China's last golden age* / Stephen R. Platt. London : Atlantic Books, 2019. 560 p. ISBN 9781786494870.
267. *Remer C. F. The foreign trade of China* / C. F. Remer. Shanghai : The Commercial Press, 1926. 258 p.
268. *Simkin C. G. F. Traditional trade of Asia* / Colin George Frederick Simkin. London : Oxford Univ. Press, 1968. 432 p. ISBN 978-0192153173.
269. *Travis W. H. The Opium wars. The addiction of one Empire and the corruption of another* / W. Travis Hanes III, and Frank Sanello. Naperville : Sourcebook, 2002. 319 p. ISBN 9781570719318.
270. *Waley A. The Opium war through Chinese eyes* / Arthur Waley. London : Routledge, 2005. 264 p. e-ISBN 9781315018942. <https://doi.org/10.4324/9781315018942>
271. *Wang A. The analysis of personal flow in the trade about Shanxi merchants between Mongolia and Russia in the Qing dynasty* : PhD diss. / A. Wang ; Shanxi University. Taiyuan, 2011.
272. *Wang Y. Transforming the frontier: land, commerce, and Chinese colonization in inner Mongolia, 1700–1911* : PhD / Y. Wang. Chicago, Illinois, 2013. 496 p.
273. *Wong J. Deadly dreams. Opium and the Arrow war (1856–1860) in China* / J. Wong. New York : Cambridge Univ. Press, 2002. 572 p. ISBN 978-0521526197

274. *Yip A. C. S.* Kiakhta a Sino-Russian trading center : PhD diss. / A. C. S. Yip ; Queen's University. Kingston, 1971.
275. *Yoder A. J.* Tea time in Romanov Russia: a cultural history, 1616–1917 : PhD diss. / A. J. Yoder. The University of North Carolina. Chapel Hill, 2016. 358 p.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение 1

#### Единицы стоимости и весов, использовавшиеся в русско-китайской торговле

1 русский фунт = 0,40951241 кг

*Место чая* – принятое в дореволюционный период обозначение деревянного ящика (контейнера), в который укладывались ящики с чаем с меньшей вместимостью. Одно *место* чая могло вмещать в себя от 2 до 48 ящиков с чаем. Вес *места* чая варьировался от 1 до 24 фунтов<sup>722</sup>.

#### Ханькоу

1 фунт стерлингов = 6 руб. 28 коп. = 1 ханькоуский лян (1883)<sup>723</sup>

#### Чифу

1 таможенный лян = 1 руб. 3 коп. золотом (1892);

1 таможенный лян = 1 руб. 25 коп. (1893);

1 таможенный лян = 1 руб. 00 коп. (1894);

Средняя стоимость чифурского ляна – 96 коп. золотом;

1 пикуль = 3,68 пуда<sup>724</sup>

#### Тяньцзинь

1 пикуль = 147,7 русских фунтов;

1 таможенный лян = 2 руб. 8 коп. серебряной монетой (1879)<sup>725</sup>

<sup>722</sup> Корсак А. К. Историко-статистическое обозрение торговых отношений России с Китаем. Казань : И. Дубровин, 1857. С. 306.

<sup>723</sup> АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. 1881. Д. 6. Л. 7.

<sup>724</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343.

## **Фучжоу**

1 пикуль = 143,99 русских фунтов;

1 таможенный лян = 2 руб. 12 коп. (1883);

1 таможенный лян = 1 руб. 58 коп. (1891)<sup>726</sup>

## **Консульские донесения<sup>727</sup>**

1 таможенный лян = 1 руб. 15,24 коп. золотом (1893);

1 таможенный лян = 93,75 коп. золотом (1894);

1 фын = 0,01 лян;

1 мексиканский доллар = 79,33 коп. золотом (1893);

1 мексиканский доллар = 64,54 коп. золотом (1894);

1 пикуль = 3,7 пуда;

1 цзинь = 0,01 пикуля = 1,48 фунта;

1 тонна = 62 пуда

---

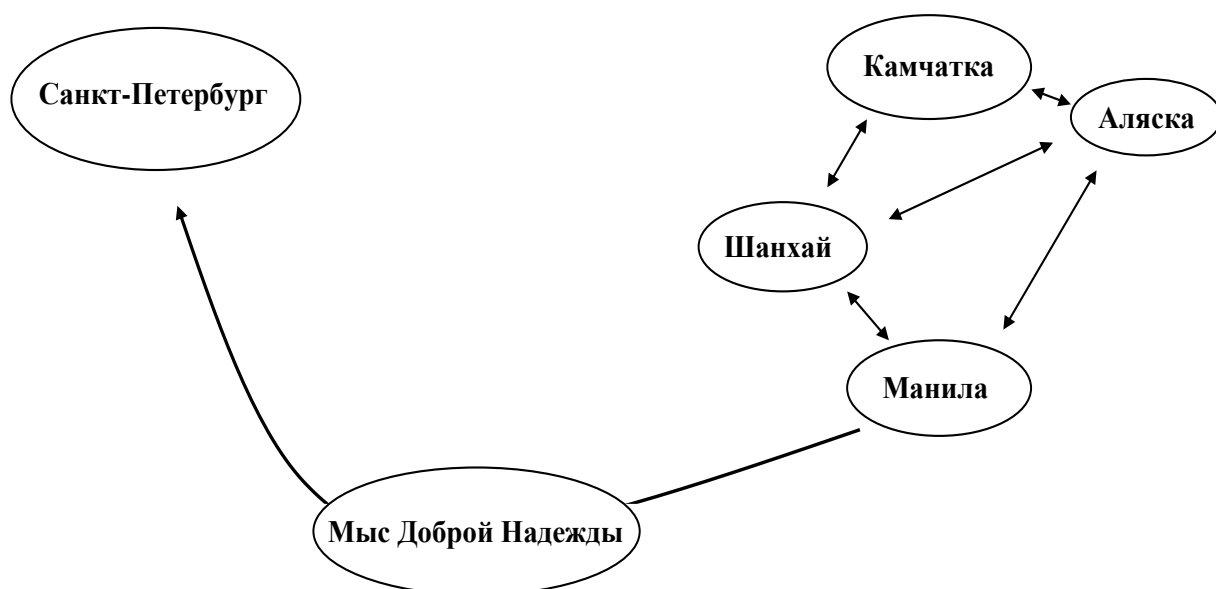
<sup>725</sup> АВПРИ. Ф. 161. Оп. 35. Д. 2. Л. 5.

<sup>726</sup> АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 421. Л. 167; Ф. 161. Оп. 35. Д. 2. Л. 2.

<sup>727</sup> Консульские донесения по торговле и промышленности. Вып. VI: Восточный Китай. СПб.: Типо-лит. А. Лейферта, 1896. С. 1.

## Развитие системы морского транзита русско-китайской торговли

1. Начало XIX в. Проект Н. С. Мордвинова, П. В. Добея

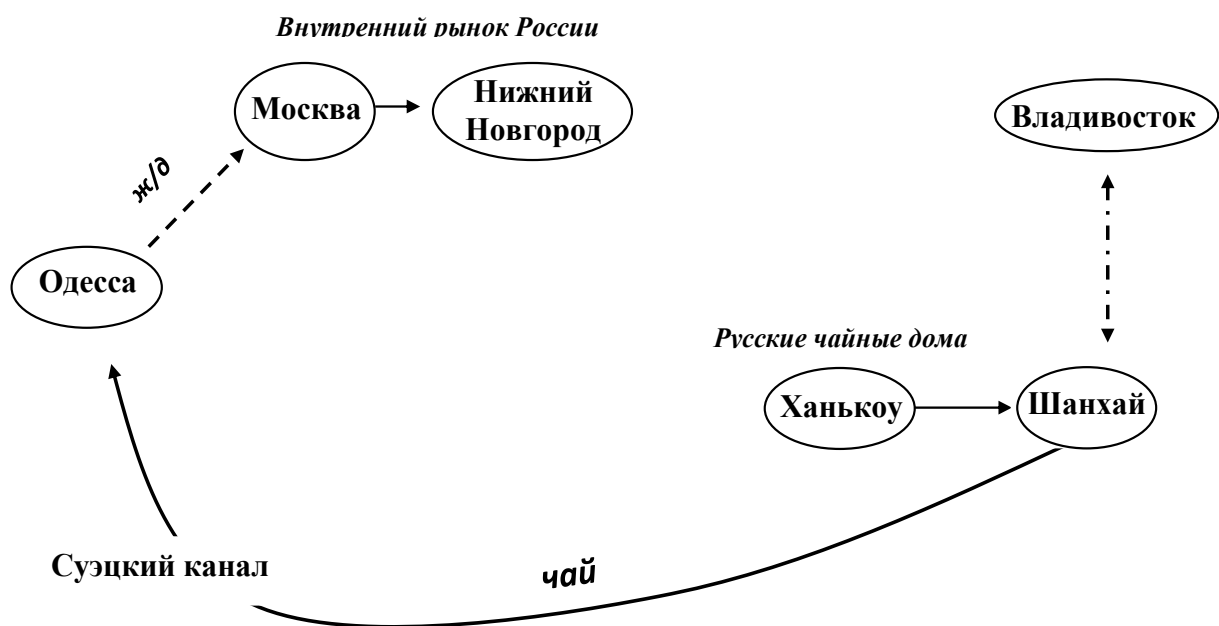


2. 50-е – начало 60-х гг. XIX в.

Торговля Российско-американской компании с Китаем



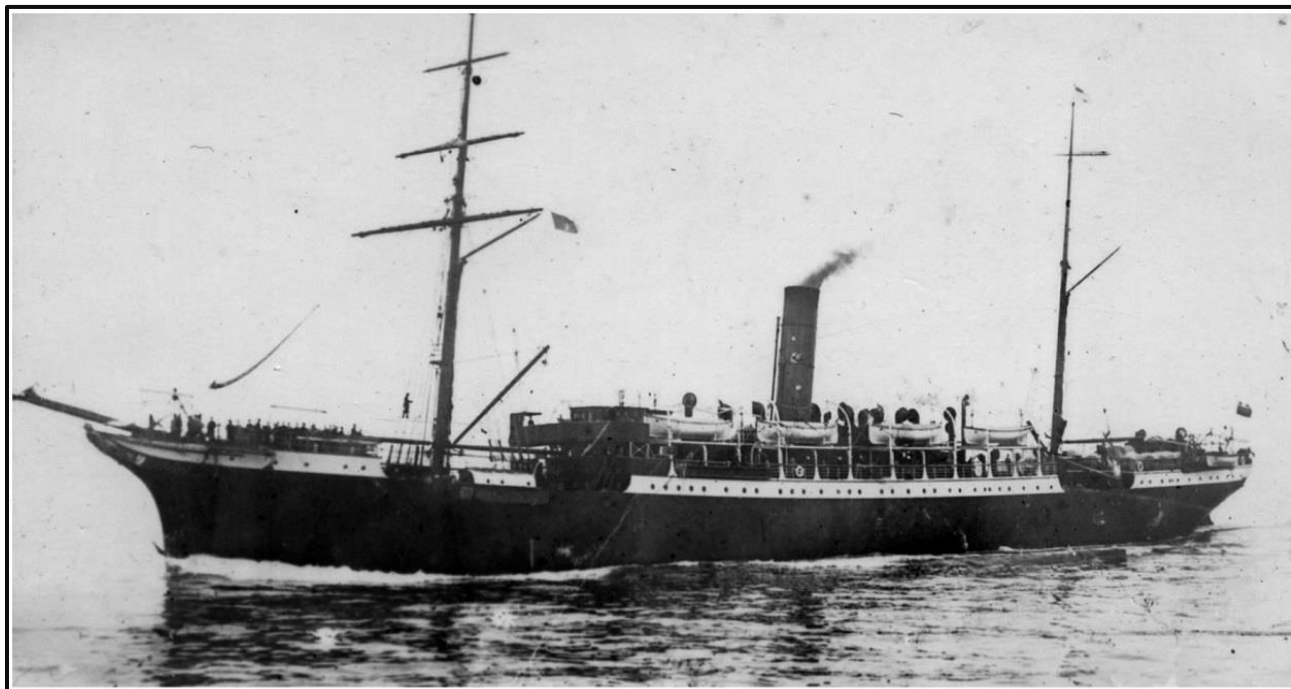
3. 70–90-е гг. XIX в. Торговля РОПиТ и Доброфлота с Китаем



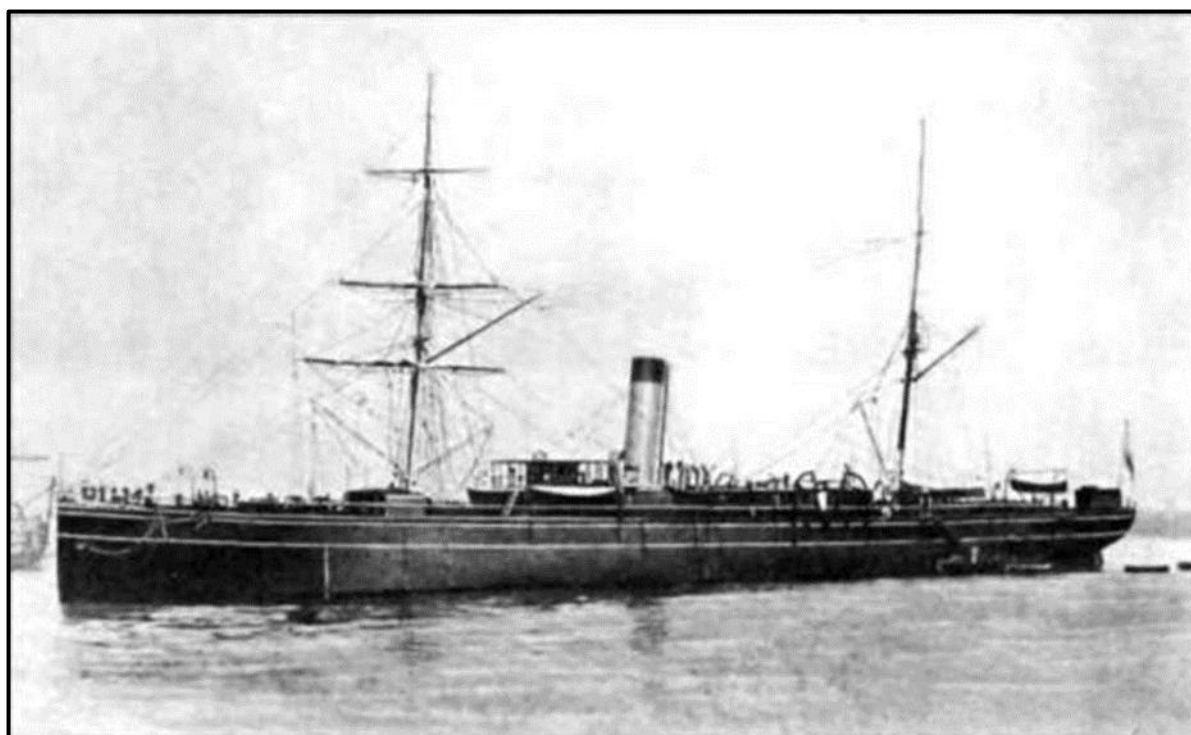
4. Начало XX в. Концессионная система русско-китайской торговли



**Русские пароходы, задействованные  
в русско-китайской морской торговле**

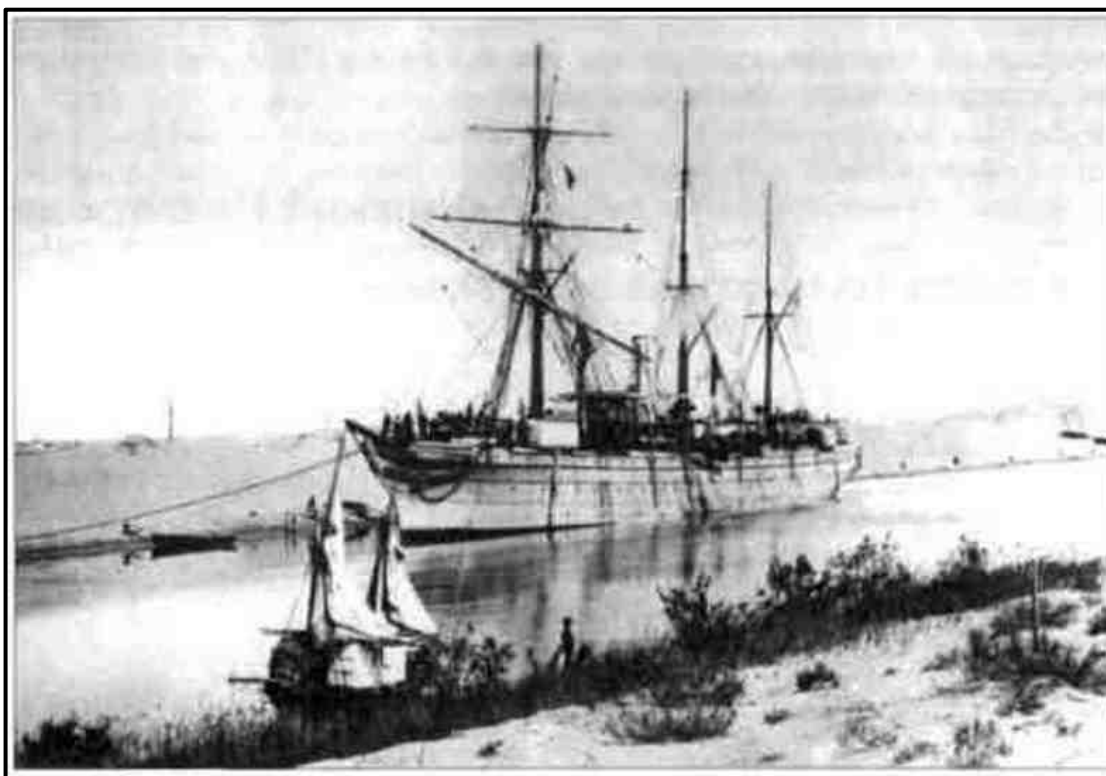


Пароход РОПиТ «Чихачев» – первый русский пароход,  
прибывший за чайным грузом в Китай в 1871 г.

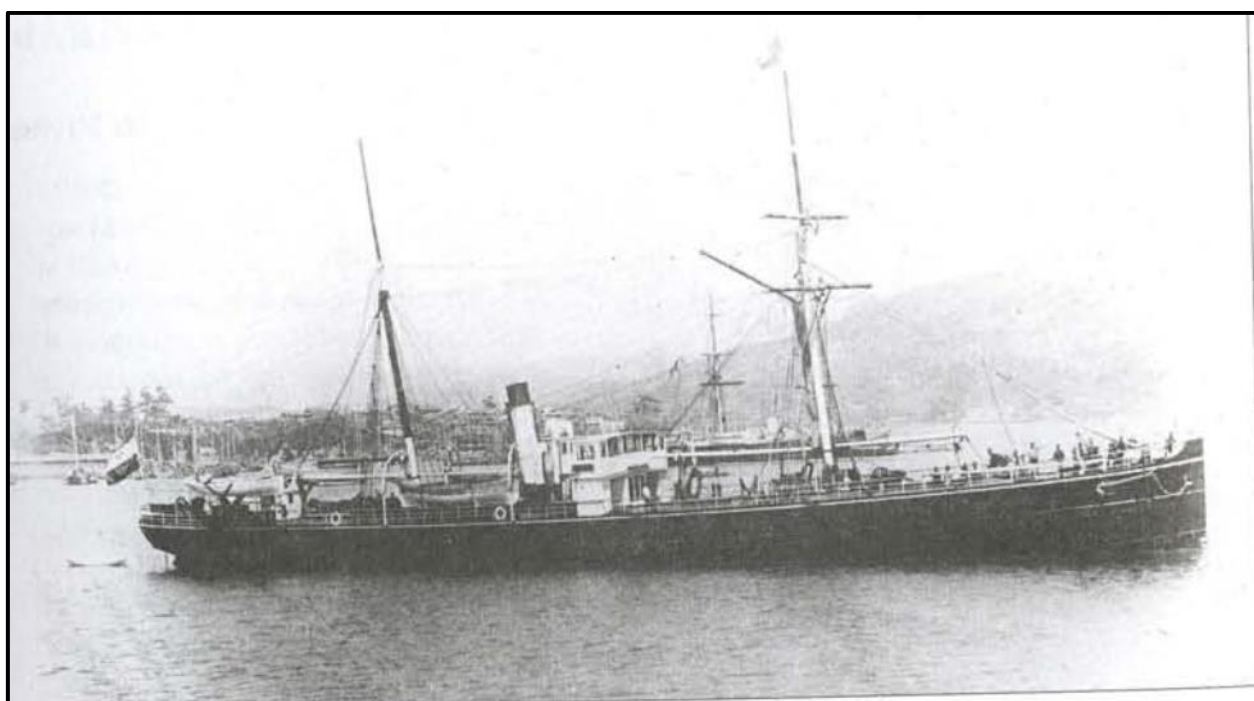


«Россия» – один из первых пароходов Добровольного флота

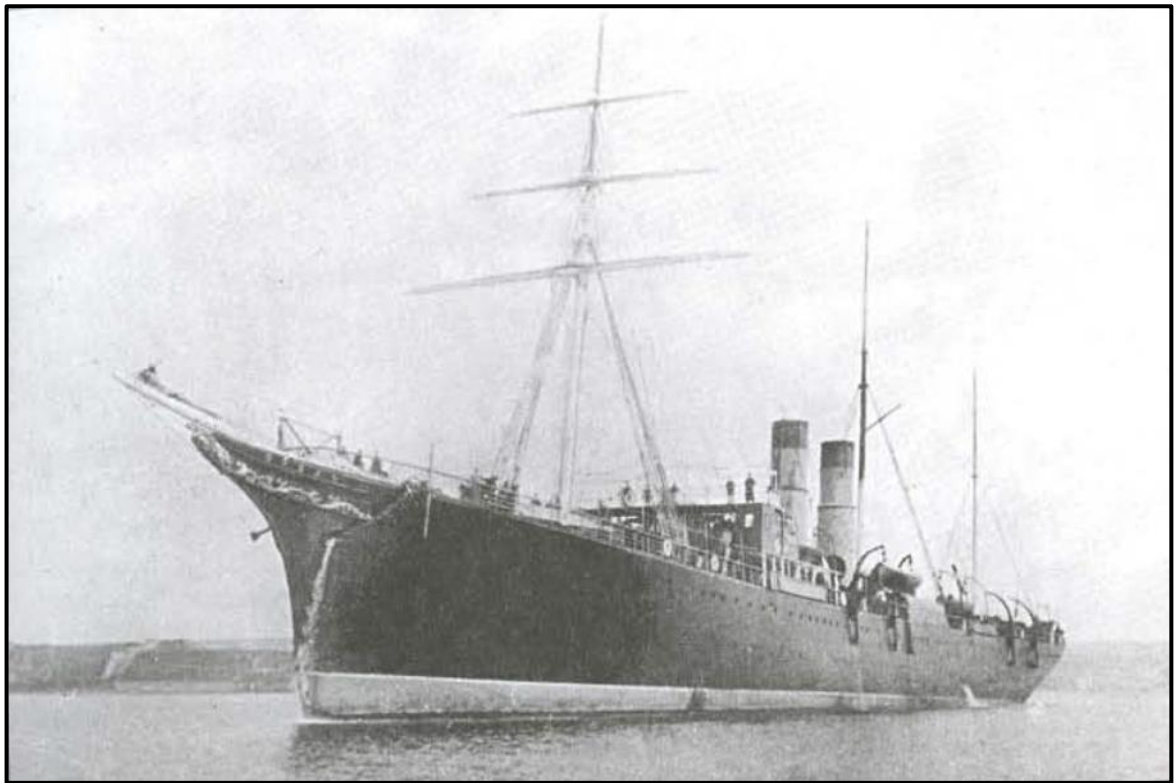




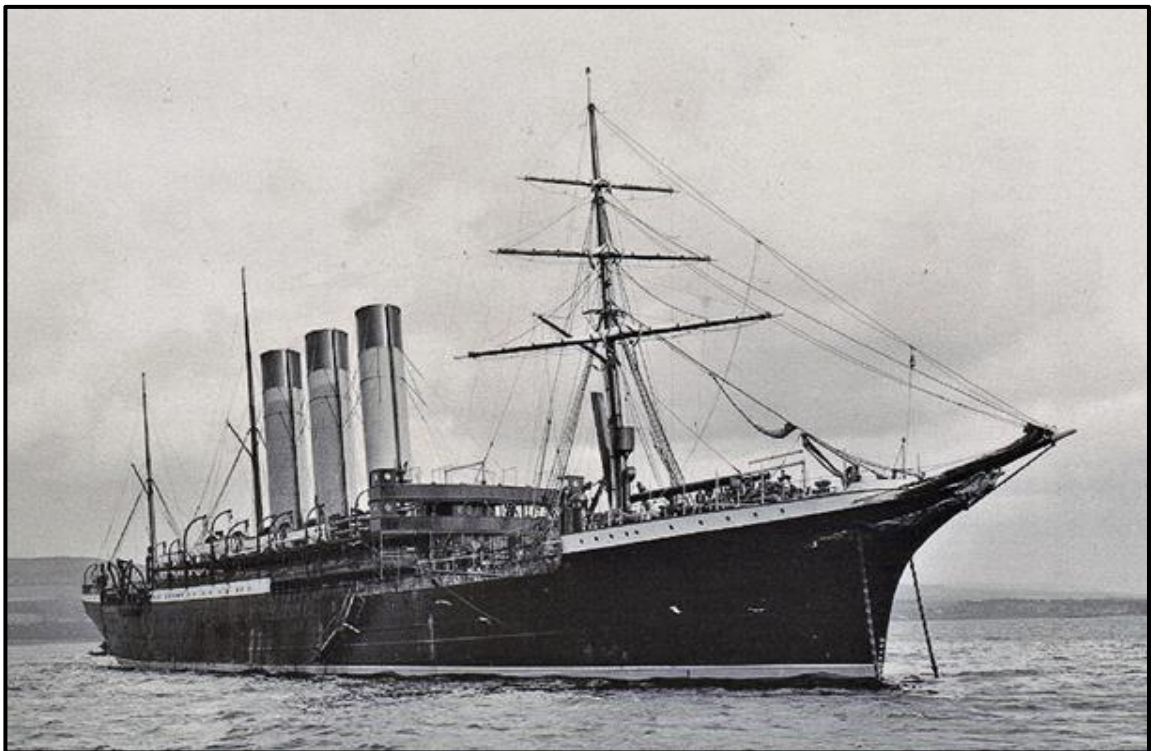
«Нижний Новгород» – первый пароход Доброфлота,  
прибывший за чайным грузом в Китай в 1880 г.



«Владивосток» – единственный пароход Доброфлота,  
осуществлявший рейсы между Владивостоком и китайскими портами



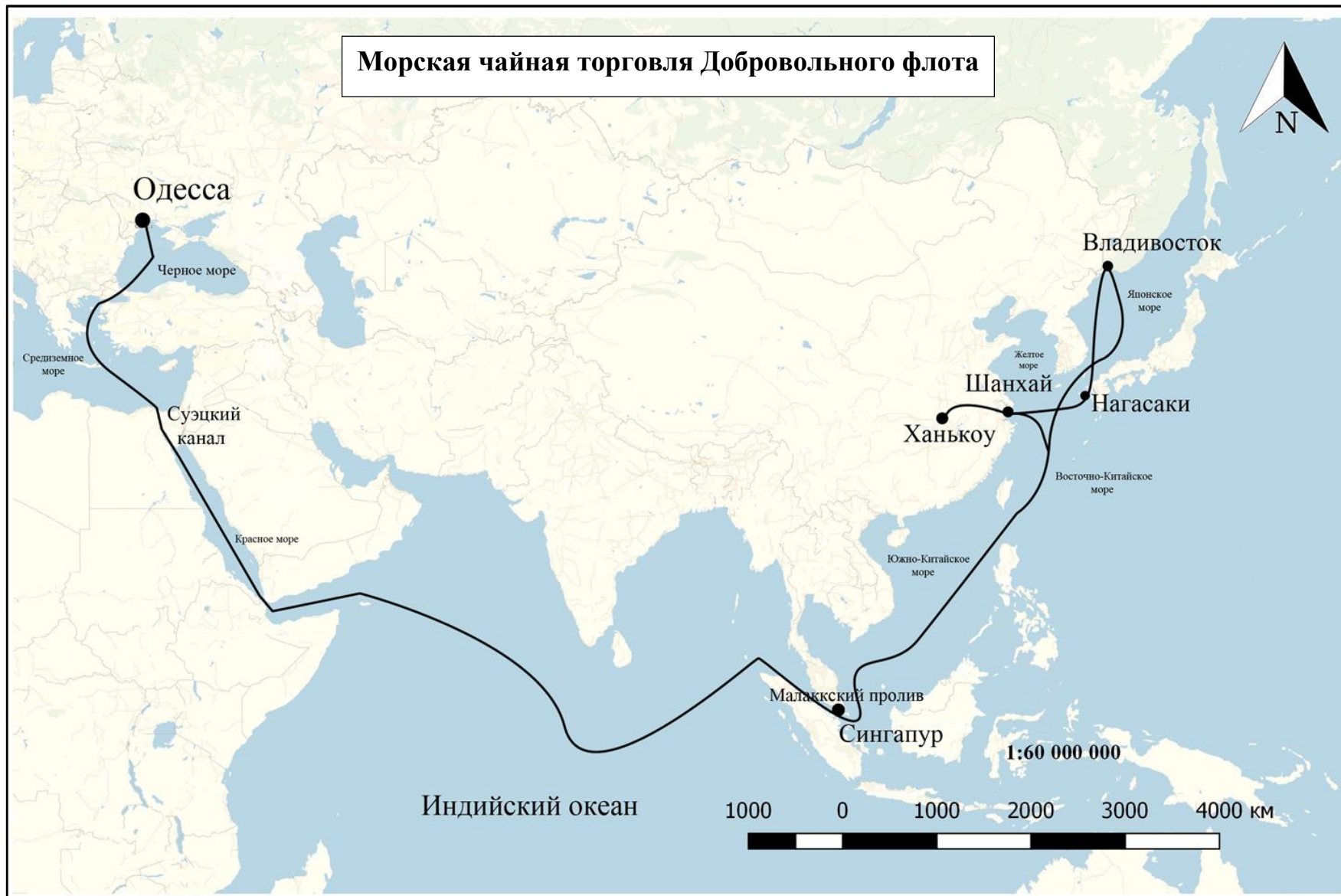
«Орел» – один из пароходов Доброфлота, осуществлявший перевозку чайного груза из Ханькоу в Одессу в 1890-е гг.

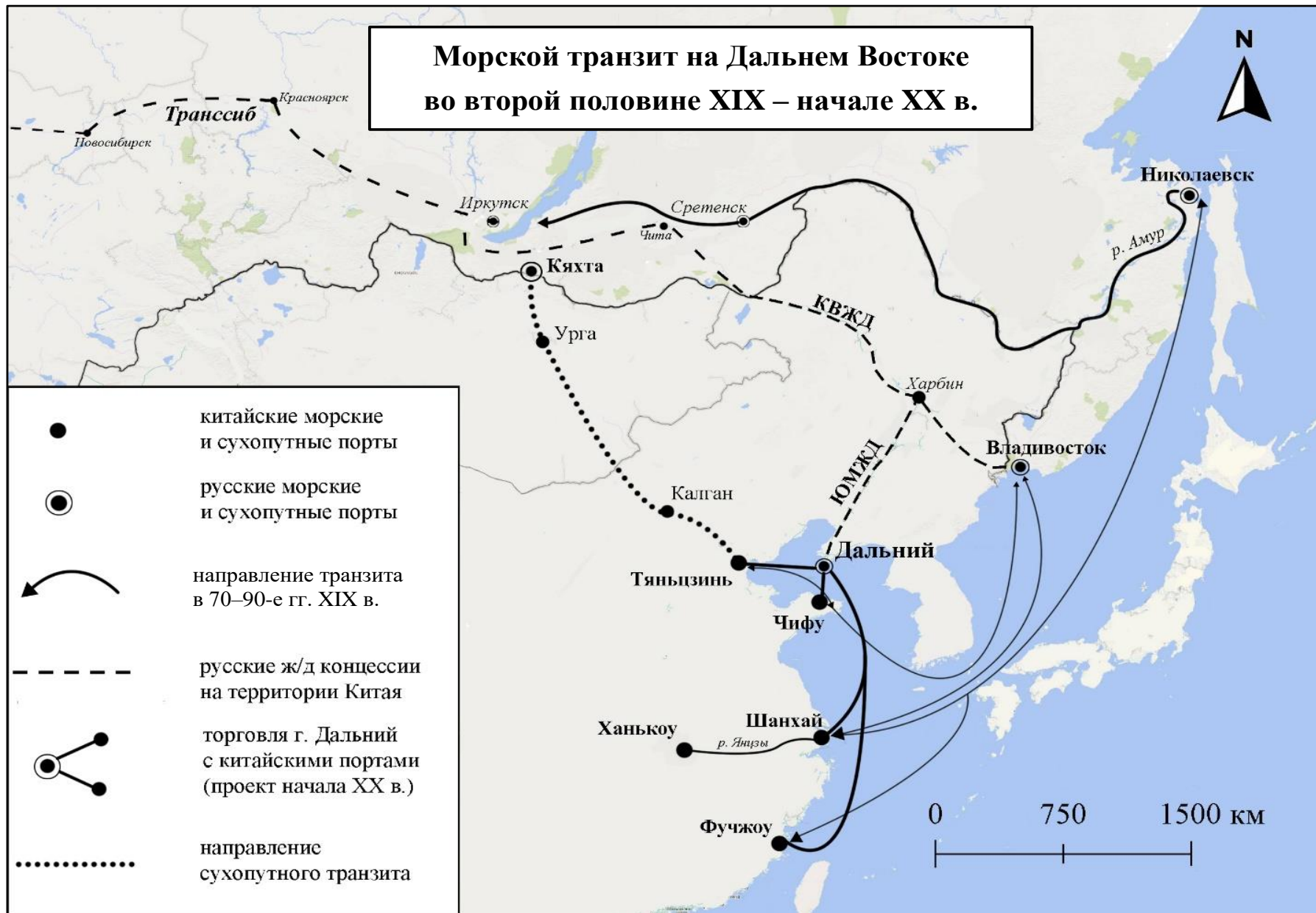


«Москва» (третья) – пароход Добровольного флота конца XIX в.

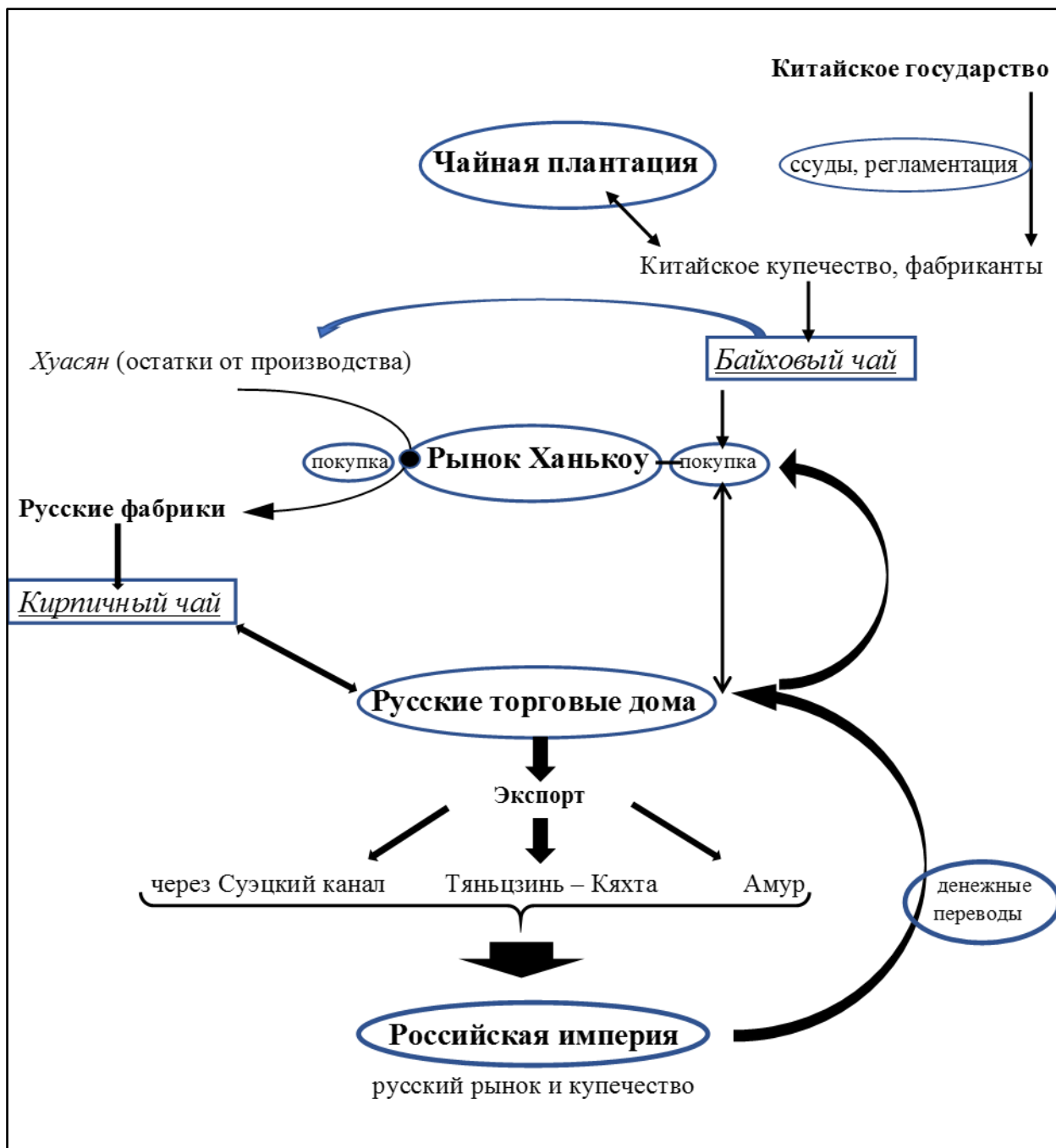
Карты морской русско-китайской торговли во второй половине XIX – начале XX в.







### Ханькоуская система русско-китайской торговли



**Эволюция торговых отношений Россия – Китай и Китай – Запад  
(конец XVIII – начало XX в.)**

