
Одесское направление китайской чайной торговли (XIX – нач. XX вв.)

В. Дацьшен

История ввоза чая из Китая в Европу давно уже привлекает внимание исследователей из разных стран. Но традиционно основное внимание уделяется Сибирской чайной торговле и истории ввоза китайского чая морским путем в Западную Европу. Однако заметное место в мировой чайной торговле занимала Одесса, а ввоз китайского чая через черноморские порты имел огромное значение для всей российско-китайской торговли.

Ввоз чая из Китая в Западную Европу и Россию начался задолго до вхождения черноморских портов в состав Российской империи. Начало чайной торговли относится к XVI в. Ввоз мусульманскими торговцами чая на российские земли зафиксирован в таможенных книгах Сибирских городов уже в середине XVII в. Но даже с организацией договорной собственно русско-китайской торговли в первой половине XVIII в. транспортировка чая из Южного Китая через Монголию и Сибирь была очень сложной и дорогостоящей. Поэтому, сразу же после присоединения к Российской империи черноморского побережья был поставлен вопрос об организации ввоза чая морским путем. Исследователи более века назад отметили: “В 1775 году правительство Екатерины II даже намеревалось убить повышением пошлины Сибирскую чайную торговлю; в то время в Петербурге увлекались развитием торговых оборотов только что отнятых у турок портов Черного моря и желали, – повышением кяхтинской чайной пошлины и уменьшением чайной-же морской пошлины, – отвести направление к нам чая с пути Кяхты... – Москва на путь в обход Южной Азии и Африки к пристаням Одессы и Таганрога... Затея... однако не удалась. И в 1792 году, когда с Китаем заключили удачный торговый договор, – морские пошлины на чай опять подняли покровительствования, между прочим, товарообмену Кяхты”¹.

Действительно, проекты организации ввоза чая через черноморские порты были обусловлены как экономическими, так и политическими факторами. Но инструментов поддержки экономики Сибири, в отличие от “Новороссии”, у Санкт-Петербурга, кроме чайной торговли не было. С 1762 по 1792 гг. китайское правительство не раз закрывало границу, перерывы в торговле в общей сложности составили 14 лет. Но наступившая затем стабильность в политических отношениях с Китаем до середины XIX в. окончательно склонила чашу весов в пользу поддержки именно сухопутной торговли.

Кяхтинская монополия чайной торговли не была абсолютной. Исследователи в XIX в. писали: “Ввоз в Россию из Европы чая, доставленного морским путем, был разрешен с 1804 по 1816 г., а потом с 1819 до 1822, а с 1822 г. разрешен только через Одесское порто-франко, открытое с 1819 года. Но чай ввозился этим путем, преимущественно из Англии и Гамбурга, в самом ничтожном количестве, а в 1819 г. до 1827 г. привоза вовсе не было. Русские пытались завести сношения с Кантоном, где в 1804 г. был один русский корабль, но это не удалось. В 1849 г. закрыто Одесское порто-франко, и с 1850 г. ради поддержки Российско-Американской компании разрешено только ей одной ввозить чай морем из Кантона для продажи в Петербурге”².

¹ *Линский К. А.* Торговые сношения Сибири с Монголией // Сибирский торгово-промышленный календарь. – 1911. – С. 53.

² (*Субботин*). Чай и чайная торговля в России и других государствах. Производство, потребление и распределение чая. Составил А. П. Субботин. – СПб., 1892. – С. 526.

Задачи организации морской торговли между Россией и Китаем были поставлены в начале XIX в. перед посольством в Цинскую империю графа Ю.А. Головкина и первой российской кругосветной экспедицией. В докладной записке министра коммерции Н.М. Румянцева от 16 января 1805 г. говорилось: “По случаю отправления посольства в Китай министр коммерции судит нужным представить... 1. Открыть торг в Кантоне и на Желтом море”³. Правда, в этом документе российский министр коммерции не упоминал чайной торговли. Н. П. Румянцев так же писал: “поручено одному кораблю из экспедиции, отправленной вокруг света, испытать торг в Кантоне”, но пять же, не для закупки чая, а для того чтобы “открыть еще более новых средств для размножения сибирских и американских избытков”⁴. В сохранившемся в личном фонде П. И. Каменского документе “Предметы посольства в Китай” имеется предписание русским дипломатам: “4-е Узнать образ мыслей Китайского Министерства об отправленном Действительным Камергером Резановым в Кантон Российское Купеческое Судно, и приятна ли Китайскому Правительству торговля Россиян с его подданными в сей стране”⁵.

В конце 1805 г. в Гуандун пришли корабли И. Ф. Крузенштерна и Ю. Ф. Лисянского. С разрешения местных властей русские там начали торговать, но из Пекина вскоре пришло указание впредь не разрешать русской торговли в портах. 9 февраля 1806 г. русские корабли “Надежда” и “Нева” снялись с якоря и направились морским путем вокруг Африки на родину. Погруженный в Гуанчжоу на русские корабли чай, наряду с другими китайскими товарами, в августе 1906 г. уже был доставлен в Кронштадт. Несмотря на интерес и некоторые усилия со стороны России, китайская сторона в начале XIX в. не дала разрешения на открытие морской торговли, нелегальной торговли Россия в китайских портах не имела. При этом вопрос о морской чайной торговле специально не поднимался, а порт Одесса вообще в это период в Петербурге не рассматривался в качестве центра российско-китайской торговли.

Кяхтинская монополия чайной торговли не могла остановить ввоз контрабандного чая через западные границы, включая и черноморские порты. В 1853 г. кяхтинский купец И. А. Носков писал: “...контрабанда Кантонских чаев, водворенная в западных губерниях, делает явный нам подрыв своею дешевизною... Сначала низкие сорта кантонских чаев помогли сильно действовать на кяхтинскую торговлю и соперничать с нашими... В последнее время контрабанда до того усилилась в России, что соперничеством своим остановила сбыт кяхтинских чаев и уронила цены до невероятности”⁶. В 1855 г. Кяхтинские торговцы заявляли, что почти треть потребляемого в Российской империи чая доставлялась из Западной Европы контрабандою⁷. Кроме контрабанды, легально через европейскую границу в Россию в 1856 г. была ввезена одна тысяча пудов чая⁸. И, в конечном итоге, торговля “кантонским чаем” была легализована, а правительство вновь обратило свое внимание на черноморские порты.

³ Русско-китайские отношения в XIX веке. Документы и материалы. Т.1. 1803–1807. – М., 1995. – С. 88.

⁴ Русско-китайские отношения в XIX веке. Документы и материалы. Т.1. 1803–1807. – М., 1995. – С. 88.

⁵ Архив востоковедов Института восточных рукописей Российской Академии наук (АВ ИВР РАН). Ф.24. Д.10. – Л. 34об.

⁶ *Птицын В. В.* Селенгинская Даурия. – СПб., 1896. – С.133-134.

⁷ *Щеглов И. В.* Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири: 1032–1882 гг. – Сургут, 1993. – С. 346.

⁸ Производительные силы России. Под ред. В.И. Ковалевского. – СПб., 1896. – С. 43.

Важнейшей предпосылкой для организации морского ввоза чая в Российскую империю стало изменение всей договорно-правовой базы русско-китайской торговли. В 1857 г., в условиях кризиса всей системы Кяхтинской торговли, в Китай была отправлена дипломатическая миссия во главе с адмиралом Е.В. Путятиным, призванная разрешить груз проблем и спорных вопросов в двухсторонних отношениях. 1 (13) июня 1858 г. в Тяньцзине был подписан “Трактат между Россией и Китаем об определении взаимных отношений”, а 2 (14) ноября 1860 г. великий князь Гун и Н. П. Игнатьев подписали в Пекине “Дополнительный договор между Россией и Китаем”. Тяньцзиньский договор 1858 г. разрешил русскую торговлю в открытых для морской иностранной торговли портах. Пекинским договором 1860 г. были закреплены новая система и принципы сухопутной русско-китайской торговли.

Посланник Е. В. Путятин еще в 1858 г. предложил правительству России снять запрет с ввоза чая морским путем. Но лишь в 1861 г. правительство Российской империи окончательно приняло решение разрешить ввоз чая по европейской границе. При этом на ввоз чая через российские западные порты, включая черноморские, была установлена самая высокая пошлина – в несколько раз выше, чем через Кяхту и даже выше чем по западной сухопутной границе.

Не менее важной предпосылкой для организации собственной морской торговли с Китаем стал переезд в 1861–1863 гг. ряда сибирских купцов в открытый для морской торговли (договорной) порт Ханькоу, ставший почти на полвека главным центром русского бизнеса в Китае. В 1863 г. в этом порту образовался первый русский торговый дом на правах комиссионерства – “Иванов, Окулов, Токмаков и К”. В 1865 г. компаньоны разделились, создав “Иванов, Ободрин и К” и “Окулов, Токмаков и К”. В 1869 г. в Ханькоу была создана третья компания – “Хамянов, Родионов и К”. Современники писали: “Можно себе представить, сколько затруднений и неприятностей должны испытать первые начинатели здесь дела, при незнании языка китайского и особенно английского, без которого нельзя сделать и шагу, при отсутствии связей и знакомств, которые всегда к услугам других иностранцев, при недостатке капиталов, которые пришли сюда сначала в самых ограниченных размерах, при незнакомстве с торговыми обычаями и приемами, издавна установившимися между другими иностранцами и Китацами, при отсутствии Консульства из Русских и пр., и пр. Но время, труд и опыт, соединенные с важностью и выгодами положения в Хань-коу, научили всему и сделали свое”⁹. В конце XIX в. именно в Ханькоу Россия приобрела первую свою концессию в Китае. И хотя на рубеже XIX – XX вв. центрами российской экспансии в Китае стали Маньчжурия и Шанхай, значение Ханькоу, как главного центра закупок чая в Китае, сохранилось. Кроме Ханькоу русские фирмы занимались закупкой и отправкой в Россию чая в портах Цзюцзян и Фучжоу.

Несмотря на снятие запрета на ввоз чая в Россию морским путем, черноморские порты не сразу стали принимать чай из Китая. Чай из китайских портов по-прежнему направлялся к сухопутной русско-китайской границе. Пионер русского дела в Ханькоу А.И. Иванов в письме от 2 января 1862 года сообщил главе Российской дипломатической миссии в Пекине Л. Ф. Баллюэку: “Прожив здесь два месяца и наблюдая за ходом торговли, я имел возможность совершенно убедиться, что Ханькоу не только важный пункт для нашей торговли, но и по гро-

⁹ *Понов А. Ф.* Путевые заметки о Хань-Коу и русских чайных фабриках // Записки ИРГО по отделению статистики. Т. II. – СПб., 1871. – С. 295.

мадности производимого торга он принадлежит к важнейшим рынкам Китая. Все произведения провинций Хубэй, Хунань и других, примыкающих к Янцзыцзяну выше Ханькоу, отправляются через него. В самом Ханькоу – 600 тыс. жителей, и главное место из вывозимых товаров занимают чаи... Все эти чаи идут в значительном количестве в Кяхту...”¹⁰

Постепенно чай из Ханькоу русские купцы стали отправлять в Россию морем, в основном на британских судах, и чаще всего через Лондон. Уже в начале 1870-х гг. торговый дом “Токмаков, Шевелев и К^о” приобрели опыт отправки чаев из Ханькоу в Лондон. Но постепенно, в течение 1870-х гг., товаропотоки переориентировались на черноморские порты. В документе под названием “Коммерческое сведение о Хань-коуском рынке” за 31 декабря 1881 г. говорилось об отправке чая через Одессу.¹¹

Одесса не случайно стала главным центром русско-китайской морской торговли. Уже в середине XIX в. Одесский порт занимал второе место среди всех российских портов по такому показателю, как “вместимость судов дальнего плавания, в общем обороте движения (приход вместе с отходом)”. С начала 1880-х этот порт вышел на первое место, а в середине 1890-х уже в два раза превосходил следующий за ним по данному показателю Петербург¹².

Решающим фактором развития чайной торговли через черноморские порты стало открытие прямых российских рейсов между черноморскими и китайскими портами. Сначала попытку организации прямого пароходного сообщения с Дальним Востоком предпринято основанное по инициативе деловых кругов России в 1856 г. Русское общество пароходства и торговли (РОПИТ). Впервые вопрос о доставке судами этой компании чая из Китая был поставлен в 1860-х гг., когда РОПИТ возглавлял Н. М. Чихачев

В распоряжении Директора РОПИТ агенту Е.И. Барановскому в 1869 г. говорилось: “После хлопка одно из первых мест в торговле Европы с Дальним Востоком занимает чай, отправляемый морем из Шангая. Этот чай, известный у нас под именем кантонского, более и более входит в России в употребление, а потому весьма полезно было бы обратить на этот предмет особое внимание и исследовать, не представится ли возможность получать кантонский чай не из Англии и из Кенигсберга, как это делается ныне, а прямым путем через Суэц и Одессу... Если вопрос о направлении чая, идущего в Россию из Шангая на Суэц и Одессу, вместо Англии и Кенигсберга, не может быть вполне исследован в Индии и Вы... по Вашим соображениям найдете необходимым изучить его на месте производства чая и в портах погрузки его, то правление предоставляет Вам отправиться из Индии в китайские порты по вашему усмотрению”¹³.

Вопрос об организации прямой торговли между китайскими портами и Одессой был поставлен своевременно. В 1869 г. было завершено строительство Суэцкого канала, соединившего Индийский океан со Средиземным морем. Время прохождения кораблей от Ханькоу до Одессы сократился с 50–60 дней до 35–40 дней. Сокращалось и время оборота капитала, а чай первых сборов успевал морским путем попасть на Нижегородскую ярмарку в том же году.

¹⁰ Хохлов А. Н. Михаил Шевелев и начало морского судоходства России с Китаем // Вопросы истории. – 2007. – №7. – С.117.

¹¹ Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф.41. Оп.1. Д.24. – Л. 9об.

¹² Производительные силы России / Под ред. В.И. Ковалевского. – СПб., 1896. – С. 63.

¹³ Русско-индийские отношения в XIX в. Сборник архивных документов и материалов. – М., 1997. – С.145-146.

В апреле 1870 г. собрание акционеров РОПИТ уполномочило Правление Общества войти в соглашение с правительством об открытии прямого сообщения с портами Индии и Китая. Тогда же в Китай со специальным заданием от руководства РОПИТ выехал и Е. И. Барановский¹⁴. Вице-консул в Ханькоу Н. А. Иванов, вскоре назначенный агентом РОПИТ в Ханькоу, познакомил Е.И. Барановского со всеми способами приготовления чая.

В середине февраля 1871 г. из Одессы в Китай за чайным грузом вышел первый пароход РОПИТ – “Чихачев”. 9 августа 1871 г. чай, привезенный из Ханькоу на “Чихачеве” в Одессу, уже был на ярмарке в Нижнем Новгороде. Но этот первый опыт самостоятельной доставки чая в черноморский порт был не вполне удачным. Чайный рейс не оправдал надежд, убыток на китайском рейсе составил 13 тыс. руб.¹⁵

В 1870-х гг. так и не было налажено стабильной доставки чайных грузов из Китая в Россию через Одессу. О причинах этого писали, в частности, “Московские ведомости”: “Неурядица в Обществе Пароходства и Торговли и по нашим железным дорогам служить для Русских также не малым препятствием к ускорению доставки и удешевлению чая. Известно, что на пароходах Общества Пароходства и Торговли, несмотря на то, что Одесса от Шанхая ближе, чем Лондон, цена провоза оказалась выше; а неисправность наших железных дорог такова, что даже довезенный до Порта Сайда чай, некоторые торговцы нашли выгоднее отправить в Москву через Триест, чем чрез Одессу”¹⁶. Периодически РОПИТ продолжало отправлять свои суда за чаем на Дальний Восток, в 1872, 1873, 1878 гг.

Несмотря на неудачи первых “чайных рейсов”, РОПИТ продолжал принимать участие в русско-китайской торговле, сохранилась и практика отправки русскими купцами чая в Одессу. Чай доставлялся в Одессу из Ханькоу на иностранных судах, и в основном с перегрузкой в Египте. Современники отмечали: “Чай, идущий в Одессу, везется частью на английских пароходах до Порт-Саида, где перегружается на пароходы Русского Общества (по конвенции с компанией Хольда)”¹⁷.

Более прочные основания морское сообщение между китайскими портами и Одессой получило после основания в 1878 г. по инициативе Правления “Императорского Общества для содействия русскому торговому мореходству” на добровольные пожертвования компании “Добровольный флот”. В 1880 г. первый пароход “Добровольного флота” – “Москва”, привез из Ханькоу в Одессу партию чая в 2800 тонн. Закупка чая для отправки в Одессу была осуществлена не позднее 3 мая 1880 г., и это был самый дорогой чай – чай первого сбора. Исследователи писали: “с возникновением Добровольного Флота фрахт понизился, в Одессе устроились большие конторы для торговли чаем и начались правильные сношения с Ханькоу”¹⁸. В том же 1880 г. еще один пароход “Добровольного флота” был зафрахтован для перевозки чая английскими купцами. В 1881 г. к открытию чайного аукциона в Ханькоу пришло 11 иностранных судов, в том числе русские пароходы “Россия” и “Петербург”. По официальным статистическим данным в 1881 г. по Европейской границе в Россию было ввезено 820 тыс. пудов чая с объявленной ценностью в 47 млн. руб.¹⁹

¹⁴ (Барановский Е. И.). Список образцам товаров... – СПб., 1870.

¹⁵ Иловайский С. И. Исторический очерк пятидесятилетия учреждения Русского Общества Пароходства и Торговли. – Одесса, 1907. – С.131.

¹⁶ Московские ведомости. – 1873. – 14 января.

¹⁷ (Субботин). Чай и чайная торговля в России и других государствах. Производство, потребление и распределение чая. Составил А. П. Субботин. – СПб., 1892. – С. 529.

¹⁸ (Субботин). Чай и чайная торговля в России и других государствах. Производство, потребление и распределение чая. Составил А. П. Субботин. – СПб., 1892. – С. 527.

¹⁹ Производительные силы России / Под ред. В.И. Ковалевского. – СПб., 1896. – С. 43.

Постепенно, к началу 1890-х гг., “Добровольный флот” значительно увеличил свое присутствие на чайных рейсах, продолжали расти и объемы поставок русскими фирмами чая из Китая в черноморские порты. Исследователь А. П. Субботин писал: “за последние 2-3 года увеличилось участие русских судов в морском транспорте чаев; пароходов Добровольного Флота шесть, самая большая нагрузка 4200 тонн или до 112 т. п.; прежде они заходили в Китай только два раза в год, теперь чаще; чай им выгодно возить потому, что они пользуются правительственной субсидией, иначе они не могли бы возить за те цены, как иностранные суда, которые идут в Китай, нагруженные европейскими товарами, и забирают чай как обратный груз, при том в большем количестве; русские-же пароходы возят в Китай очень мало, и то более переселенцев и ссыльных, так что чай служит для них главным грузом”²⁰.

С 1884 по 1890 гг. из Ханькоу в Одессу было привезено более 76 млн. фунтов чая, при этом к концу 1880-х гг. ежегодный ввоз достиг почти 20 млн. фунтов²¹. Молодой российский дипломат И. Я. Коростовец уже в то время отметил: “До 1888 г. экспортеры наши оказывали предпочтение Кяхтинскому пути главным образом вследствие низких фрахтов от Ханькоу до Тяньцзина. Убедившись в большей обеспеченности и скорости морской перевозки, они стали посылать значительную часть чаев на Одессу или кружным путем через Лондон”²².

В 1890 г. в Одессу напрямую русские отправили 640 тыс. пудов чая, более половины из которых были вывезены на пароходах “Добровольного флота”. В 1890–1891 гг. из Ханькоу в Одессу напрямую ежегодно чай отправлялся на восьми пароходах, – пяти русских и трех английских²³. Кроме Ханькоу русские компании осуществляли прямую отправку китайского чая в Одессу еще из двух китайских открытых портов: из расположенного на Янцзы Цзюцзяна и Фучжоу. В частности, к началу 1890-х гг. 85% от всего объема закупаемых русскими чаев в районе Фучжоу отправлялись морским путем в черноморские порты.

Рост мощностей русского флота не успевал за ростом грузооборота. В начале 1890-х гг. “Добровольный флот” имел в своем составе пароходы “Россия”, “Москва”, “Кострома”, “Нижний Новгород”, “Орел”, “Саратов”, “Ярославль” и “Тамбов”. В 1893 г. из Ханькоу 13,6 тыс. тонн чая вывезли на пароходах “Добровольного флота” и 12 тыс. тонн на иностранных судах. В 1894 г. в Ханькоу за чаем приходило семь русских пароходов, доставивших в Одессу 26300 т. груза, а так же одно английское судно, зафрахтованное русскими чаоторговцами²⁴.

Постепенно разрыв между Кяхтой и Одессой по объемам и стоимости ввезенного чая, как и общая разница ввоза в Россию через сухопутные и морские границы, сокращался. В 1885 г. через Иркутскую таможенную привезли 579,7 тыс. пудов кирпичного и 369,5 тыс. пудов черного чая²⁵, а через Одесскую таможенную привезли 246 тыс. пудов черного чая. В 1892 г. в Россию привезли почти 2 млн. пудов чая на 3280980 руб. В том числе, по Европейской границе привезли 665070 пудов чая на 14 млн. руб., а по Иркутской таможне привезли более миллиона пудов чая на 15 млн. руб. В том числе из Китая по европейской границе привезли 465898 пудов

²⁰ (Субботин). Чай и чайная торговля в России и других государствах. Производство, потребление и распределение чая. Составил А. П. Субботин. – СПб., 1892. – С. 529.

²¹ (Субботин). Чай и чайная торговля в России и других государствах. Производство, потребление и распределение чая. Составил А. П. Субботин. – СПб., 1892. – С. 534.

²² Коростовец И. Китайцы и их цивилизация. – СПб., 1898. – С. 253.

²³ Восточное обозрение. – 1892. – №18. – С.10.

²⁴ Консульские донесения по торговле и промышленности: Вып.6. Восточный Китай. – СПб., 1896. – С.110.

²⁵ На территории восточнее Байкала в это время чай ввозился беспошлинно.

чая, а по азиатской границе – 1201208 пудов чая²⁶. К середине 1890-х гг. из более чем 33 млн. руб. китайского ввоза в Россию, через азиатскую границу ежегодно проходило товаров более чем на 19 млн. руб., а через европейскую границу – почти на 13,5 млн. руб.²⁷ В 1893 г. из 13430 тыс. руб. ввоза из Китая через европейскую границу – 13259 тыс. руб. приходилось на чай, по азиатской торговле на чай приходилось 16068 тыс. руб. из 19755 тыс. руб.²⁸ В 1895 г. в Россию по европейской границе, включая все черноморское побережье Кавказа, было ввезено более 800 тыс. пудов чая, в последующие два года ежегодной ввозилось почти 900 тыс. пудов²⁹. Здесь можно отметить, что сумме таможенных сборов чай занимал первое место среди всех товаров, и сравним с ним был лишь сбор с ввозимого хлопка-сырца.

К концу XIX в. Российская империя стала крупнейшим потребителем китайского чая. Например, в 1893 г. Россия купила в Китае всего чая 683744 пикюля³⁰ (Великобритания – 367218 пикюлей, Британские колонии – 316218 пикюлей, Северная и Южная Америка – 342293 пикюля³¹). Благодаря чайной торговле Китай по общим объемам ввоза в Россию во второй половине XIX в. остался на 4-м месте, после Германии, Великобритании и США. Из статей общего ввоза в Россию Китай давал 82% чая. Правда, такие объемы ввоза не компенсировались ростом вывоза русских товаров, до 90% всех объемов российско-китайской торговли приходилось на чай.

Развитие чайной торговли шло с одновременным усилением позиций Российской империи в Центральном Китае, в долине реки Янцзы. К существовавшим “Правилам для торговли по реке Ян-цзы-цзяну 1862 г.” российский посланник в Пекине А. П. Кассини, по ходатайству “Добровольного флота”, заключил в 1895 г. “Дополнительные таможенные постановления о плавании по р. Ян-цзы-цзяну”³². В частности, для океанских пароходов, идущих за чаем в Ханькоу, было введена более удобная система оформления документов в Китае. С 1895 г. активизировалась русская деятельность в Шанхае, например, на содержание агентства Комитета “Добровольного флота” были затрачены в 1895 г. 166 руб., в 1896 г. – 821 руб., в 1898 г. – 20000 руб. 1 февраля 1896 г. в Шанхае было открыто первое на территории Китая отделение Русско-Китайского банка. С. Ю. Витте назначил управляющим этого отделения австрийского подданного Форемни, которому вскоре было разрешено принять и русское подданство. В 1898 г. в Шанхае была открыта Русская почтовая контора.

Морская торговля способствовала тому, что в конце XIX в. Одесса стала одним из центров оптовой торговли чаем в Российской империи. Современники писали: “В настоящее время Москва хотя и остается самым крупным по оборотам рынком, но выделяются и другие распределительные пункты: Одесса, Петербург, Харьков. Из Москвы чай идет по центральным губерниям и даже в Петербург, из Одессы распространяется по южным и юго-западным губерниям и даже на Кавказ. В Харьков чай идет из Москвы и Нижнего-Новгорода, отчасти из Одессы; из Харькова они расходятся по юго-восточной России”³³. Тем не менее, несмотря на превращение Одессы и Харькова в “чайные распределительные пункты”, Украина так и не вошла в число ведущих “чаепьющих” районов Российской империи.

²⁶ Обзор внешней торговли за 1892 г. – СПб., 1893.

²⁷ Сибирский сборник. – 1895. – Вып. III. – С. 55.

²⁸ Сибирский сборник. – 1895. – Вып. III. – С. 55.

²⁹ Внешняя торговля России в 1897 году. Предварительные сведения. – СПб., 1898.

³⁰ 1 пикюль чая = 133 1/3 фунта.

³¹ *Коростовец И.* Китайцы и их цивилизация. – СПб., 1898. – С. 239.

³² Свод международных постановлений, определяющих взаимные отношения между Россией и Китаем 1689-1897. – СПб., 1900. – С. 71.

³³ (*Субботин*). Чай и чайная торговля в России и других государствах. Производство, потребление и распределение чая. Составил А. П. Субботин. – СПб., 1892.

Постепенно доставка чая из Ханькоу перестала быть главной целью дальневосточного направления российского судоходства. В конце XIX в. развивалось пассажирское судоходство, проезд от Одессы до Ханькоу для частных лиц стоил 500 руб., на палубе же можно было проехать за четверть этой цены. Все большее значение стали играть морские связи с Владивостоком. В навигацию 1895 г. на линии Одесса – Владивосток с заходом в китайские порты ходили шесть пароходов, а еще один ходил на Дальний Восток из Петербурга. В самом конце XIX в. к России была присоединена Квантунская область с Порт-Артуром, и освоение этих территорий в значительной мере зависело от надежного морского сообщения с черноморскими портами.

Транспортировка чая в Россию морем через Одессу была намного дешевле, чем через Сибирь. Но развитию этого направления торговли препятствовали целый ряд факторов. Руководство Российской империи считала чайные акцизы важнейшей статьей доходной части государственного бюджета. При этом, власти старались сохранить транспортировку чая именно через Сибирь, для того, что бы иметь дополнительный инструмент экономического развития самых отдаленных и бедных окраин Империи. Чайная торговля явилась важным источником первоначального накопления капитала в Восточной Сибири. Поддержание Кяхтинской чайной торговли являлось вопросом политическим и стратегическим. В Петербурге полагали, что стабильность сухопутной торговли была гарантом политической стабильности на Дальнем Востоке. Для этого ввозные пошлины на чай по сибирской границе были значительно меньше, чем по другим таможням. В 1885 г. были повышены ввозные пошлины на чай. При этом, пошлина на ввоз чая через европейскую границу составила 21 руб. золотом за пуд. Для сравнения, в Иркутской таможене пошлина была установлена 12 руб. с байховых чаев, и 2 руб. – с кирпичных. Специалисты отмечали, что сумма ввозной пошлины по европейским таможням превышали даже среднюю цену на чай в Кенигсберге³⁴.

Русская чайная торговля проигрывала в конкурентной борьбе с западноевропейскими компаниями по причине отсутствия своих финансовых учреждений в Китае. В 1893 г. из России в Китай через иностранные банки было переведено 1540 тыс. фунтов стерлингов и 132 тыс. рублей серебром³⁵. В 1894 г. русские в Ханькоу получили 1614 тыс. ф.ст. и поменяли их на местные лянсы³⁶, потеряв при этих операциях значительные проценты³⁷. Учреждение во второй половине 1890-х гг. Русско-китайского банка с отделениями в китайских портах ситуацию несколько улучшило, но не коренным образом.

В целом, российское судоходство в Китае не могло “навязывать свои правила игры” конкурентам по причине своей относительной слабости. О масштабах присутствия Российской империи в китайских портах говорят такие цифры: в 1889 г. воды Китая посетило всего 47 русских судов, в 1893 г. под русским флагом китайские порты посетило лишь 101 судно из общего числа 37902 зарегистрированных в открытых портах кораблей.

Ограничивали возможность развития морской чайной торговли и другие факторы. В “Пояснительной записке” к “Предварительному проекту железной дороги от Томска до Иркутска” за 1888 г. отмечалось, что “Морская доставка

³⁴ Колесов И. Почему семь лет мирного времени не принесли никакого улучшения в наших финансах. – СПб., 1887. – С. 76-77.

³⁵ Глинский Б.Б. Пролог Русско-Японской войны. – СПб., 1916. – С. 26.

³⁶ Денежная единица – 37,3 г. серебра.

³⁷ Вахович А. Отчет о торговле порта Ханькоу за 1894 г. // Консульские донесения по торговле и промышленности. – 1896. – Вып. VI. – С. 110.

кирпичного чая на 12 руб. 25 коп. золотом дешевле сухопутной доставки, но все же доставка кирпичного чая морем была не выгодной, так как кирпичный чай потреблялся в основном жителями Востока Российской империи³⁸.

Развитию чайной торговли через Одессу препятствовало крайне незначительные объемы вывоза российских товаров из этого порта в Китай. Именно благодаря хорошей загруженности британских пароходов на пути в китайские порты, их тарифы на доставку чая на Запад были ниже, чем у русских компаний. Вообще, во внешней торговле России через Одессу вывоз в 2-3 раза всегда преобладал над ввозом. Но Китай здесь был исключением, вывоз здесь был на порядок меньше, чем ввоз. В 1885 г. из Одессы в Китай было отправлено товаров на 43 тыс. руб., в том числе промышленных изделий на 12,5 тыс. руб.³⁹ В 1892 г. через Одесскую таможенную было отправлено в Китай всего 2 тыс. пудов грузов на 63 тыс. руб. В 1895 г. на судах “Добровольного флота” в порты Дальнего Востока вывезли почти 3,5 млн. пудов грузов, из них только 2 тыс. пудов пришлось на Китай⁴⁰.

В конце XIX в. несколько улучшила баланс двухсторонней морской торговли отправка нефтепродуктов с Кавказа. Общий оборот русско-китайской торговли через черноморские порты Одесса и Батум, по данным дипломата И. Я. Коростовца, в 1893 г. был следующий: ввоз чая на 7 - 8 млн. руб. и вывоз керосина на 2 млн. руб.⁴¹ Больше всего русского керосина ввозилось в Шанхай, успешно продавался русский керосин в Фучжоу, в 1894 г. в этот порт ввезли русского керосина больше, чем американского. Русский керосин поступал и в Ханькоу, И. Я. Коростовец писал: “Керосин также занимает крупное место в числе предметов Ханькоуского импорта. Русский керосин попадает в Ханькоу в незначительном количестве, так из 7565096 галлонов, ввезенных в 1894 г., на долю русского продукта пришлось лишь 1100700 галлонов на сумму 219130 руб. сер.”⁴² Тем не менее, вывоз керосина не выровнял баланса русско-китайской торговли. Экономист С. О. Гулишамбаров давал такие цифры: в середине 1890-х из России в Китай вывозилось товаров в год на 5 с лишним млн. рублей, а ввозилось на 41,5 млн. рублей. Правда, этот экономист отмечал: “В действительности вывоз наш гораздо больше, так как одного керосина идет туда миллионы пудов, а у нас отмечается только сотни пудов”⁴³. В начале XX в. русский керосин окончательно утратил лидирующие позиции на китайском рынке.

В конце XIX в. объемы перевозок чая судами “Добровольного флота” стали снижаться. Обычно это связывалось, главным образом, с введением в строй прямого железнодорожного сообщения между Тихоокеанскими портами и Центральной Россией. Но падение объемов вывоза чая началось за пять лет до введения в эксплуатацию Китайской Восточной железной дороги (КВЖД). В 1898 г. на судах “Добровольного флота” из Китая, Индии и Японии привезли 36 тыс. тонн чая, а в 1899 г. – уже 30 тыс. тонн, падение это в дальнейшем оказалось устойчивым. Введение в строй сплошного рельсового пути от портов Тихого океана до российских столиц заметно изменило географию чайной торговли. По сухопутной торговле большая часть чая шла уже по КВЖД. В 1909 г. на маньчжурский участок границы приходилось 66% всего объема русско-китайской торговли.

³⁸ Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф.31. Оп.4. Д.10. – Л. боб.-7.

³⁹ Обзор внешней торговли России. – 1885. – С.13.

⁴⁰ *Березовский А. А.* Таможенное обложение и порто-франко в Приамурском крае. – Владивосток, 1907. – С. 68.

⁴¹ Сибирский сборник. – 1895. – Вып. III. – С. 56.

⁴² *Коростовец И.* Китайцы и их цивилизация. – СПб., 1898. – С. 252.

⁴³ *Гулишамбаров Ст. О.* Всемирная торговля в XIX в. и участие в ней России. – СПб., 1898. – С. 146.

После ввода в строй сплошного рельсового пути на Дальний Восток, власти Российской империи продолжали оказывать поддержку развитию морского сообщения. Для поддержания конкурентоспособности российских перевозчиков государство оказывало им материальную поддержку. 4 февраля 1902 г. было Высочайше утверждено “Положение о Добровольном флоте”. Этим документом было установлено на десять лет ежегодное пособие от казны в 600 тыс. руб. За это суда “Добровольного флота” обязаны были не менее 18 раз в год совершать рейсы между Одессой или Санкт-Петербургом и Владивостоком. При этом, не менее 9 раз в году суда Добровольного флота по пути во Владивосток и обратно заходить в Порт-Артур и Шанхай. Таким образом, российское правительство, поддерживая морское судоходство, все же не обязывало “Добровольный флот” поддерживать срочные рейсы между Одессой и Ханькоу⁴⁴. Более того, с 1900 г. российское казначейство стало возвращать уже не 100%, а лишь 2/3 пошлины за проход через Суэцкий канал судов, идущих в иностранные порты Дальнего Востока.

В начале XX в. окончилась “эпоха Кяхтинской чайной торговли”, бывшей в течение более века одной из основ русско-китайских отношений. Но и морская торговля через Одессу не смогла упрочить свои позиции и стать лидером в русско-китайской чайной торговле. Более того, объемы вывоза чая из Азии судами “Добровольного флота” упали в несколько раз, с 36 тыс. тонн в 1898 г. до 9 тыс. тонн в 1903 г.⁴⁵ При этом чай сохранил лидирующие позиции в китайском импорте, хотя и опустился до 60% стоимости общего ввоза из Китая. Крупнейшим потребителем китайского чая в мире в начале XX в. оставалась Россия. По данным секретаря российского консульства в Цицикаре в 1904 г. Россия купила 57 млн. фунтов чая. Для сравнения, в том же году Англия купила 49 млн. фунтов, Америка – 30 млн. фунтов, Английские колонии – 20 млн. фунтов, европейские государства – 28 млн. фунтов, остальные страны – 9 млн. фунтов чая. В 1907 г. Россия по данным того же исследователя купила в Китае уже 141 млн. фунтов чая, а все остальные страны вместе взятые купили около 90 млн. фунтов чая.⁴⁶

Ослаблению ввоза китайского чая в Россию через Одессу способствовало развитие индийского чаепроизводства и чайного экспорта. До конца XIX в. Китай занимал 1-е место в мире по производству чая, но с начала XX века Индия и Цейлон по производству байховых чаев обошли Китай. По общим объемам вывоза байхового чая Китай уже в 1900 г. уступил лидерство Британской Индии. В 1903 г. Китай произвел 109 млн. фунтов черного и зеленого чая, и 80 млн. фунтов плиточного и кирпичного чая. В Индии же в том году было произведено 236 млн. фунтов чая, на Цейлоне – 171 млн. фунтов, в Японии – 40 млн. фунтов⁴⁷. Именно байховый чай в основном и потреблялся в Европейской части Российской империи. Себестоимость индийского чая была ниже, чем китайского, и доставка из Индии до Черноморских портов была ближе и дешевле. Постепенно 70% байхового чая в Россию стало ввозиться из Индии и Цейлона. Для полноты картины, следует добавить, что в начале XX в. в европейской части Российской империи получил распространение и чай, производившийся в Грузии.

⁴⁴ Полное собрание законов Российской Империи. Т.222. 1902. Отд.1. – СПб., 1904. – С. 57.

⁴⁵ *Березовский А. А.* Таможенное обложение и порто-франко в Приамурском крае. – Владивосток, 1907. – С. 119.

⁴⁶ *Тужилин А. В.* Современный Китай. Т. I. – СПб., 1910. – С. 289.

⁴⁷ *Ibid.* – С. 289.

В начале XX в., в силу комплекса причин и факторов, объемы китайской чайной торговли через черноморские порты значительно уменьшились. Тем не менее, несмотря на общие негативные тенденции, морская торговля чаем сохранялась и в значительных объемах. Этому способствовали, как и общий рост масштабов ввоза чая в Россию, так и сохранение Ханькоу в качестве главного центра закупки и отправки чая русскими предпринимателями. По таможенным данным в Российскую империю ввозилось байхового чая: 1902 г. – 72 млн. фунтов, 1907 г. – 88 млн. фунтов, 1912 г. – 90 млн. фунтов⁴⁸. В 1907 г. в Российскую империю завезли через таможни чая на 76578 тыс. руб., что составило 9% всего ввоза. По ввозу чай уступал лишь хлопку-сырцу (10,8% ввоза), но превосходил даже стоимость машин и аппаратов (8,2% ввоза)⁴⁹. В 1909 г. закупкой и отправкой чая из Ханькоу занимались фирмы: «Торгово-промышленное т-во “Преемник” Алексея Губкина», “А. Кузнецов и К”, “С. В. Литвинов и К”, “Молчанов, Печатнов и К”, “Наквасин и Вершини”, “К. и С. Поповы”⁵⁰.

Общая картина места Одесского направления российско-китайской чайной торговли накануне Первой Мировой войны отражена документе «Сведения от Торгового дома “С.В. Литвинов и К-О” в Ханькоу» от 11 июля 1914 г.: «Правильное сообщение на пароходах Добровольного флота из Шанхая во Владивосток раз в неделю круглый год и, кроме того, во время чайного сезона, когда имеется много груза байхового чая, бывают еще экстренные пароходы Добровольного Флота прямого сообщения из Ханькоу во Владивосток. Доставка чаев из Ханькоу в Николаевск производится на пароходах прямого сообщения Северного Пароходного общества... Затем ныне будет доставка еще на пароходах “Рикмерс – линия” ... Для доставки чайного груза отсюда в Одессу пароходов Добровольного флота прямого сообщения в п/г было два при фрахте... а до С.-Петербурга (с перегрузкой в Одессе)»⁵¹.

Первая Мировая война и последовавшие за ней иностранная интервенция, блокада и непризнание Советской России, на долгие годы прервали морское сообщение между Одессой и китайскими портами. Но богатый опыт развития Одесского направления китайской чайной торговли сыграл свою роль в становлении и развитии советско-китайской морской торговли в XX веке. В конечном итоге, китайская чайная торговля явилась заметным фактором истории Одессы.

⁴⁸ *Иванов А.* К вопросу о чайной монополии // *Промышленность и торговля.* – 1915. – №2 (170). – С. 75.

⁴⁹ *Ежегодник России 1909 г.* – СПб., 1910. – С. 193.

⁵⁰ *Путеводитель по портам Дальнего Востока: 1909-10 г.* – Харбин. – С. 197.

⁵¹ Российский государственный исторический архив (РГИА) Ф.630. Оп.2 Д.827. – Л. 24-25.