



<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-1-19-33>

Научная статья / Research article

Торговый флот России в «открытых» портах Китая во второй половине XIX в.

Ильдар Рашидович Хамзин

Уральский федеральный университет
имени Первого президента России Б.Н. Ельцина, Екатеринбург, Россия
✉ ildar.hamzin1991@mail.ru

Аннотация: В 1858 г. по результатам подписания русско-китайского Тяньцзиньского договора русские торговые суда получили право посещать морские порты Китая, открытые для иностранной торговли. Полноценное развитие морской русско-китайской торговли произошло позже, когда в начале 1870-х гг. транспортировку грузов между российскими и китайскими портами взяло на себя Русское общество пароходства и торговли. В 1880–1890-е гг. XIX в. эту же функцию стал выполнять Добровольный флот России. Параллельно развивалась морская торговля российского Приморья с Китаем. Несмотря на богатую историографию русско-китайских торговых отношений, вопрос о морских торговых связях России и Китая до сих пор не рассмотрен в должной степени. Статья призвана восполнить названный историографический пробел, посредством комплексного анализа российского судоходства в китайских портах во второй половине XIX в. Специально рассматривается деятельность иностранных пароходных компаний в китайских портах, показаны основные тенденции иностранного судоходства, статистика тоннажа. Анализ статистических данных является важной составляющей исследования, которая позволяет изучить процесс морской русско-китайской торговли, уровень русского судоходства в отдельных китайских портах. Рассмотрено развитие морской русско-китайской торговли по одесскому и дальневосточному направлениям. Дана характеристика деятельности российских пароходных компаний, задействованных в торговле с Китаем. На примере нескольких «открытых» портов (Ханькоу, Шанхая и Чифу) показаны особенности развития российского торгового мореплавания в китайских водах и сопутствующие сложности данного процесса. В выводах обозначены причины низкого развития российского судоходства в Китае, к числу которых относились высокий уровень иностранной конкуренции при количественном недостатке русских пароходов. Автор приходит к выводу о прямой зависимости между уровнем развития инфраструктуры на российском Дальнем Востоке и расширением присутствия торгового флота России в «открытых» портах Китая в конце XIX в.

Ключевые слова: экономическая история, РОПиТ, Добровольный флот, М.Г. Шевелев, предпринимательство, иностранный капитал

Для цитирования: Хамзин И.Р. Торговый флот России в «открытых» портах Китая во второй половине XIX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2022. Т. 21. № 1. С. 19–33. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-1-19-33>

The Russian Commercial Fleet in the Treaty Ports of China in the Second Half of the 19th Century

Ildar R. Hamzin

Ural Federal University, Yekaterinburg, Russia
✉ ildar.hamzin1991@mail.ru

Abstract: The article offers a comprehensive analysis of the activity of the Russian merchant fleet in China in the second half of the 19th century. This historical issue is particularly relevant in connection with the active development of modern foreign trade in China and the strengthening of Russian-Chinese trade and

© Хамзин И.Р., 2022



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

economic ties. The historical research is based on the materials of the central archives of Russian Federation (including the Archive of Foreign Policy of the Russian Empire and the Russian State Historical Archive). The methodology is based on a comparative analysis of Russian shipping in China and similar activities of other foreigners, and a system analysis that allows us to study the issue in the context of the overall development of Russian-Chinese trade. An important component of the article is the statistical analysis of data on the development of maritime Russian-Chinese trade, foreign shipping in China, and freight rates. The article considers the development of the organization of maritime Russian-Chinese trade in Odessa and the Far East directions. On the example of several treaty ports (Hankou, Shanghai, and Chifu), the features of the development of Russian commercial navigation in Chinese waters and the accompanying complexities of this process are shown. As a result, the author comes to the conclusion that there is a direct correlation between the level of infrastructure development in the Russian Far East and the expansion of the presence of the Russian merchant fleet in the treaty ports of China at the end of the 19th century.

Keywords: economic history, ROPiT, Dobrovol'nyi flot, M.G. Shevelev, entrepreneurship, foreign capital

For citation: Hamzin, Ildar R. "The Russian Commercial Fleet in the Treaty Ports of China in the Second Half of the 19th Century." *RUDN Journal of Russian History* 21, no. 1 (February 2022): 19–33. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-1-19-33>

Введение

В 1858 г. адмирал Е.В. Путятин подписал русско-китайский Тяньцзиньский договор, согласно которому торговые суда России получили право посещать открытые для иностранной торговли порты империи Цин¹. Данный документ создал условия для становления морской русско-китайской торговли, основное развитие которой приходится на период второй половины XIX в. Изучение русского судоходства в Китае в данный временной отрезок позволяет увидеть сугубо торгово-экономическую составляющую данного процесса, в этот период не столь сильно зависимость от политической конъюнктуры (в сравнении с русской политикой в Китае начала XX в.), а также выявить характерные особенности морской русско-китайской торговли, которые окажут значительное влияние на развитие торговых связей России и Китая в дальнейшем.

В отечественной историографии вопрос о морском транзите в торговых отношениях России и Китая рассмотрен весьма скупо. О данной проблеме относительно подробно (в специальных разделах работ) писали дореволюционные авторы², тогда как в советский период исследователи акцентировали внимание на пограничной русско-китайской торговле³. Современные историки стали больше обращаться к проблеме морского транзита, отмечая его слабое развитие во второй половине XIX в.⁴ Вместе с тем специальных исследований по-прежнему мало⁵.

История развития русской торговли в «открытых» портах Китая рассматривалась и в зарубежной научной литературе. В трудах Роберта Гарделла можно увидеть подробную характеристику чайной торговли российских предпринимателей

¹ Русско-китайские отношения. 1689–1916: официальные документы / П.Е. Скачков, В.С. Мясников. М., 1958.

² Субботин А.П. Чай и чайная торговля в России и других государствах. Производство, потребление и распределение чая. Санкт-Петербург: типография Северного Телеграфного агентства, 1892. С. 526–539.

³ Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М., 1974.

⁴ Христоробова Ю.С. Становление международного рынка чайной торговли в Ханькоу во второй половине XIX в. // Восток. Афро-Азиатские общества: история и современность. 2019. № 3. С. 79–90.

⁵ Дацышен В.Г. Одесское направление китайской чайной торговли (XIX – нач. XX вв.) // Китаєзнавчі дослідження. Збірка наукових праць. Київ, 2012. Т. 2. С. 45–55.

в портах Ханькоу и Фучжоу⁶. О наличии морской торговли в русско-китайских отношениях и ее значении упоминал Чарльз Ремер в работе, опубликованной еще в начале XX в.⁷ Среди наиболее современных исследований стоит отметить диссертацию А. Дж. Йодер, в которой приведена подробная характеристика морской чайной торговли между Китаем и Одессой⁸. Однако, изучая систему транзита, авторы практически не затрагивают вопрос присутствия торгового флота России в китайских портах в статистическом или компаративном аспектах. Аналогичную ситуацию можно наблюдать и в работах китайских исследователей, которые больший упор делают на изучении сухопутного направления торговли России и Китая⁹, либо на системе чайной торговли в Ханькоу¹⁰.

Помимо недостатка научной разработанности поднятый в статье вопрос связан и с общеисторической проблемой. В классической теории геополитики Россию традиционно воспринимают как *heartland* – сугубо континентальную державу, не заинтересованную или даже не способную к успешной реализации своей морской политики¹¹. В то же время пример развития морской русско-китайской торговли во второй половине XIX в. показывает явную односторонность такого взгляда и позволяет увидеть вполне успешные и перспективные международные интересы Российской империи, реализуемых на морском пространстве.

Наконец вопрос об альтернативных направлениях в истории русско-китайской торговли сегодня приобретает особую актуальность в связи с современным развитием торгово-экономических отношений России и Китая, прежде всего в рамках так называемой инициативы «Один пояс, один путь»¹².

Таким образом, в настоящей статье рассмотрены морские торговые отношения России и Китая и поставлена цель показать особенности развития российского торгового мореплавания в китайских водах и сложности русского торгово-транспортного присутствия в «открытых» портах империи Цин во второй половине XIX в.

Исследование проводится на основе материалов центральных архивов России. Так, материалы фонда «Китайский стол» (Ф. 143) Архива внешней политики Российской империи (АВП РИ) позволяют подробно изучить развитие русского судоходства в Ханькоу на основе донесений русских консулов, служивших в китайском порту во второй половине XIX в. На основе документов Российского государственного исторического архива (РГИА) возможно реконструировать процесс торговли Русского общества пароходства и торговли в Ханькоу в период 70-х гг. XIX в. (Ф. 107). Другие материалы этого же архива позволяют на основе уникальной статистики детально изучить развитие русского и прочего иностранного судоходства в Шанхае¹³ и Чифу¹⁴ в конце XIX в.

⁶ 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. London, 1989. P. 33–75.

⁷ Remer C.F. The foreign trade of China. Shanghai: The Commercial Press, 1926. P. 40.

⁸ Yoder A.J. Tea time in Romanov Russia: a cultural history, 1616–1917: PhD diss. The University of North Carolina, 2016.

⁹ 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, 2011.

¹⁰ Du H. Tea and Hankow market in the Ch'ing period: PhD diss., Wuhan University, 2000.

¹¹ Классика геополитики. XX век. М., 2003. С. 7–33.

¹² Fan Jz. A legal analysis of the belt and road initiative: towards a new silk road? // China and WTO Review. 2020. Vol. 6. Issue 2. P. 425–431.

¹³ Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 20. Оп. 5. Д. 45.

¹⁴ РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 172.

Методология исследования базируется на сравнительно-историческом подходе при сопоставлении уровня российского судоходства в Китае и аналогичной деятельности других иностранцев и системном подходе, позволяющим изучать поднятый вопрос в контексте общего развития русско-китайской торговли. Использование ранее не привлекавшихся источников и системный методологический подход к изучению поставленной проблемы определяют новизну статьи в контексте историографии русско-китайской торговли и позволяют существенно расширить проблематику данного направления исторических исследований.

Иностранное судоходство у китайских берегов

В истории позднецинской эпохи «открытые» порты (т.н. *treaty ports*, т.е. порты, открытые для международной торговли согласно договорам, подписанным Китаем с западными державами) стали главным связующим звеном торгово-экономических отношений Китая с внешним миром¹⁵. Кроме того, они же являлись проводниками иностранного капитала в Китай и важным фактором модернизации империи Цин. В этой связи значимая роль принадлежала каботажному и дальнему пароходному сообщению в китайских водах.

Таблица 1 / Table 1

Общий тоннаж для китайских портов 1864–1897 гг. /
The total tonnage of the Chinese ports for 1864–1897

Флаг / Flag	Год / Year			
	1864	1877	1887	1897
Британия / Great Britain	2 862 214	6 497 382	14 171 810	21 891 043
Германия / Germany	580 570	496 908	1 480 083	1 658 094
США / USA	2 609 390	556 112	66 539	269 780
Франция / France	93 099	163 389	180 890	423 122
Япония / Japan	756	115 263	306 169	660 707
Норвегия / Norway	38 195	19 635	41 162	619 742
Россия / Russia	–	5 058	51 335	145 660
Другие страны / Other countries	396 673	155 330	231 550	264 234
Китай / China	64 588	3 974 544	5 670 123	7 819 980
Всего / Total	6 635 485	11 983 591	22 199 661	33 752 362

Источник / Source: Chong S. *The foreign trade of China*. New York, 1919. P. 295.

Закономерно, что начало пароходству в портах Китая, положили иностранцы. В 1862 г. американский торговый дом Russell & Co основал пароходное предприятие Shanghai Steam Navigation Company. Несколько позже другая американская фирма Butterfield & Swire основала предприятие China Navigation Company для грузоперевозок по р. Янцзы¹⁶. В 1872 г. англичане Jardine, Matheson & Co создают China Coast Steam Navigation Company, а в 1873 г. уже китайские предприниматели учредили China Merchant's Steam Navigation Company¹⁷. Все названные пароходные компании работали исключительно на каботажные перевозки. Дальние пароходные линии между китайскими и европейскими берегами находились в основном

¹⁵ Meyer D.R. *Hong-Kong as a global metropolis*. Cambridge, 2000. P. 65–74.

¹⁶ Liu K. *Anglo-American steamship rivalry in China*. Cambridge, 1962. P. 2–7.

¹⁷ Hao Y. *The commercial revolution in Nineteenth-Century China. The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism*. Berkeley, 1986. P. 194–211.

в руках английских и немецких пароходных компаний: Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, Ocean Steam Ship Company, т.н. «Немецкого Ллойда» и др.¹⁸

На протяжении всего рассматриваемого периода главные позиции в иностранном морском сообщении с Китаем занимала Англия, на долю которой приходилось более 80 % от общего тоннажа в китайских водах¹⁹. В это же время Германия хоть и с большим отрывом, заняла второе место после английского флага. Отметим стоит американские и французские пароходы, а также значительный рост в конце XIX в. японских судов, приходящих для торговли в Китай (см. табл. 1). На этом фоне тоннаж русского торгового флота в китайских портах выглядит незначительным, однако он, во-первых, имел тенденцию к росту к концу рассматриваемого периода, а во-вторых, морская торговля России с Китаем развивалась в совершенно отличных от прочих стран условиях.

Организация морского транзита русско-китайской торговли

Необходимо заметить, что в конце 1850-х гг. у России уже был опыт морской торговли с Китаем. В течение 1849–1863 гг. корабли Российско-американской компании (далее – РАК) заходили в Шанхай, где продавали колониальную пушнину, здесь же закупали партии чая и доставляли китайский товар в Санкт-Петербург. В среднем корабли РАК совершали 2–3 рейса в год, но в 1863 г. были вынуждены отказаться от морской торговли с Китаем ввиду нерентабельности чайной торговли в Санкт-Петербурге²⁰.

Новым толчком к развитию морской торговли России с Китаем послужило открытие Суэцкого канала в 1869 г. Инициатива последовала от Русского общества пароходства и торговли (далее – РОПиТ) – крупнейшего пароходного предприятия России своего времени, руководство которого в 1870 г. приняло решение открыть китайскую и индийскую линии, рассчитывая получить большие доходы от торговли с Азией²¹. В феврале 1871 г. из Одессы в китайский порт Ханькоу (главный чайный рынок Китая, долина р. Янцзы) отправился пароход «Чихачев». Судно, посетив на своем пути такие крупнейшие азиатские порты, как Сингапур и Гонконг, в апреле 1871 г. достигло Шанхая. Далее пароход отправился вверх по р. Янцзы в Ханькоу, где, получив чайный груз от ведущих здесь свои дела русских торговых домов, отплыл обратно в Одессу²².

Первый опыт торговли РОПиТ с Китаем оказался успешным. В феврале 1872 г. в Москве даже был организован банкет по случаю открытия обществом азиатской линии. Данное мероприятие описывалось на страницах «Московских ведомостей», где на развитие морской торговли с Китаем возлагались большие надежды, особенно в условиях кризиса русско-китайских торговых отношений в Кяхте²³.

¹⁸ Meyer D.R. Hong-Kong as a global metropolis. Cambridge, 2000. P. 79.

¹⁹ Непомнин О.Е. Социально-экономическая история Китая. 1894–1914. М., 1980. С. 57.

²⁰ Ермолаев А.Н., Петров А.Ю. Отношения Российско-американской компании с Китаем во второй половине XIX в. // Вопросы истории. 2017. № 6. С. 3–21.

²¹ Иловайский С.И. Очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1907. С. 118.

²² РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 387. Л. 192–209.

²³ Научно-исследовательский отдел рукописей Российской государственной библиотеки (далее – НИОР РГБ). Ф. 273. К. 5. Ед. хр. 8. Л. 10–12.

В течение 1872–1876 гг. РОПиТ будет ежегодно отправлять по два парохода в Ханькоу за чайным грузом²⁴. Однако последующие рейсы в Китай оказывались менее прибыльными в сравнении с 1871 г.: пароходы приходили в Одессу либо недогруженными, либо, как это было в 1872 г., даже с испорченным от сырости товаром²⁵. Сказывался высокий фрахт, который установило РОПиТ для чайных грузов – 6 ½ фунта стерлингов²⁶ с тонны в 40 кубических футов, что было дорого, и торговые дома в Ханькоу предпочитали отправлять товар в Россию на иностранных пароходах²⁷. В то же время высокие ставки фрахта стали препятствием для отправки торгового груза из России в Китай²⁸. По этой причине сбыт товаров на судах РОПиТ так и не был реализован.

В данном случае необходимо учитывать, что фрахт был единственным способом для пароходного предприятия окупить длительные рейсы в Китай. Когда в дирекции РОПиТ поняли, что китайская линия стала убыточной, было принято решение от нее отказаться²⁹.

В начале 80-х гг. XIX в. пароходы РОПиТ в китайских портах сменили суда Добровольного флота – на тот момент еще молодого предприятия, которое уже в 1890-е гг. стал вторым по размерам пароходным флотом России³⁰. Несмотря на меньшее количество судов в сравнении с РОПиТ у Добровольного флота было серьезное преимущество – его субсидировало государство, поскольку главной задачей Добровольного флота была транспортировка грузов (строительных материалов, жизненных припасов и др.) и пассажиров (военных и каторжников) на русский Дальний Восток³¹. На обратном пути из Владивостока пароходы Добровольного флота заходили в Ханькоу за чайным грузом, фрахт от перевозок которого стал дополнительным источником заработка ДФ³².

В течение 80–90-х гг. XIX в. морской способ транзита показал себя как более дешевый и быстрый в сравнении с сухопутным направлением русско-китайской торговли через Монголию в Кяхту. Для сравнения: доставка чая морем от Ханькоу до Одессы занимала в среднем 35–40 дней; доставка чая из Ханькоу до Кяхты через Монголию – 68–85 дней; стоимость морского транзита ящика чая от Ханькоу до Москвы через Одессу составляла от 6 руб. 75 коп.³³; доставка ящика чая из Ханькоу до Москвы через Кяхту составляла в среднем 53 руб. 53 коп.³⁴

Очевидные логистические преимущества способствовали тому, что дорогие сорта китайского чая (байховый чай) в середине 90-х гг. XIX в. практически полностью стали отправляться в Россию на пароходах Добровольного флота, а не сухопутно в Кяхту. В то же время серьезной проблемой торговли Добровольного флота

²⁴ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 529. Л. 1–30.

²⁵ Там же. Д. 477. Л. 6.

²⁶ 1 фунт стерлингов = 6 руб. 28 коп. (дореволюционной валюты).

²⁷ НИОР РГБ. Ф. 273. К. 5. Ед. хр. 8. Л. 10–12.

²⁸ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 387. Л. 31 об. – 32.

²⁹ Там же. Д. 920. Л. 123.

³⁰ Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. М., 1995. С. 203–207.

³¹ *Поггенполь М.Ю.* Очерк возникновения Добровольного флота за время XXV-ти летнего его существования. СПб., 1903. С. 34–36.

³² *Бянкин В.П.* Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). Владивосток, 1979. С. 68.

³³ *Субботин А.П.* Чай и чайная торговля в России и других государствах. Производство, потребление и распределение чая. СПб., 1892. С. 533.

³⁴ Там же. С. 503.

стало отсутствие товара, который пароходы могли бы успешно сбывать в китайских портах. В рассматриваемое время русские шерстяные и хлопчатобумажные ткани не выдерживали конкуренции с аналогичным товаром других стран, торгующих с империей Цин³⁵. Единственный товар, который доставлялся из России в Китай морем и успешно находил покупателя на китайском рынке, был бакинский керосин, но из-за неприспособленности к транспортировке керосина русских пароходов, его перевозка осуществлялась исключительно на иностранных судах³⁶. Таким образом, торговля Добровольного флота в Китае стала по факту чайной торговлей – односторонним процессом, невыгодным для России³⁷.

Параллельно с развитием морского транзита Одесса – Ханькоу во второй половине XIX в. развивалась торговля российских портов Дальнего Востока с Китаем (Владивосток, Николаевск)³⁸. В 1881 г. правительство заключило контракт с дальневосточным купцом М.Г. Шевелевым на осуществление пароходных линий между Владивостоком и китайскими портами (Ханькоу, Шанхай, Чифу, Тяньцзинь)³⁹. Предприятие Шевелева поддерживалось российской казной, но все равно оставалось небольшим: к концу 1890-х гг. у Шевелева было всего три парохода, которые в большей степени занимались перевозкой пассажиров, а не торговлей⁴⁰.

Помимо предприятия Шевелева в регулярном морском сообщении Приморья со странами Восточной Азии был задействован один из пароходов Добровольного флота «Владивосток», чьи рейсы включали основные морские порты региона (Нагасаки, Шанхай, Гонконг) и некоторые менее крупные порты (Чифу, Амой)⁴¹. «Владивосток» был занят в основном в каботажных перевозках между азиатскими портами, практически не принимая участия в русско-китайской торговле. Основная часть морского транзита между российскими и китайскими портами на Дальнем Востоке в 80-х и начале 90-х гг. XIX в. осуществлялась на иностранных пароходах.

Российское судоходство в «открытых» портах Китая

Во второй половине XIX в. морская русско-китайская торговля наиболее активно развивалась через такие китайские порты, как Ханькоу, Шанхай и Чифу⁴², на примере которых можно провести анализ присутствия российского торгового флота в Китае.

Ханькоу. Во второй половине XIX в. порт Ханькоу (долина р. Янцзы) стал главным экспортером китайского чая в Россию⁴³. В это же время благодаря деятельности Добровольного флота вывоз чая из Ханькоу в Одессу стал одним из ведущих направлений транзита в русско-китайской торговле. Русские торговые суда ежегодно посещали Ханькоу. Информация об их прибытии отражена в материалах русских консулов, служивших в китайских портах (табл. 2).

³⁵ Крылов Н.А. Торговая конкуренция в Восточном Китае. СПб., 1898.

³⁶ РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 45. Л. 12.

³⁷ Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М., 1974. С. 283.

³⁸ Устюгова О.А. Русско-китайская чайная торговля на Дальнем Востоке во второй половине XIX в. // Шестая дальневосточная конференция молодых историков. Сборник материалов. Владивосток, 2001. С. 213–220.

³⁹ АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 2.

⁴⁰ Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. СПб., 1896. С. 13–14.

⁴¹ РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 2. Л. 96–105.

⁴² Покотлов Д.Д. Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке. Часть I, текст. СПб., 1895.

⁴³ Христоробова Ю.С. Становление международного рынка чайной торговли в Ханькоу во второй половине XIX в. // Восток. Афро-Азиатские общества: история и современность. 2019. № 3. С. 79–90.

Пароходы прибывали в Китай в период «чайного сезона» – в мае и июне, когда для отправки на внешние рынки был готов чай первого и второго сбора. В конце 80-х – начале 90-х гг. XIX в. Ханькоу посещало в среднем 3–4 парохода из России. В 1886 г. в Китай за чаем в последний раз прибыли два парохода РОПиТ – «Царь» и «Царица», тогда как в последующие годы русско-китайская морская торговля осуществлялась на судах Добровольного флота, которые носили название русских городов. Так, Китай практически ежегодно посещали пароходы «Москва», «Петербург» «Россия», «Кострома». В 1890-е гг. вместе с увеличением состава Добровольного флота к ним присоединились «Орел», «Нижний Новгород» и др. (табл. 2). Однако, несмотря на регулярность рейсов в Китай, русских пароходов часто было недостаточно, чтобы забрать весь чайный груз, приготовленный для России. В этом случае для транспортировки китайского товара фрахтовались иностранные пароходы (табл. 3).

В 1880-е гг. английские и немецкие пароходы участвовали в русско-китайской торговле. Зачастую доля перевозимого на них груза была небольшой: в 1884 г. – 1 млн 739 тыс. 576 русс. фунтов от общего количества в 12 млн 828 тыс. 448 русс. фунтов⁴⁴. В другие годы эта доля могла быть больше: в 1888 г. – 5 млн 901 тыс. 235 русс. фунтов от общего количества в 16 млн 613 тыс. 573 русс. фунта. Но основная часть перевозок приходилась все же на пароходы Добровольного флота (табл. 3).

Таблица 2

Русские торговые суда, прибывшие в порт Ханькоу в течение 1886–1891 гг.

Год	Дата	Пароход
1886	14 мая	«Царица»
	16 мая	«Россия»
	3 июня	«Царь»
1887	16 мая	«Россия»
	23 мая	«Петербург»
	13 июня	«Москва»
1888	18 мая	«Москва»
	28 мая	«Россия»
	23 июня	«Кострома»
	27 июня	«Петербург»
1889	23 мая	«Москва»
	2 июня	«Россия»
	19 июня	«Кострома»
	27 июня	«Петербург»
1890	23 мая	«Орел»
	31 мая	«Петербург»
	12 июня	«Кострома»
	16 июня	«Москва»
	23 июня	«Россия»
1891	22 мая	«Орел»
	30 мая	«Петербург»
	8 июня	«Н. Новгород»
	14 июня	«Москва»
	29 июня	«Кострома»

Источник: АВП РИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396. Л. 81–88.

⁴⁴ 1 русский фунт = 0,40951241 кг.

Table 2

Russian merchant ships arriving at the port of Hankou during 1886–1891

Year	Date	Steamship
1886	May 14	“Carica”
	May 16	“Rossiya”
	June 3	“Car”
1887	May 16	“Rossiya”
	May 23	“Peterburg”
	June 13	“Moskva”
1888	May 18	“Moskva”
	May 28	“Rossiya”
	June 23	“Kostroma”
	June 27	“Peterburg”
1889	May 23	“Moskva”
	June 2	“Rossiya”
	June 19	“Kostroma”
	June 27	“Peterburg”
1890	May 23	“Orel”
	May 31	“Peterburg”
	June 12	“Kostroma”
	June 16	“Москва”
	June 23	“Rossiya”
1891	May 22	“Orel”
	May 30	“Peterburg”
	June 8	“N. Novgorod”
	June 14	“Moskva”
	June 29	“Kostroma”

Source: Archive of foreign policy of the Russian Empire (AVPRI), f. 143, op. 491, d. 396.

Таблица 3 / Table 3

Вывоз чая из Ханькоу в Одессу на русских и иностранных судах /
Export of tea from Hankou to Odessa on Russian and foreign vessels

Год / Year	Число русских судов / Number of Russian ships	Отправлено товара, русских фунтов / Goods sent, Russian pounds	Число иностранных судов / Number of foreign ships	Отправлено товара, русских фунтов / Goods sent, Russian pounds	Всего / Total
1884	5	11 088 872	1	1 739 576	12 828 448
1885	4	6 588 893	1	2 047 780	8 636 673
1886	3	6 882 355	1	3 566 548	10 448 903
1887	3	7 424 104	2	4 921 938	12 346 042
1888	4	10 712 338	2	5 901 235	16 613 573

Источник: АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 396. Л. 60.

Source: AVPRI, f. 143, op. 491, d. 396, l. 60.

Огромную роль в выборе русского или иностранного парохода для отправки чая в Россию играли ставки фрахта, которые объявляли судоходные компании. Конкурентом Одессы в данном случае выступал порт Лондона, куда чай отправлялся для последующего транзита в Россию. Русский консул в Ханькоу П.А. Дмитриевский сообщал в 1887 г.:

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 флота на Одессу⁴⁵.

Но в большинстве случаев ставки фрахта по лондонскому направлению были выше, чем до Одессы, что предопределило успех вывоза чая в российский порт⁴⁶.

В целом, пример Ханькоу показывает хорошие перспективы для развития русского торгового судоходства в китайских водах. Единственным сдерживающим фактором была нехватка русских торговых судов, которые могли бы полноценно организовать морской транзит между Россией и Китаем.

Шанхай. Вплоть до конца XIX в. Шанхай не играл существенной роли в русско-китайских торговых отношениях. Связано это было с тем, что основная масса чая, предназначенного для России, отправлялась из Ханькоу. Китайский груз только перегружался в Шанхае с речного парохода на морской, чтобы затем направиться в Тяньцзинь (и далее в Кяхту). В то же время, как и в других китайских портах, русский сбыт в Шанхай был крайне низким⁴⁷.

Одновременно, во второй половине XIX в. Шанхай стал центром международной торговли Китая⁴⁸, что обеспечивалось за счет развитого здесь иностранного судоходства. В начале 90-х гг. XIX в. регулярное морское сообщение Шанхая с Европой поддерживалось компаниями: Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (Британия) – 2 парохода в месяц; Messageries Maritimes (Франция) – 2 парохода; Germanischer Lloyd (Германия) – 1 пароход в месяц; Nippon Yusen Kaisha (Япония) – еженедельное сообщение с Японией⁴⁹. Основной тоннаж китайского порта рос за счет нерегулярных рейсов, которых было существенно больше. Так, в течение 1893 г. в Шанхай прибыло в общей сложности 1028 судов с общим водоизмещением 3 млн 265 тыс. 77 тонн⁵⁰.

Суда под российским флагом также посещали Шанхай, но в значительно меньшей степени, чем Ханькоу.

В конце 80-х гг. XIX в. Шанхай регулярно посещал пароход Добровольного флота «Владивосток», тогда как прочие суда компании хоть и заходили в китайский порт, но эти рейсы не были постоянными. Основная часть грузовых и пассажирских перевозок между Шанхаем и портами русского Дальнего Востока принадлежала пароходам купца М.Г. Шевелева, которые прибывали к китайским берегам весной, летом и осенью. Большая часть судоходства осуществлялась весной: в 1886 г. русские пароходы совершили 2 рейса в Шанхай в течение весенних месяцев, 1 рейс – в июне и 1 рейс – в ноябре; в 1887 г. 3 рейса пришлось на март и апрель, 1 рейс – на ноябрь; в 1888 г. – 4 рейса весной и 2 рейса – летом (табл. 4).

Таким образом, в течение одного года пароходы по несколько раз посещать китайский порт. Так, в 1891 г. пароходы Шевелева совершили 14 рейсов в Шанхай⁵¹. В 1893 г. пароход «Владимир» (компания Шевелева) посетил Шанхай 10 раз,

⁴⁵ Архив внешней политики Российской империи (далее – АВП РИ). Ф. 143. Оп. 491. Д. 396. Л. 26.

⁴⁶ Там же. Л. 30 об.

⁴⁷ РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 45. Л. 12.

⁴⁸ Harris L. Stumbling towards Empire: the Shanghai local post office, the transnational British community and informal empire in China, 1863–1897 // *Journal of imperial and commonwealth history*. 2018. Vol. 6. Issue 3. P. 418–445.

⁴⁹ РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 45. Л. 17 об.

⁵⁰ Там же. Л. 21.

⁵¹ *Покотилов Д.Д.* Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке. СПб., 1895. Ч. I. С. 113.

пароход «Байкал» – 2 раза, пароход «Владивосток» – 2 раза. Общий тоннаж русских судов в 1893 г. составил 9 тыс. 942 т.

Таблица 4

Российские пароходы в Шанхае в 1886–1888 гг.

Год	Пароход	Предприятие	Дата прибытия
1886	«Байкал»	Шевелев и Ко	11 марта
	«Байкал»	Шевелев и Ко	14 апреля
	«Кострома»	Добровольный флот	22 июня
	Байкал	Шевелев и Ко	10 ноября
1887	«Владивосток»	Добровольный флот	6 марта
	«Байкал»	Шевелев и Ко	19 марта
	«Владивосток»	Добровольный флот	16 марта
	«Байкал»	Шевелев и Ко	11 апреля
1888	«Байкал»	Шевелев и Ко	14 ноября
	«Байкал»	Шевелев и Ко	10 марта
	«Владивосток»	Добровольный флот	16 марта
	«Владивосток»	Добровольный флот	31 марта
	«Байкал»	Шевелев и Ко	18 апреля
	«Нижний Новгород»	Добровольный флот	7 июня
	«Байкал»	Шевелев и Ко	7 июня

Источник: РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 45. Л. 2 об.

Table 4

Russian steamships in Shanghai in 1886–1888

Year	Steamship	Company	Arrival date
1886	"Baikal"	Shevelev & Co	March 11
	"Baikal"	Shevelev & Co	April 14
	"Kostroma"	Dobrovol'nyi flot	June 22
	"Baikal"	Shevelev & Co	November 10
1887	"Vladivostok"	Dobrovol'nyi flot	March 6
	"Baikal"	Shevelev & Co	March 19
	"Vladivostok"	Dobrovol'nyi flot	March 16
	"Baikal"	Shevelev & Co	April 11
1888	"Baikal"	Shevelev & Co	November 14
	"Baikal"	Shevelev & Co	March 10
	"Vladivostok"	Dobrovol'nyi flot	March 16
	"Vladivostok"	Dobrovol'nyi flot	March 31
	"Baikal"	Shevelev & Co	April 18
	"Nizhnii Novgorod"	Dobrovol'nyi flot	June 7

Source: Russian state historical archive (RGIA), f. 20, op. 5, d. 45, l. 2 ob.

Для товарооборота и уровня судоходства Шанхая это было слишком мало, поэтому современники много говорили о возможности увеличить присутствие пароходов России в главном китайском порту. В 1896 г. Н.П. Забугин⁵² писал:

⁵² В 1894 г. тайный советник Н.П. Забугин изучал внешнюю торговлю Приморской области по поручению Министерства финансов.

Судам Добровольно флота следовало бы, хотя бы на обратном пути, обязательно заходить в Шанхай (по непонятным причинам, не введенный в число портов, значащихся в расписании) и иметь там опытного в торговом деле агента⁵³.

Чифу. Главный торговый пункт провинции Шаньдун порт Чифу (современный г. Яньтай) для русского судоходства долгое время служил местом вывоза кули – китайских рабочих, которые отправлялись в Приморье, Корею или порты Китая⁵⁴. Рост русского судоходства в Чифу наблюдается в самом конце XIX в.

Таблица 5 / Table 5

**Количество иностранных судов, посетивших порт Чифу в конце XIX в. /
The number of foreign vessels that visited the port of Chifu in the late 19th century**

Флаг / Flag	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Британский / British	594	512	667	675	583	619
Китайский / Chinese	217	147	330	348	362	409
Германский / German	167	173	114	131	145	203
Японский / Japanese	34	13	82	73	108	201
Шведско-Норвежский / Swedish-Norwegian	32	33	59	50	43	46
Российский / Russian	16	16	12	12	26	160
Американский / American	1	4	–	3	3	3
Австрийский / Austrian	3	2	–	1	–	–
Датский / Danish		2	1		6	1
Голландский / Danish	1	1		3	1	–
Французский / French	–	–	2	–	–	–
Корейский / Korean	–	2	2	1	4	4
Всего / Total	1065	905	1269	1297	1281	1646

Источник: РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 172. Л. 17.

Source: Russian state historical archive (RGIA), f. 560, op. 29, d. 172, l. 17.

В 1899 г. Чифу посетило в общей сложности 1 тыс. 645 судов вместимостью 1 млн 365 тыс. 512 т (см. табл. 5). Из них 1 тыс. 631 были паровыми судами, 15 парусных. Основное количество судов по-прежнему приходится на Великобританию, но одновременно наблюдалось резкое увеличение количества судов под русским флагами, прибывавших в Чифу. В 1899 г. их число составило 160 судов, что было разительно больше, чем в предыдущем 1898 г. (см. табл. 5). Связать это стоит с образованием подконтрольной России Квантунской области на территории Маньчжурии в 1898 г. и последующим развитием внешней торговли Порт-Артура и Дальнего. Кроме того, большое значение для роста российского судоходства в дальневосточных водах имело создание в конце XIX в. Пароходства КВЖД.

Количественное распределение русских пароходов среди предприятий выглядело следующим образом: Пароходство КВЖД – 8 судов; Товарищество Шевелева – 3 парохода; Товарищество Бринера – 1 судно; РОПит – 1 судно; Добровольный флот – 1 судно; Военное ведомство – 2 судна⁵⁵. Пароходы совершали по несколько рейсов в год

⁵³ Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. СПб., 1896. С. 91.

⁵⁴ АВП РИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343. Л. 24.

⁵⁵ РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 172. Л. 4.

в Чифу: к примеру, пароход Общества КВЖД «Нингута» в 1899 г. совершил 32 рейса в китайский порт, а пароход «Инькоу» – 69 рейсов⁵⁶. Основная часть рейсов приходилась на период с мая по декабрь, а наиболее активно плавание совершалось в течение июня – июля. Содержание перевозок составляли транспортировки грузов (в 1899 г. из общего товарооборота 42 % грузов отправлено из Чифу во Владивосток, 32 % – в Порт-Артур, 26 % приходилось на вывоз из Владивостока в Чифу) и пассажиров (в 1899 г. перевезено в общей сложности 28 тыс. 424 чел. во Владивосток и Порт-Артур)⁵⁷.

Чифу является примером «открытого» порта Китая, где судоходство России могло развиваться наиболее успешно. Способствовала этому политика России на Дальнем Востоке в конце XIX в., которая включала в себя начало строительства железнодорожной сети на территории Маньчжурии, аренду у Китая незамерзающих портов Дальнего и Порт-Артура, развитие дальнего пароходного сообщения в приморских портах.

Выводы

Проведенный анализ деятельности российских торговых судов в Китае показывает противоречивую ситуацию. С одной стороны, уровень русского судоходства в китайских портах был крайне низким в сравнении с судоходством других иностранных компаний в Китае. С другой стороны, на протяжении второй половины XIX в. количество русских торговых судов в Китае возрастало, рейсы были регулярными, пароходы были готовы к конкуренции за ставки фрахта и грузы.

Большинство проблем морской русско-китайской торговли определялись недостаточным уровнем развития российского торгового флота. На протяжении второй половины XIX в. русских судов было слишком мало для полноценной морской торговли с Китаем, рейсы к китайским портам и обратно были затратными и трудно окупаемыми. Опыт торговли в Китае РОПиТ показывает, что даже такое частное предприятие не могло самостоятельно содержать китайскую линию в Одессе. В то же время Добровольный флот, который существовал в основном за счет правительственных субсидий, не был настолько заинтересован в увеличении присутствия своих пароходов в китайских портах. В этой связи современники считали, что России необходимо было иметь частное пароходное предприятие на Дальнем Востоке, которое могло взять в свои руки морскую торговлю с китайскими портами. Однако приходится признать, что на протяжении второй половины XIX в. создание такой компании было бы обречено ввиду огромной пароходной конкуренции, существовавшей в «открытых» портах империи Цин со стороны иностранных компаний.

На наш взгляд, наиболее качественное развитие морского судоходства между российскими и китайскими портами возможно было только при условии организации развитой инфраструктуры на российском дальневосточном побережье. Такие изменения произошли в конце XIX в., когда Россия получила железнодорожные концессии на территории Маньчжурии, аренду незамерзающих морских портов (Порт-Артур, Дальний) и организовала пароходную компанию для обеспечения Транссибирской магистрали иностранным грузом. Резкий рост российского судоходства в Чифу в 1899 г. – яркий пример того, как грамотно организованная инфраструктура может способствовать морской торговле.

Таким образом, во второй половине XIX в. сложились необходимые условия для более широкого развития морских торговых отношений России и Китая. Опыт

⁵⁶ РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 172. Л. 5.

⁵⁷ Там же. Л. 5 об.

русского судоходства в «открытых» портах империи Цин показал востребованность в развитии железнодорожной и портовой инфраструктуры на русском Дальнем Востоке. В начале XX в. окончание строительства КВЖД способствовало развитию новой системы русско-китайской торговли, в основе которой лежало взаимодействие железнодорожной сети, морского порта и дальнего судоходства.

Поступила в редакцию / Submitted: 26.08.2020

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 15.11.2020

Принята к публикации / Accepted for publication: 14.12.2020

References

- Biankin, V.P. *Russkoe torgovoe moreplavanie na Dal'nem Vostoke (1860–1925 gg.)*. Vladivostok: Dal'nevostochnoe knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1979 (in Russian).
- Chong, S. *The Foreign Trade of China*. New York: Columbia University, 1919.
- Datsyshen, V.G. “Odesskoe napravlenie kitaiskoi chainoi torgovli (XIX – nachalo XX vv.)” Vol. 2 of *Kitaeznavchi doslidzhennia*, 45–55. Kiev: Institute of oriental studies Publ., 2012 (in Ukraine).
- Du, H. *Tea and Hankow Market in the Ch'ing Period*: PhD diss. Wuhan University, 2000.
- Ermolaev, A.N., and Petrov A.Yu. “Commercial Relations of the Russian-American Company with China in the Second Half of the 19th Century.” *Voprosy Istorii*, no. 6 (2017): 3–21 (in Russian).
- Fan, Jz. “A Legal Analysis of the Belt and Road Initiative: Towards a New Silk Road?” *China and WTO Review* 6, no. 2 (2020): 425–431.
- Gardella, Robert P. “The Boom Years of the Fukien Tea Trade, 1842–1888.” May, E.R. Fairbank, J.K., eds. *American's China Trade in Historical Perspective: the China and American Performance*, 33–75. London: The Community of American-East Asian Relations of the Department of History, 1989.
- Hao, Y. *The Commercial Revolution in Nineteenth-Century China. The Rise of Sino-Western Mercantile Capitalism*. Berkeley: University of California Press, 1986.
- Harris, L. “Stumbling Towards Empire: the Shanghai Local Post Office, the Transnational British Community and Informal Empire in China, 1863–1897.” *Journal of Imperial and Commonwealth History* 6, no. 3 (2018): 418–445.
- Ilovaisky, S.I. *Ocherk piatidesiatiletii Russkogo obshchestva parokhodstva i torgovli*. Odessa: Tipografiya aktsionernogo yuzhno-russkogo obshchestva pechatnogo dela Press, 1907 (in Russian).
- Khristolyubova, Y.S. “Formation of the International Tea Trade Market in Hankow in the Second Half of the 19th Century.” *East. Afro-Asian Societies: History and Modernity*, no. 3 (2019): 79–90 (in Russian).
- Krylov, N.A. *Torgovaia konkurentsia v Vostochnom Kitae*. St. Petersburg: G.A. Bernshtein Press, 1898 (in Russian).
- Liu, K. *Anglo-American Steamship Rivalry in China*. Cambridge: Harvard East Press, 1962.
- Meyer, D.R. *Hong-Kong as a global metropolis*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- Nepomnin, O.E. *Sotsial'no-ekonomicheskaiia istoriia Kitaia, 1894–1914*. Moscow: Nauka Publ., 1980 (in Russian).
- Poggenpol, M.Yu. *Ocherk vozniknoveniia Dobrovol'nogo flota za vremia XXV-ti letnego ego sushchestvovaniia*. St. Petersburg: Tip. A. Behnke Publ., 1903 (in Russian).
- Pokotilov, D.D. *Kitaiskie porty, imeiushchie znachenie dlia russkoi torgovli na Dal'nem Vostoke*. St. Petersburg: Tipografiya Yu.N. Erlikh Publ., 1895 (in Russian).
- Remer, C.F. *The Foreign Trade of China*. Shanghai: Commercial Press, 1926.
- Sharonova, V.G. “Eksportno-importnye operatsii russko-kitaiskoi chainoi torgovli (s serediny XIX do nachala XX veka).” *Sibirskoe kupechestvo: istoki, deiatel'nost', nasledie: mater. vseros. nauch.-prakt. konf., 2019*, 241–250. Tomsk: TGASU Publ., 2019 (in Russian).
- Sladkovsky, M.I. *Istoriia torgovo-ekonomicheskikh otnoshenii narodov Rossii s Kitaem (do 1917 g.)*. Moscow: Nauka Publ., 1974 (in Russian).
- Subbotin, A.P. *Chai i chainaia torgovlia v Rossii i drugikh gosudarstvakh. Proizvodstvo, potreblenie i raspredelenie Chaia*. St. Petersburg: Tip. Severnogo Telegrafnogo Agentstva Publ., 1892 (in Russian).
- Ustyugova, O.A. “Russko-kitaiskaya chainaia torgovlia na Dal'nem Vostoke vo vtoroi polovine XIX veka.” In *Shestaia Dal'nevostochnaia konferentsiia molodykh istorikov. Sbornik materialov*, 213–220. Vladivostok: Izd-vo Dal'nevostochnogo un-ta Publ., 2021 (in Russian).
- 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, 2011.

Yoder, A.J. “Tea Time in Romanov Russia: a Cultural History, 1616–1917.” PhD diss. The University of North Carolina, 2016.

Zabugin, N.P. *O sudokhodstve na russkom Dal'nem Vostoke*. St. Petersburg: Tip. V. Kirshbauma Publ., 1896 (in Russian).

Информация об авторе / Information about the author

И.Р. Хамзин, канд. ист. наук, младший научный сотрудник лаборатории естественно-научных методов в гуманитарных исследованиях, Уральский федеральный университет имени Первого президента России Б.Н. Ельцина; 620000, Россия, Екатеринбург, пр. Ленина, 51; Ildar.hamzin1991@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0002-4967-0705>

I.R. Hamzin, PhD in History, Junior Fellow of laboratory of natural sciences research in humanities, Ural Federal University named after the first President of Russia B. N. Yeltsin; 51, Lenin St., Yekaterinburg, 620000, Russia; Ildar.hamzin1991@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0002-4967-0705>