

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина»

На правах рукописи



Хамзин Ильдар Рашидович

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

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Екатеринбург – 2021

Работа выполнена на кафедре истории России федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина».

Научный руководитель: кандидат исторических наук, доцент
Ганиев Рустам Талгатович

Официальные оппоненты:

Дацышен Владимир Григорьевич
доктор исторических наук, профессор,
ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный
университет», заведующий кафедрой
всеобщей истории

Ермолаев Алексей Николаевич
доктор исторических наук, доцент,
ФГБНУ «Федеральный исследовательский
центр угля и углехимии Сибирского
отделения Российской академии наук»,
главный научный сотрудник лаборатории
истории Южной Сибири

Самойлов Николай Анатольевич
доктор исторических наук, доцент,
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский
государственный университет», профессор
кафедры теории общественного развития
стран Азии и Африки

Защита состоится 1 июня 2021 г. в 10.00 часов на заседании диссертационного совета УрФУ 07.01.09 по адресу: 620000, г. Екатеринбург, пр. Ленина, д. 51, зал диссертационных советов, комн. 248.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина», <https://dissovet2.urfu.ru/mod/data/view.php?id=12&rid=2086>

Автореферат разослан «__» апреля 2021 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

кандидат исторических наук, доцент



А. В. Шаманаев

Общая характеристика работы

Морская торговля Российской империи и империи Цин – это международный торговый обмен, сложившийся между русскими и китайскими портами на мировом морском пространстве. Официальное оформление морской русско-китайской торговли произошло в 1862 г. когда западные границы России, а также русские балтийские и черноморские порты были открыты для ввоза китайского чая. Вторая половина XIX в. стала временем активного развития морского транзита между портами России и Китая, осуществлявшегося по направлению через Суэцкий канал (торговля Одессы с Китаем), а также по дальневосточному направлению.

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», ЭПП) и морского – от китайских портов, через южные моря и Суэцкий канал в средиземноморские порты («Морской шелковый путь XXI века»)¹.

Со времени объявления данной концепции научное публикационное пространство пополнилось разного рода исследованиями, освещающими возможности, последствия и значение 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 ЭПП, использования транзитного потенциала России для китайских интересов и т. д.², то в настоящий момент можно наблюдать все более растущий скептицизм относительно перспектив, открывающихся для нашей страны в рамках китайского глобального проекта³.

Подобная противоречивая ситуация в современных торгово-экономических отношениях России и Китая создает особый интерес к изучению прошлого русско-китайской торговли. Современный проект «Морской шелковый путь XXI века» предполагает создание морского коридора между

¹ 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.: ДеЛи плюс, 2016. С. 38–58.

² Островский А. В. Как подключить Сибирь и Дальний Восток к Шелковому пути? // Новый Шелковый путь и его значение для России. С. 131–147.

³ Ларин В. Л. Тихоокеанская Россия в русско-китайских отношениях: затянувшееся ожидание прорыва // Россия и АТР. 2014. № 3. С. 5–21.

Китаем и странами Европы⁴, и в этом отношении большой интерес представляет изучение морского транзитного направления чайной торговли 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 КНР⁵. Таким образом, 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 России⁶. 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 Востоком⁷. Еще более амбициозно выглядит возможность сопряжения Северного морского пути и китайского проекта «Один

⁴ Комиссина И. Н. Морской Шелковый путь XXI в. – глобальный геополитический проект Китая // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 7. С. 60–81.

⁵ Торговля между Россией и Китаем в 2018 году. URL: <https://russian-trade.com/reports-and-reviews/2019-02/torgovlya-mezhdu-rossiy-i-kitaem-v-2018-g/> (дата обращения: 18.01.2020).

⁶ Лузянин С. Г. Восточная политика Владимира Путина. Возвращение России на «Большой Восток» (2004–2008 гг.). М.: Восток-Запад, 2007. 448 с.

⁷ 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.

пояс – один путь»⁸. 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 – один путь».

Степень разработанности темы исследования. Морская торговля России и Китая получила достаточно подробное освещение в дореволюционных отечественных исследованиях. Обзор морского транзита чайной торговли можно увидеть в работах А. П. Субботина, К. А. Скальковского, Д. Д. Покотилова, И. Я. Коростовца⁹. Авторы отмечали, что морская торговля была быстроразвивающимся и перспективным направлением, успешно конкурирующим с сухопутной торговлей в Кяхте.

Для советской историографии русско-китайской торговли характерен исследовательский акцент на пограничных взаимоотношениях России и Китая. В этом отношении показательна работа М. И. Сладковского, в которой подробно рассматривается история русско-китайской торговли до 1917 г.¹⁰ Советский ученый уделил первостепенное внимание Кяхте, Синьцзяну и Маньчжурии в истории торговых отношений России и Китая, и лишь небольшой раздел его монографии упоминает одесское направление русско-китайской торговли.

Современные авторы значительно больше интереса проявляют к истории русского присутствия в «открытых» портах империи Цин. В работах В. Г. Дацышена, В. Г. Шароновой рассматриваются вопросы развития русской торговли в Ханькоу, организации вывоза чая по различным направлениям в

⁸ *Сунь С.* Проблемы и перспективы освоения Северного морского пути в контексте реализации инициативы «Пояс и Путь» // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 6. С. 5–15.

⁹ *Субботин А. П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах: производство, потребление и распределение чая. СПб.: А. Г. Кузнецов, 1892. 706 с.; *Скальковский К. А.* Русская торговля в Тихом океане: экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии. СПб.: Тип. А. С. Суворина, 1883. 515 с.; Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке. Ч. 1 / сост. Д. Д. Покотиловым ; под ред. Д. Ф. Кобеко и П. М. Романова. СПб.: М-во финансов, 1895. 158 с.

¹⁰ *Сладковский М. И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М.: Наука, 1974. 363 с.

Россию¹¹. Так, статья В. Г. Дацышена «Одесское направление русско-китайской торговли...» на сегодняшний день является единственной работой, которая специально обращается к истории морской торговли России и Китая на пароходах Добровольного флота¹².

Анализ отечественной историографии показывает, что в исследованиях сделан значительно больший акцент на изучение сухопутного направления торговых отношений России и Китая, в то время как морскому направлению русско-китайской торговли уделяется мало внимания.

В зарубежном исследовательском опыте можно наблюдать схожие тенденции. Англоязычная научная литература изучает преимущественно русскую политику в периферийных регионах империи Цин (Синьцзяне, Монголии, Маньчжурии)¹³. В то же время можно увидеть отдельные работы, в которых затрагивается вопрос морского транзита в русско-китайских отношениях и история русского присутствия в «открытых» портах империи Цин¹⁴. К проблеме морского транзита наиболее подробно обращается

¹¹ *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; *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.* Логистика в русско-китайской чайной торговле // Труды Кяхтинского краеведческого музея имени академика В. А. Обручева: материалы междунар. науч.-практ. конф. «Кяхта: история, наследие, современность», посвященной 290-летию г. Кяхта (Кяхта, 14–15 сентября 2018 г.). Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2018. С. 107–113.

¹² *Дацышен В. Г.* Одесское направление русско-китайской чайной торговли (XIX – нач. XX вв.) // Китаєзнавчі дослідження: зб. наук. праць. Т. 2. Київ: Ін-т сходознавства НАН України, 2012. С. 45–55.

¹³ *Wang Y.* Transforming the frontier: land, commerce, and Chinese colonization in Inner Mongolia, 1700–1911: PhD diss. 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.

¹⁴ *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

исследовательница Аудра Джо Йодер¹⁵. Однако зарубежные авторы не рассматривают историю морской торговли России и Китая системно, посвящая ей лишь небольшие разделы в своих работах.

Китайская историография практически не затрагивает проблему морского транзита в русско-китайских отношениях. Характерной особенностью китайских исторических трудов XX в. является тенденциозное восприятие иностранных держав, проводивших политику в Китае во второй половине XIX – начале XX в., как «империалистических хищников» преследующих цель раздела империи Цин на сферы влияния¹⁶. В этом ключе рассматривалась и русская торговая политика относительно Китая в данный период времени. Однако уже современные китайские авторы уделяют большее внимание некоторым характерным особенностям русско-китайской торговли (чайной торговли в Ханькоу, роли купцов провинции Шаньси и т. д.)¹⁷. Тем не менее, работ, посвященных истории морских торговых связей России и Китая, на китайском языке мы не наблюдаем.

Таковы основные тенденции историографии русско-китайской торговли. Если же обратиться непосредственно к документам изучаемой эпохи, то можно увидеть, что морское направление торговых отношений России и Китая на протяжении второй половины XIX в. рассматривалось современниками как одно из важнейших составных частей русско-китайских отношений.

Источниковая база. В ходе исследования были изучены многочисленные документы, содержащиеся в фондах Архива внешней политики Российской империи, Российском государственном историческом архиве, Российском государственном архиве военно-морского флота, Научно-исследовательском отделе рукописей РГБ. Материалы представлены докладными записками российских государственных деятелей второй половины XIX в.¹⁸, донесениями

E. R. May, J. K. Fairbank. London: The Community of American-East Asian Relations of the Department of History, 1989. P. 33–75.

¹⁵ 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.

¹⁶ Ван Сяотун. Чжунго шанье сяоши (Китайская торговля. Краткий исторический очерк). Шанхай: Шаньу синьшугуань, 1925. 112 с.; У Юеган. Чжунго гоцзи мао и гайлунь (Очерк внешней торговли Китая). Шанхай: Шан у иньшугуань, 1930. 613 с.

¹⁷ Du H. Q. Tea and Hankow market in the Ch'ing period: PhD diss. / Wuhan University. Wuhan, 2000; Wang A. L. 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; Guo F. Tea trade system change of Qing dynasty and government administration: PhD diss. / Shanxi University. Taiyuan, 2010.

¹⁸ 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».

русских консулов в Китае¹⁹, различными отчетами²⁰, торговыми обозрениями, статистическими данными²¹ и др.

Важной группой источников можно назвать опубликованные документы, посвященные развитию русско-китайской торговли в Кяхте²², обзору внешней торговли Российской империи²³, оценкам развития русско-китайской торговли²⁴ и т. д.

Анализ данных источников позволил реконструировать процесс складывания морских торговых отношений России и Китая на протяжении первой половины XIX в., становление и осуществление морской торговли во второй половине XIX в., деятельность пароходных компаний в данном процессе и мн. др. Наконец, оригинальные документы дают возможность с уверенностью говорить о морском направлении торговых связей России и Китая во второй половине XIX в. как о движущем факторе развития русско-китайской торговли этого времени в целом.

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 1850–1860-х гг. В то же время используемый историко-генетический подход, 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, что положило начало складыванию очередной системы русско-китайской торговли.

¹⁹ АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396, 421; Ф. 161. Оп. 35. Д. 2, 6.

²⁰ РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2.

²¹ РГИА. Ф. 560. Оп. 28. Д. 577.

²² Краткий очерк возникновения, развития и теперешнего состояния наших торговых с Китаем сношений через Кяхту. М.: Изд. Кяхтин. купечества, 1896. 90 с.

²³ 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.

²⁴ Статистические сведения о торговле России с Китаем и по отдельным восточноазиатским границам за 1901–1907 гг. М.: Тип. П. П. Рябушинского, 190(?)?. 23 с.

Географические рамки исследования весьма обширны, поскольку в данной работе кроме морского пространства русско-китайской торговли уделяется внимание также континентальным направлениям отношений России и Китая. Следовательно, с точки зрения морского пространства русско-китайских отношений исследование охватывает акватории: Японского моря, Желтого моря, Восточно-Китайского моря, Южно-Китайского моря, Индийского океана, Красного моря, Средиземного моря, Черного моря, Северо-Восточного региона Атлантического океана, Северного моря и Балтийского моря, – 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), русской 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, участвующего 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 стадийно сменяющих друг друга систем торговых отношений.

Наиболее известное определение *системы* принадлежит отцу-основателю общей теории систем биологу Людвигу Бераланфи, который определял систему как «комплекс взаимодействующих элементов»²⁵. 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 порядка²⁶.

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 более сложной системы международных отношений. Так, морская торговля России и Китая может рассматриваться как самостоятельная система торговых отношений, состоящая из разнообразных элементов, и при этом она же является частью более широкой системы торговых отношений России и Китая второй половины XIX в., которая, в свою очередь, являлась частью общемировой капиталистической системы Нового времени²⁷.

Оперирование понятием *система* и соответствующим общей теории систем категориальным аппаратом («структура», «элемент», «связь»,

²⁵ Уемов А. И. Системный подход и общая теория систем. М.: Мысль, 1978. С. 105.

²⁶ Там же. С. 117.

²⁷ Валлерстайн И. Миросистемный анализ: введение. М.: Территория будущего, 2006. 246 с.

«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 системы 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 другими западными странами (прежде всего с Англией), развития морского транзита русско-китайской торговли по западным и дальневосточным границам Российской империи. Сравнение параллельно протекавших процессов способствовало более углубленному изучению объекта исследования, а также позволило выявить ряд противоречий, характерных для систем русско-китайской торговли, развивающихся 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 паромном сообщении.

Теоретическая значимость работы обусловлена применением нового 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.

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, развивавшаяся 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.

Основное содержание работы

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» рассматривается вопрос изученности истории морской торговли России и Китая в мировой научной литературе, а также проводится анализ источниковой базы исследования. Показано противоречие, существующее между богатой источниковой базой морской торговли России и Китая во второй половине XIX в. и отсутствием полноценных исследований по данной проблеме в мировой историографии.

Первый параграф первой главы посвящен анализу историографии морской торговли России и Китая. Рассматриваются дореволюционные, советские и постсоветские отечественные работы, посвященные истории русско-китайской торговли. Выявлена недостаточная разработанность проблемы морских русско-китайских связей. Аналогичная ситуация наблюдается и в англоязычной научно-исторической литературе. Проведен обзор исследований на китайском языке, который, в свою очередь, показал определенную степень заинтересованности китайских ученых в истории торговых связей России и Китая, но морская торговля также не попала в круг их внимания.

Во **втором параграфе первой главы** рассматривается источниковая база морской торговли России и Китая. Проведен анализ архивных и опубликованных материалов, показана специфика источников по отдельным проблемным вопросам, затрагиваемым в диссертации (истории формирования морской торговли, деятельности пароходных компаний и т. д.).

Во **второй главе «Условия и предпосылки формирования морской торговли России и Китая»** рассматриваются исторические условия и предпосылки складывания морской торговли двух стран.

Первый параграф посвящен изучению проектов создания морской русско-китайской торговли в начале XIX в. Рассмотрены первые попытки Российско-американской компании организовать морскую торговлю с портом Гуанчжоу в 1805 г. Проведен подробный анализ документов Н. С. Мордвинова и П. В. Добеля, в которых отразилась идея создания морских торговых связей России с восточноазиатскими портами.

Второй и третий параграфы второй главы освещают параллельно протекающий кризис двух торговых систем – Кяхтинской сухопутной русско-китайской торговли и Кантонской морской англо-китайской торговли. Кризис русско-китайской торговли в Кяхте был вызван совокупностью внешних и внутренних причин, которые подтолкнули правительство России к введению товарно-денежных отношений в кяхтинской торговле в 1854 г. В этот же период времени происходит открытие Китая для международного рынка в ходе Опиумных войн (1840–1842, 1856–1860). Старая Кантонская система сменяется новой системой англо-китайской торговли, в основе которой лежал сбыт опиума на рынок империи Цин.

В **четвертом параграфе** рассматривается проблема поиска и создания новых направлений русско-китайской торговли на фоне Второй Опиумной войны 1856–1860 гг. Примечательно, что экономическое открытие Китая подтолкнуло Россию к реализации многих планов относительно русско-китайской торговли. Еще в 1851 г. по условиям Кульджинского договора русские купцы получили право торговать на территории Западного Китая (Синьцзяна). В русско-китайских договорах 1858–1860 гг. отразилась возможность России вести пограничную торговлю с Маньчжурией и Монголией. Большую роль в организации морских русско-китайских связей сыграл адмирал Е. В. Путятин, подписавший в 1858 г. Тяньцзиньский русско-китайский договор, согласно которому русские торговые суда получили право заходить в «открытые» порты Китая.

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 результате данного обсуждения в 1862 г. для ввоза китайского чая были открыты западные границы Российской империи, что положило начало официальным морским торговым отношениям России и Китая. Но в то же время таможенные ставки на чай в морских портах России, а также на сухопутных западных границах были установлены значительно выше в сравнении с азиатскими таможенными границами (Кяхтой). Данная мера была введена для поддержки Кяхты в условиях конкуренции с «морским» чаем на русском рынке. Однако дифференциальные пошлины на многие годы затормозили полноценное развитие морской русско-китайской торговли.

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.

В первом параграфе третьей главы рассматривается участие Российско-американской компании в доставке чайных грузов из Китая в Россию морским путем в 50-е – начале 60-х гг. XIX в. В это время корабли РАК, сбыв в Шанхае пушнину из русских североамериканских колоний, закупали партии чая и морским путем через мыс Доброй Надежды доставляли его в Санкт-Петербург. Обороты чайной торговли РАК росли, но в начале 60-х гг. XIX в., когда в европейских портах России были установлены высокие пошлины на китайский чай, компания была вынуждена отказаться от морской торговли с Китаем.

Во втором параграфе третьей главы изучается деятельность Русского общества пароходства и торговли в контексте морской русско-китайской торговли. В 70-е гг. XIX в., после открытия Суэцкого канала, РОПиТ взяла в свои руки перевозку чая из китайских портов к западным границам Российской империи. В это же время главным русским портом, торгующим с Китаем, стала Одесса. Благодаря развитой портовой инфраструктуре и наличию железнодорожной связи с центральной Россией, Одесса быстро зарекомендовала себя как конкурент Кяхты. Однако большие расходы, связанные с рейсами в Китай, и отсутствие государственной поддержки не позволили РОПиТ продолжать морскую чайную торговлю.

Третий параграф третьей главы посвящен изучению морской торговли Добровольного флота России с Китаем. Основной задачей созданного в 1879 г. Добровольного флота было обеспечение продовольствием и ресурсами Дальневосточного региона Российской империи. На обратном пути из Владивостока пароходы Добровольного флота заходили в порт Ханькоу и с партией чайного груза возвращались в Одессу. Таким образом, в 80–90-е гг. XIX в. сформировалась система морского транзита Одесса – Ханькоу. В данном параграфе проведен подробный анализ структуры данной системы и построена модель морской торговли. В итоге доказано, что, несмотря на свою эффективность с точки зрения логистики – скорости и стоимости доставки чайного груза, морская торговля Одессы с Китаем страдала от неспособности

организовать сбыт российских товаров в китайские порты, что делало данное направление малоперспективным.

Четвертый параграф третьей главы акцентирует внимание на развитии морской русско-китайской торговли между Приморьем и портами империи Цин в конце XIX в. В данном случае необходимо отметить, что вплоть до конца XIX в. на русском Дальнем Востоке отсутствовала инфраструктура, с помощью которой можно было бы успешно развивать морскую торговлю с Китаем. В то же время Дальний Восток имел возможность предложить значительное количество товаров, которые могли бы успешно сбываться на китайский рынок (лес, продукты морского промысла и др.). Поэтому, когда в конце XIX в. русские политические интересы устремились в Восточную Азию, Дальний Восток России стал рассматриваться как наиболее перспективный регион для будущего русско-китайской торговли. Соединение Транссибирской магистрали с незамерзающим портом на Ляодунском полуострове (Дальним) и развитие здесь отечественного парохозяйства должно было лечь в основу новой системы торговых отношений России и Китая.

В *заключении* излагаются основные выводы, полученные в ходе исследования, выделяются этапы развития морской торговли России и Китая, а также предлагается концептуальная модель развития русско-китайской торговли второй половины XIX в.

Первый этап – кризис Кяхтинской системы. Кяхтинская система меновой торговли России и Китая, развивавшаяся с начала XVIII в. на русско-китайской границе в Забайкалье, в середине XIX в. испытывает кризис, возникший под влиянием ряда внутренних и внешних факторов (снижение объемов вывоза русской пушнины, конкуренция английской мануфактуры с товарами из России на китайском рынке, контрабандная торговля кантонским чаем). Указами 1854 г., 1855 г. и 1860 г. правительство Российской империи 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 противодействия китайских властей опиумной торговле. В результате двух Опиумных войн (1840–1842, 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 называть 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 формированию 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 непосредственно на рынке Ханькоу (байховый чай), 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. Предпосылки этой системы можно было наблюдать еще в конце XVIII – первой половине XIX в., когда морское направление 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 таможи. 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**. Однако будущее одесского направления чайной торговли сложно было назвать перспективным: с ввозом русского товара из Одессы в Китай экономика России испытывала трудности.

В это же время между русским Приморьем и китайскими портами развивалась **Дальневосточная система морского транзита**. Развитие морской

торговли 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 мог бы более успешно сбываться на рынок Китая (лес, морская капуста, рыба и др.); и второе – политическое, поскольку именно с дальневосточной периферией в конце XIX в. российская 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 направлениями*. 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. основная масса наиболее дорогих сортов байхового чая полностью переключилась на морской транзит.

Другое противоречие возникло *между политикой таможенных ставок на импортный чай и доходами российской казны*. Все вышеперечисленные преимущества морского транзита практически сводились на нет политикой дифференциальных таможенных пошлин, установленных на разных участках границ Российской империи для китайского чая.

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 китайского чая в Россию возрастал с каждым годом²⁸.

Таким образом, в конце XIX в. в рамках сосуществования систем русско-китайской торговли (Ханькоуской и Регионально-пограничной) сложилась весьма сложная 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

²⁸ *Сладковский М. И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М.: Наука, 1974. С. 265.

фоне конкуренции с морским направлением торговых отношений России и Китая. При этом 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. выдвинулось 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 Китае²⁹. Они всё чаще уходили из опиумной торговли и переключали свое внимание на сферы «сервиса»: банковские и финансовые операции, сферу банковского и товарного страхования, организации морских грузоперевозок, вложений в молодую китайскую промышленность и др.³⁰ Исследователи марксистской школы констатировали смену периода вывоза товаров периодом вывоза иностранного капитала в страны Востока и, в частности, Китай³¹. Таким образом, можно говорить о формировании в указанный период новой **Инвестиционной системы торгово-экономических отношений** в контексте отношений Китай – Запад.

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 Транссибом. Новый принцип торговых отношений должен был решить противоречия русско-китайской торговли предыдущего периода, найдя баланс между морской и сухопутной торговлей, 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, которая стала новым этапом развития морской русско-китайской торговли в начале XX в.** Однако указанная тема выходит за рамки нашей работы и требует отдельного специального изучения.

²⁹ Hao Y. P. The commercial revolution in Nineteenth-Century China. The rise of Sino-Western mercantile capitalism. Berkeley: University of California Press, 1992. 380 p.

³⁰ Meyer D. R. Hong-Kong as a global metropolis. Cambridge: Cambridge University Press, 2000. 290 p.

³¹ 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.

Таким образом, на протяжении XIX в. морская торговля России и Китая являлась одним из основных двигателей развития торговых отношений 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 большую историческую роль России на морском пространстве, а систему морского транзита рассматривать как один из важнейших факторов в истории русско-китайских отношений.

Статьи, опубликованные в рецензируемых научных журналах и изданиях, определенных ВАК и Аттестационным советом УрФУ:

1. *Хамзин И. Р.* Перспективы развития российской политики в Китае на примере торговых отношений Приморья с портом Чифу (80–90-е гг. XIX в.). DOI 10.24411/1026-8804-2019-10039 / И. Р. Хамзин // Россия и АТР. 2019. № 3. С. 86–94 (0,59 п. л.).
2. *Хамзин И. Р.* Фучжоу – «открытый» порт Китая в системе русско-китайской торговли во второй половине XIX века. DOI 10.17072/2219-3111-2019-2-24-32 / И. Р. Хамзин // Вестник Пермского государственного университета. История. 2019. № 3. С. 24–32 (0,84 п. л., WoS).
3. *Хамзин И. Р.* Дальний Восток в русско-китайской чайной торговле во второй половине XIX века: основные тенденции и перспективы / И. Р. Хамзин // Власть истории – история Власти. 2020. Т. 6, ч. 5, № 23. С. 715–724 (0,44 п. л.).
4. *Хамзин И. Р.* Контрабандная торговля русской золотой и серебряной монетой в Западном Китае в 50-е гг. XIX в. (по материалам российского консула К. А. Скачкова). DOI 10.21603/2078-8975-2020-22-1-88-97 / И. Р. Хамзин // Вестник Кемеровского государственного университета. 2020. Т. 22, № 1. С. 88–97 (1,08 п. л.).
5. *Хамзин И. Р.* Развитие торговых отношений России и Китая через Оренбургский таможенный округ в конце 40-х – начале 50-х гг. XIX века / И. Р. Хамзин // Вестник Оренбургского педагогического университета : электрон. науч. журн. 2020. № 2. С. 192–2030 (85 п. л.).

Подписано в печать 00.00.21. Формат 60 x 84^{1/16}.
Уч.-изд. л. 1,2. Усл. печ. л. 1,4. Тираж 000 экз. Заказ

Отпечатано в Издательско-полиграфическом центре УрФУ.
620000, Екатеринбург-83, ул. Тургенева, 4
Тел.: +7 (343) 350-56-64, 358-93-22
Факс: +7 (343) 358-93-06
E-mail: press-urfu@mail.ru
<http://print.urfu.ru>