

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA
Bylye Gody
Has been issued since 2006.
E-ISSN: 2310-0028
2022. 17(4): 1812-1822
DOI: 10.13187/bg.2022.4.1812

Journal homepage:
<https://bg.cherkasgu.press>



Russian Kerosene on the Chinese Market in the late 19th – early 20th centuries

Ildar R. Hamzin ^{a,*}, Rustam T. Ganiev ^a, Anton V. Kochnev ^a

^a Ural Federal University, Russian Federation

Abstract

The article raises the problem of Russian kerosene trade on the market of the Qing Empire in the late 19th – early 20th centuries. During the second half of the 19th century, the oil industry of the Russian Empire began to actively explore foreign markets in Europe and Asia, including the Chinese market. At the same time, other major world exporters of petroleum products – the American company Standard Oil, the Dutch company Royal Dutch and the English Shell were also interested in developing the Chinese market. As a result, at the beginning of the 20th century, Russian kerosene was practically ousted from the Chinese market. The article examines the general situation of foreign kerosene trade in China; the activities of the main companies selling kerosene; the reconstruction of the process of kerosene delivery to China; the organization of trade in goods on the Chinese market. The materials of the central archives of Russia (Archive of the foreign policy of the Russian Empire, Russian state historical archive) also helped to reconstruct the process of trading Russian kerosene in certain "open" ports of the Qing Empire – Tianjin, Fuzhou, etc. The main difficulties associated with the Russian kerosene trade in China are shown, the main reasons for the decline of this trade direction are identified.

Keywords: Russian-Chinese trade, kerosene, open ports of China, Standard Oil, Royal Dutch / Shell.

1. Введение

В структуре современных торговых связей России и Китая главнейшая роль в российском экспорте принадлежит энергоресурсам (Спартак, 2019; Российско-китайский диалог..., 2021). В последние годы Россия заняла лидирующие позиции среди стран-экспортеров нефти в Китай, на ее долю приходится более 15 % ввоза нефти и нефтяных изделий (Гу и др., 2019; Спартак, 2019; Полещенко, Слободяник, 2022). В связи с нарастающей в мире борьбой за передел рынков энергоресурсов (Ергин, 2021) развитие экспорта товаров нефтяной промышленности в Китай является стратегической задачей, стоящей перед Российской Федерацией. Однако для того чтобы удержать Китай в качестве главного рынка сбыта, а тем более развивать это направление внешней торговли в качественную сторону, России необходимо учитывать огромное количество политических и макроэкономических факторов. В этом отношении изучение исторического опыта русской торговли в Китае товарами нефтяной промышленности может способствовать более углубленному пониманию современной российско-китайской торговли энергоресурсами.

В конце XIX – начале XX вв. Российская империя стала одним из главных поставщиков нефтепродуктов на китайский рынок. Речь идет в первую очередь о торговле керосином, который успешно стал ввозиться в открытые порты империи Цинь морским путем. Однако в Китае русский керосин встретил жесткую конкуренцию сначала со стороны американского керосина, а затем керосина, привозимого с голландских колоний на о. Суматра. Российский нефтепродукт, первоначально успешно противостоявший иностранной конкуренции, в начале XX в. был вытеснен с

* Corresponding author

E-mail addresses: ildar.hamzin1991@mail.ru (I.R. Khamzin), rusthist@yandex.ru (R.T. Ganiev), anton_kochnev.usu@mail.ru (A.V. Kochnev)

рынка Китая. Таким образом, в статье поставлены задачи изучить развитие торговли русским керосином в империи Цин, выявить характерные особенности данного процесса и определить причины, приведшие к упадку торговли.

2. Материалы и методы

Источниковая база поднятой проблемы весьма обширна, включает в себя как опубликованные, так и архивные дореволюционные материалы. В исследовании активно задействованы документы из фондов Архива внешней политики Российской империи и Российского государственного исторического архива. Материалы российских консулов, служивших в «открытых» портах цинского Китая в 70–90-е гг. XIX в., содержат уникальную статистику по ввозу бакинского керосина в Фучжоу и Тяньцзинь (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 1217; АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 421). В других документах АВПРИ можно обнаружить характеристику трудностей российской торговли в Китае, причины неудачи торговли керосином (АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 488). Названные источники дополняют материалы РГИА, из которых можно выявить информацию о продаже российского керосина в Шанхай (РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 45). В этом же архиве хранится документ под названием «Керосин. О ввозе его и торговле им в Китае», содержащий исчерпывающую информацию о развитии данной отрасли торговли за период 1897–1900 гг. (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188). Материалы центральных архивов не являются единственными источниками для исследования заявленной проблемы. Динамику торговли иностранным керосином в Китае можно проследить на основе статистических сборников, среди которых отметим ежегодное издание Министерства финансов «Обзор внешней торговли Российской империи», статистический сборник о торговле России с Китаем за 1907 г., статистический сборник «История экономического развития Китая. 1840–1948 гг.», статистический сборник о внешней торговле Китая за авторством Сяо Лианлина. Таким образом, привлеченные к исследованию отчеты русских консулов, различного рода аналитические записки и данные статистики должны способствовать полноценной исторической реконструкции рассматриваемого процесса.

Ключевыми методами исследования выступают системно-исторический анализ и сравнительно-исторический метод. Для того чтобы реконструировать объемную картину российской торговли керосином на рынке империи Цин, необходимо обратиться к исследованию мировой системы торговли нефтепродуктами в конце XIX в., определить место России внутри этой системы, проследить общие тенденции торговли иностранным керосином в Китае. Системный подход также предполагает реконструкцию структуры российской торговли в Китае, изучение вопросов организации доставки керосина, распространения товара непосредственно на китайском рынке и других особенностей сбыта. Проблемы, с которыми сталкивалась российская торговля, наиболее наглядны в сравнении с аналогичными процессами сбыта нефтепродуктов других иностранцев (Standard Oil, Shell, Royal Dutch) и в сопоставлении российского сбыта в различные порты империи Цин. Это определило необходимость использования сравнительно-исторического подхода.

3. Обсуждение

Необходимо заметить, что при достаточно солидной историографии русско-китайских отношений вопрос о торговле керосином изучен весьма поверхностно. Данную проблему рассматривали дореволюционные авторы, для которых торговля керосином на китайском рынке была актуальной ввиду общего кризиса русского сбыта в Китай в конце XIX – начале XX вв. (Покотилов, 1895; Коростовец, 1898; Меркулов, 1903). Советская историография сконцентрировала внимание на изучении сухопутного направления транзита (Сладковский, 1974). Соответственно, не был должным образом рассмотрен и сбыт керосина. Среди современных работ характеристику русской торговли керосином в цинском Китае можно увидеть в работе В.Г. Дацышена (Дацышен, 2014), но другие авторы мало обращаются к этой теме.

В зарубежной литературе проблема иностранной торговли керосином в империи Цин рассмотрена в большей степени. Подробный анализ данного процесса можно увидеть в работах Ч. Чена (Cheng, 1986), Я. Хао (Hao, 1992), Ф. Ван дер Путтена (Van der Putten, 1970), Э. Лефевра (Le Fevour, 1968). Авторы упоминают, в том числе и роль Российской империи в экспорте керосина на китайский рынок, отмечают причины его упадка.

4. Результаты

Во второй половине XIX в. ряд нововведений в российской нефтяной промышленности способствовал ее быстрому развитию. Центром нефтяной добычи Российской империи стал г. Баку, где в 70-е гг. XIX в. появилось более 200 нефтяных заводов (Уразгалиев, 2013). Огромное значение приобрело привлечение к разработке нефтедобычи иностранных инвестиций. В 1879 г. братьями Нобель была основана знаменитая компания «БраНобель», которая на долгие годы оставалась локомотивом нефтяной промышленности России (Малышева, 2012). Не меньшую роль играли капиталовложения дома Ротшильдов и британских инвесторов. Стоит отметить и развитие технологии нефтедобычи, что было заслугой отечественных ученых, инженеров и предпринимателей (Уразгалиев, 2013).

В совокупности эти факторы позволили российским нефтяным изделиям в конце XIX в. завоевать внутренний рынок, вытеснив господствовавшую здесь в предыдущий период американскую продукцию. Основным товаром нефтяной отрасли являлся керосин, используемый в качестве топлива для освещения. После того как русский керосин утвердился на внутреннем рынке, появилась возможность развивать экспортную торговлю данным товаром.

Таблица 1. Объемы экспорта керосина из России и США, миллионов пудов
(Обзор внешней торговли..., 1897)

Год	Объем производства керосина в России	Экспорт керосина из России	Экспорт керосина из США
1891	78,8	45,1	105
1892	82,2	48,2	108
1893	89,5	50,0	130
1894	67,8	43,3	133
1895	87,6	51,6	124
1896	91,1	53,3	138
1897	91,4	50,4	146

Данные официальной статистики (Таблица 1) показывают, что на протяжении 90-х гг. XIX в. объем производства российского керосина возрастал параллельно с объемами вывоза данного товара на внешние рынки. Аналогичный процесс наблюдается и в американской нефтяной отрасли, с той лишь разницей, что объемы экспорта керосина из США значительно превышали русский экспорт.

Процентное распределение по странам-потребителям российского керосина отражает основные тенденции внешней торговли Российской империи. Главными рынками сбыта являлись Европа (в 1897 г.: Англия – 13 %, Австро-Венгрия – 5,6 %, Франция – 4,8 %, Италия – 2 %, Финляндия – 2 %) и Ближний Восток (Египет – 30 %, Турция – 13 %), на долю которых в совокупности приходилось наибольшая часть экспорта. Керосин активно вывозился и в Британскую Индию (в 1897 г. – 13 %). На долю Китая в 1897 г. пришлось 7 % от общего вывоза керосина из России за рубеж (Обзор внешней торговли..., 1897). Однако, несмотря на скромную долю экспорта, китайский рынок рассматривался современниками как одно из наиболее перспективных направлений вывоза керосина, что имело под собой объективную основу.

Внешняя торговая экспансия в Китай начала активно развиваться после Первой опиумной войны (1840–1842), когда, согласно условиям Нанкинского договора 1842 г., сначала было открыто пять морских портов, а затем, по мере усиления политического давления извне, их количество возрастало, достигнув к началу XX в. 35 открытых портов (История экономического развития Китая, 1953: 53). Среди основных товаров, экспортируемых в Китай, стали опиум, шерстяные и хлопчатобумажные ткани, металлические изделия, техника, лес и др.

Керосин впервые был ввезен в Китай из США в 70-е гг. XIX в. В это же время европейский рынок ввиду развития электрификации стал все меньше нуждаться в осветительном топливе. Напротив, цинский Китай при огромной численности населения был практически не затронут мировыми процессами модернизации (Cheng, 1986). Ведущие мировые экспортеры нефтяных изделий (Standard Oil, Shell, Royal Dutch¹) увидели в китайском рынке огромный потенциал для сбыта своей продукции. Объем керосинового экспорта стал расти (Рисунок 1).

По данным, приводимым Л. Сяо, ввоз керосина вырос с 1886 г. по 1896 г. с 23 млн галлонов² до 66,9 млн галлонов (Рисунок 1). В 1900 г. было ввезено 83,5 млн галлонов, а уже в 1904 г. – 156,8 млн галлонов керосина. В 1914 г. объем экспорта составил цифру 230,2 млн галлонов керосина, но затем, с началом Первой мировой войны, ввоз нефтепродуктов в Китай значительно сократился (Hsiao, 1974: 42-43).

В 70–80-е гг. XIX в. американская компания Standard Oil являлась монополистом по ввозу керосина на китайский рынок. В 1888 г. впервые из Батуми в Шанхай был ввезен русский керосин при посредничестве английской фирмы Jardine, Matheson & Co (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188. Л. 23). Уже в 90-е гг. XIX в. объем ввоза российского нефтяного товара в Китай занял второе место после американского, что хорошо видно по данным И.Я. Коростовцева: в 1891 г. в китайские порты было ввезено американского керосина на 4 308 839 лян, русского – 958 212 лян; в 1894 г. – американского на 4 905 228 лян, русского – 2 100 086 лян (Коростовец, 1898: 234). С 1894 г. начинает активно развиваться сбыт на китайский рынок керосина с голландской колонии на о. Суматра, привозимого

¹ Голландская компания Royal Dutch и английская компания Shell объединяются в корпорацию Royal Dutch/Shell в 1907 г.

² 1 галлон = 4,5 л (Англия) / 3,7 л (США).

компанией Royal Dutch. В 1897 г. распределение иностранного экспорта выглядело следующим образом: американского керосина ввезено 48 212 505 галлонов, русского – 36 924 125 галлонов, голландского керосина с о. Суматра – 14 212 278 галлонов (РГИА. Ф. 20. Оп. 5. Д. 45. Л. 85об.-86). Таким образом, к началу XX в. США, Россия и Голландия стали главными поставщиками нефтяной продукции в империю Цин.

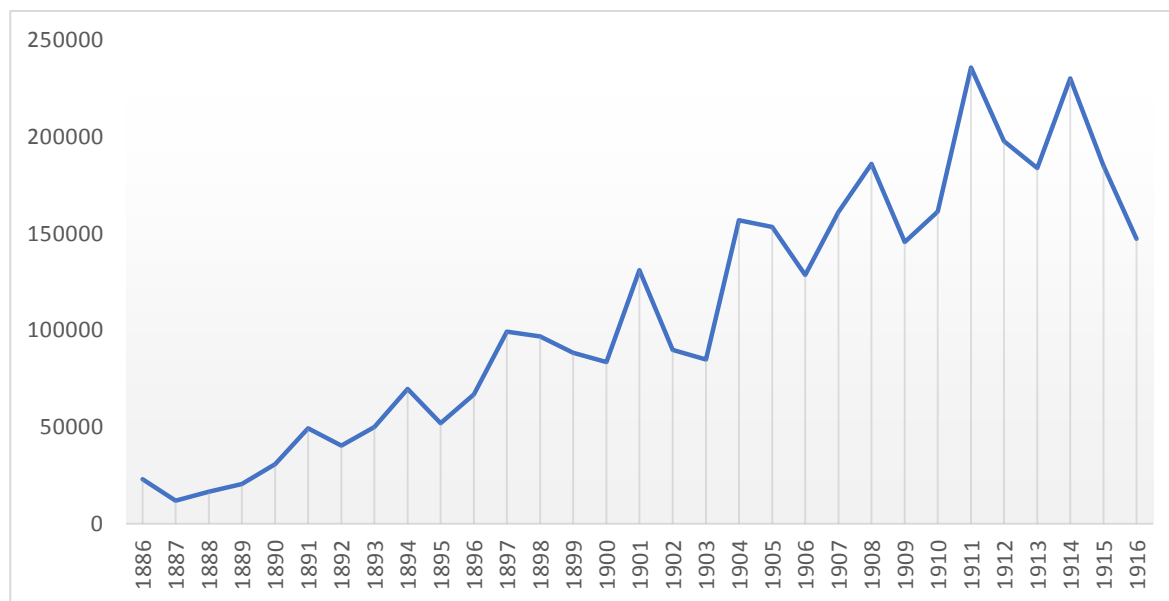


Рис. 1. Динамика экспорта керосина в Китай в 1886–1916 гг. (Hsiao, 1974: 42-43)

Керосин с бакинских нефтепромыслов доставлялся до черноморского порта в Батуми, откуда на иностранных пароходах он перевозился к китайским берегам транзитом через Суэцкий канал. В 1890 г. из Батуми в Китай вышло 10 английских пароходов, 2 норвежских; в 1891 г. – 8 английских, 4 норвежских, 2 итальянских; в 1895 г. – 10 английских, 1 австро-венгерский; в 1899 г. – 20 английских пароходов (Обзор внешней торговли..., 1891–1901). Статистика хорошо отражает ведущую роль британской компании Jardine, Matheson & Co в экспорте бакинского керосина в китайские порты. Объяснить такое положение можно тем, что у Российской империи отсутствовали в рассматриваемое время пароходы, способные перевозить керосин наливным способом.

В самом Китае главная роль в торговле русским керосином также принадлежала иностранцам. Уже упомянутый торговый дом Jardine, Matheson & Co держал в своих руках торговлю нефтяным товаром из России в Фучжоу и Тяньцзине. Основным же распространителем русской продукции в китайских портах был немецко-датский торговый дом Arnhold, Karberg & Co (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188. Л. 3). Если взглянуть на опыт американской керосиновой торговли, то Standard Oil опиралась в этом процессе на американский торговый дом Butterfield & Swire, который наравне с Jardine, Matheson & Co являлся крупнейшей иностранной фирмой, действующей в Китае (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188. Л. 4). Голландская Royal Dutch торговала в Китае через фирму Meyer & Co, кроме того, в конце XIX в. к керосиновой торговле о. Суматра начинает активно присоединяться британская Shell (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188. Л. 8об.).

Однако деятельность западных торговых домов была ограничена открытыми портами империи Цин. Распространителями керосина на внутреннем рынке Китая являлись компрადоры – национальные торговые дома или частные предприниматели, взявшие на себя роль посредников между иностранцами и китайскими потребителями (Meyer, 2003: 53). Крупнейшим из таковых русские источники называют торговый дом W. Chin Chong, контролирующий большую часть керосиновой торговли в Китае. Помимо крупных компрадоров, существовали десятки мелких фирм. Только в одном Шанхае в конце XIX в. насчитывалось от 50 до 60 китайских фирм, занятых перепродажей керосина на внутренний рынок (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188. Л. 50б.-6).

В конце XIX – начале XX вв. существовало два способа доставки иностранного керосина в Китай: в ящиках и наливным способом. Первый вариант предполагал доставку товара в деревянном ящике, который вмещал два жестяных контейнера по 10 галлонов керосина в каждом. Во втором случае керосин ввозился в китайский порт на специально оборудованном пароходе и с пристани перекачивался в построенные на береговой линии цистерны (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 1217. Л. 50-53).

Сложно выделить однозначные преимущества названных способов доставки керосина. К примеру, Standard Oil вплоть до начала XX в. включительно придерживалась ввоза керосина в Китай в деревянных ящиках, считая этот вариант более выгодным, так как, помимо самого керосина,

китайский потребитель высоко ценил ящики и жестянки, которые затем можно было приспособить для различных хозяйственных нужд (Cheng, 1986).

Напротив, русские производители керосина в Баку были не просто сторонниками ввоза керосина наливным способом, но даже боролись за это право с китайскими властями (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 1217). Результатом этой борьбы стало то, что в 1893 г. были открыты резервуары для наливного русского керосина в Шанхае. В 1894 г. началось строительство аналогичных цистерн в Амое и Сватоу (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 1217. Л. 37). Разрешив России ввоз керосина наливом, китайские власти обложили русский товар дополнительной пошлиной. Считалось, что керосин, доставленный наливом, затем переупакованный в ящики и отправляемый в другие порты, попадает под статьи таможенных правил, согласно которым товар обладался дополнительным сбором, если был заново укупорен в китайском порту (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 1217. Л. 41-43). Русским консулам потребовалось немало усилий, чтобы убедить китайских чиновников в необходимости отмены этого правила для керосина. С 1893 г. русский керосин стал ввозиться в Китай и переправляться между портами без дополнительных пошлин.

Что касается Royal Dutch, то в конце XIX в. голландские торговцы использовали оба способа доставки, привозя свой товар в ящиках и параллельно строя цистерны в китайских портах для наливного керосина (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188. Л. 9).

Соотношение экспорта керосина между названными странами, а также развитие русской керосиновой торговли хорошо прослеживается на примере отдельных открытых портов Китая.

В конце XIX в. наибольший объем экспорта русского керосина в Китай осуществлялся в Тяньцзинь – северный порт Китая, который в рассматриваемое время являлся перегрузочным пунктом для чая, отправляемого из внутренних китайских провинций в Россию (Скальковский, 1883: 297). Несмотря на важное значение Тяньцзиня в русско-китайской чайной торговле, сбыт российского товара в данный порт был развит очень слабо. Единственное исключение составляли продажи русского керосина.

Таблица 2. Экспорт иностранного керосина в Тяньцзинь, галлоны (АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 488. Л. 18)

Год	Русский керосин	Американский керосин
1889	809 500	1 198 600
1890	913 800	1 296 331
1891	3 563 000	2 673 000
1892	1 256 000	788 000
1893	2 342 500	2 628 418
1894	2 050 800	2 226 180
1895	3 610 940	2 328 330
1896	3 246 000	3 743 200
1897	5 208 380	4 560 500

С 1891 г. объем ввоза русского керосина стал превышать ввоз американского товара. В 1893–1894 гг. русский экспорт несколько уступал американскому так же, как и в 1896 г., а в 1895 г. и 1897 г. превышал американский почти на 1 млн галлонов (Таб. 2). При этом близость Тяньцзиня к русскому Дальнему Востоку не играла никакой роли в развитии экспорта, так как бакинский керосин ввозился сюда транзитом из Шанхая. Более значимую роль для русской торговли сыграли цены на керосин: в 1889 г., сообщает Д.Д. Покотилов, «жестянка вместимостью 10 галлонов обходилась в 1 р. 78 к.м. (копеек металлических – Авт.), на 22 к.м. дешевле американского» (Покотилов, 1895: 15).

Другим местом успешной торговли русским керосином стал Фучжоу – южный город Китая (провинция Фуцзянь), который стал вторым после Ханькоу экспортером китайского чая в Россию. Русское присутствие наблюдается в Фучжоу, начиная с 1875 г., когда в провинции Фуцзянь были открыты отделения торговых домов, закупающих чай для российского рынка (Gardella, 1989). Видимо, укрепление торговых позиций России в Фучжоу способствовало развитию экспорта бакинского керосина:

Таблица 3. Экспорт иностранного керосина в Фучжоу, галлоны (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 421)

Год	Русский	Американский	Голландский	Всего
1893	1 147 490	514 300	-	1 661 790
1894	502 930	623 150	-	1 126 080
1895	1 381 510	544 950	15 000	1 941 460
1896	1 475 995	577 880	55 000	2 108 865
1897	1 846 360	697 320	458 520	3 002 200
1898	894 835	229 900	1 147 590	2 272 325
1899	1 792 050	872 970	427 980	3 093 000

Данные русских консулов (Таблица 3) показывают, что в 90-е гг. XIX в. русский керосин занял лидирующие позиции среди иностранного ввоза в Фучжоу нефтепродуктов. Его ввоз сократился только в 1894 г. до 502 930 галлонов в сравнении с предыдущим годом (1 147 590 галлонов), в остальные же годы русский экспорт превосходил американский в несколько раз. С 1895 г. консульские отчеты отмечают ввоз голландского керосина с о. Суматра, и при этом наблюдается качественный рост экспорта: если в 1895 г. в Фучжоу было ввезено только 15 тыс. галлонов керосина, то в 1897 г. объем достиг 458 520 галлонов, а в 1898 г. – 1 147 590 галлонов керосина. Этот качественный прирост сократился уже в 1899 г., когда ввоз керосина с о. Суматра упал до 427 980 галлонов. В это же время русский экспорт в Фучжоу продолжал удерживать первые позиции.

Связать успех русской керосиновой торговли в провинции Фуцзянь в 1890-е гг. стоит с более низкими ценами на товар из России. В 1896 г. ящик русского керосина продавался по цене от 1 доллара 96 центов до 2 долларов 42 центов, американский – от 2 долларов 5 центов до 2 долларов 50 центов, керосин с о. Суматра – от 2 долларов 4 центов до 2 долларов 24 центов (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 421. Л. 218об.). В 1899 г. русский керосин «за ящик в две жестянки» продавался от 2 долларов 50 центов до 3 долларов 50 центов, американский – от 2 долларов 58 центов до 3 долларов 45 центов, керосин с о. Суматра – от 2 долларов 50 центов до 3 долларов 45 центов (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 421. Л. 276об.).

В целом пример Тяньцзиня и Фучжоу показывает более низкую стоимость товара из России по сравнению с американским и голландским конкурентом. Однако это кажущееся преимущество связано не с логистической эффективностью доставки керосина из Батуми в Китай (или с его более низким качеством), а только лишь с вопросом конкуренции. Обозреватели отмечали, что русский керосин поздно добрался до китайского рынка, и чтобы получить здесь спрос в условиях американской монополии, вынужден был продаваться по искусственно заниженным ценам (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188. Л. 100б.).

Таблица 4. Экспорт керосина из России в Китай, рублей (Статистические сведения..., 1908: 5)

Год	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Объем экспорта	3 498 684	802 776	1 426 199	2 811 946	940 082	364 495	79 185

Если обратиться к данным по другим портам империи Цин, то мы уже не увидим такого роста керосинового экспорта из России, как в Тяньцзине и Фучжоу. Например, в северо-восточных портах Китая сбыт был крайне низким: в 1892 г. в Нючжуан было ввезено 212 тыс. галлонов американского керосина и 1 тыс. русского; в 1891 г. в Чифу русского керосина было ввезено 50 тыс. галлонов из общего ввоза в 1 318 000 галлонов. В Шанхае ввоз бакинского керосина составлял только 25 % от американского и по большей части перенаправлялся в другие китайские порты (Покотилов, 1895). Странно выглядит ситуация с данными по русской торговле керосином в Ханькоу – порту в долине р. Янцзы, во второй половине XIX в. являвшемся главным поставщиком китайского чая в Россию (Шаронова, 2019). Документы русских консулов, служивших в Ханькоу, практически не упоминают торговлю керосином. И.Я. Коростовец приводил сведения, что в 1894 г. из общего количества ввезенного в Ханькоу керосина в 7 565 096 галлонов русского было ввезено 1 100 700 галлонов, что выглядит мало на фоне экспорта в Тяньцзинь, но вполне соответствует экспорту в Фучжоу (Коростовец, 1898: 252).

Несмотря на некоторые положительные тенденции в 1890-х гг., сбыт русского керосина в Китай в начале XX в. стал сокращаться.

Если в 1901 г. общая стоимость экспорта керосина на китайский рынок составила 3 498 684 руб., то в следующем году она упала до 802 776 руб. Затем в 1903–1904 гг. сбыт начинает восстанавливаться, но, начиная с 1905 г., резко падает: в 1907 г. керосина вывезено всего на 79 185 руб. (Таблица 4).

Упадок экспорта пришелся на период Первой русской революции (1905–1907). Исследователи отмечали, что после событий в Баку в 1905 г.¹ нефтяная промышленность Российской империи уже не смогла восстановить прежние объемы внешнего экспорта (Уразгалиев, 2013; Степанов, 2020) и китайский рынок был потерян для русской керосиновой торговли.

Однако не стоит сводить неудачи русской торговли только к внутреннему кризису Российской империи. В конце XIX – начале XX вв. в Китае российская торговля керосином столкнулась с целым рядом трудностей, преодолеть которые оказалась неспособной. Среди таковых основное значение имела конкуренция с другими экспортерами нефтепродуктов, прежде всего с американской компанией Standard Oil.

На примере Тяньцзиня и Фучжоу видно, что успешная продажа русского керосина была обусловлена его дешевизной. Однако в начале XX в. американские производители керосина стали снижать цены на свой товар для вытеснения конкурентов с китайского рынка (Cheng, 1968). Как отмечал Чен, Standard Oil пошла даже на то, чтобы завозить в Китай наиболее дешевые сорта керосина из Техаса, практически необработанную нефть (petroline). С учетом развитого у США морского судоходства и поддержки влиятельного американского торгового дома Butterflied & Swire в Китае американский экспорт смог выдержать условия крайне низких цен на керосин, в то время как его русские конкуренты не могли себе позволить проводить подобного рода демпинговую политику.

Несмотря на эксперименты с ценой и качеством керосина, Standard Oil проводила весьма грамотную торговую политику в самом Китае. К примеру, США активно торговали керосиновыми лампами с логотипами, которые могли бы расположить китайского потребителя покупать именно американский товар. В течение 1890-х гг. Standard Oil смогла продать более 8 миллионов керосиновых ламп в Китай (Cheng, 1986).

В русской керосиновой торговле наблюдается прямо противоположная ситуация. Современники писали, что купцы, ведущие свои дела в Ханькоу по закупке и изготовлению чая для России, не просто не желали способствовать развитию русского сбыта в Китай, но даже считали, что это занятие может подорвать их репутацию. В документах отмечалось, что московские заказчики чая склонны были смотреть на такого рода предприимчивость в Китае как на легкомыслие, нежелание придерживаться годами установленных правил (то есть заниматься исключительно чайной торговлей) (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188. Л. 12). В итоге не было прямого контроля за продажей керосина в Китае: все операции находились либо в руках иностранных торговых домов, либо местных китайских компраторов. Когда в 1896 г. был открыт Русско-китайский банк, современники возложили надежды на его помощь в керосиновой торговле, но дело так и не было организовано (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188. Л. 13).

В то же время конкуренты российского экспорта прилагали все усилия для подрыва русской торговли. Материалы русских служащих пестрят примерами распространения слухов о плохом качестве русского керосина, огнеопасности наливных цистерн, подкупе китайских властей и т.п. (РГИА. Ф. 560. Оп. 29. Д. 188. Л. 11). Относительно последних стоит упомянуть большую проблему коррупции среди китайских чиновников, которая также мешала свободному развитию торговли. В источниках не без сарказма отмечается, что один из китайских купцов в Гуанчжоу, «устроивший якобы очистительный завод для керосина с целью расширения его сбыта, объявил затем, что никакая партия не будет пропущена внутрь страны, не побывав на очистительном заводе, где керосин если и очищался, то разве только взятками» (АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 1219. Л. 150б.). Подобного рода практика была повсеместной.

Что касается конкуренции со стороны керосина, привозимого в Китай с о. Суматра, то во второй половине 1890-х гг. она не была ярко выражена. Голландский экспорт в это время занял устойчивую третью позицию после американского и русского. В 1904 г. Standard Oil даже подписывала контракт с Royal Dutch о совместной разработке нефти на Зондском архипелаге. Однако после объединения английского и голландского капитала в единую компанию Royal Dutch/Shell США получили сильнейшего конкурента на китайском рынке сбыта керосина. К этому времени экспорт из России составлял едва 2 % от общего иностранного ввоза нефтепродуктов в Китай (Cheng, 1986).

5. Заключение

Проведенный анализ показал, что русская торговля керосином в Китае в начале XX в. проиграла борьбу за китайский рынок. Этому способствовали как внутрироссийские обстоятельства

¹ В конце 1904 – начале 1905 гг. в Баку произошли массовые стачки рабочих, сопровождавшиеся разрушением нефтепромышленной инфраструктуры.

(события в Баку в 1905 г.), так и ситуация в Китае (конкуренция с иностранными фирмами). Основная проблема заключалась в отсутствии согласованных действий между российским правительством, владельцами нефтяных заводов в Баку и русскими торговцами в Китае. Заинтересованность в развитии сбыта керосина на китайском рынке проявляли русские консулы и экономические обозреватели, считая, что такая торговля должна способствовать укреплению русско-китайских связей в целом. Однако русское купечество, ведущее свои дела в китайских портах (Ханькоу, Шанхай, Фучжоу и др.), проявило абсолютную инертность в распространении товаров из России, сосредоточившись на чайной торговле. В связи с этим русский керосин на китайском рынке продавали европейские торговые дома и китайские компродоры. Кроме этого, в России отсутствовали морские суда, предназначенные для перевозок нефтепродуктов наливным способом, поэтому доставка бакинского керосина в Китай также оказалась в руках иностранцев. В итоге капитал, обращавшийся в русско-китайской нефтяной торговле, оставался практически полностью в руках английских, немецких и прочих иностранных компаний. С учетом того, что бакинские нефтепромыслы в начале XX в. все больше становились частью иностранного финансового капитала, создалась ситуация, когда керосин, будучи продуктом российской промышленности, оказался товаром, вырванным из собственно русско-китайской торговли и ставшим частью европейской торговли с Китаем. Ценнейшие ресурсы России, таким образом, продолжали служить на благо западноевропейской капиталистической системы, не принося никакой выгоды отечественной экономике.

6. Благодарности

Исследование выполнено при финансовой поддержке Министерства науки и высшего образования Российской Федерации в рамках Программы развития Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина в соответствии с программой стратегического академического лидерства "Приоритет-2030".

The research funding from the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (Ural Federal University Program of Development within the Priority-2030 Program) is gratefully acknowledged.

Литература

АВПРИ – Архив внешней политики Российской империи.

Гу и др., 2019 – Гу С., Чень Х., Моу Х. Прогноз и анализ ситуации развития русско-китайской торговли товарами / Проблемы торгово-экономического сотрудничества российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая. М.: ИДВ РАН, 2019. С. 142-162.

Дацышен, 2014 – Дацышен В.Г. История русско-китайских отношений в конце XIX – начале XX вв. М.: Директ-Медиа, 2014. 592 с.

Ергин, 2021 – Ергин Д. Новая карта мира. Энергетические ресурсы, меняющие климат и столкновение наций. М.: Альпина паблишер. 2021. 443 с.

История экономического развития Китая, 1958 – История экономического развития Китая. 1840–1948 гг. М.: Изд-во иностр. литературы, 1958. 378 с.

Короستовец, 1898 – Коростовец И.Я. Китайцы и их цивилизация. СПб.: Н. Аскарханов, 1898. 625 с.

Мальшева, 2012 – Мальшева О.Л. Государственная политика в становлении и развитии нефтяной отрасли России (вторая половина XIX – начало XX вв.) // Вестник Казанского технологического университета. 2012. Т. 15. № 10. С. 259-267.

Меркулов, 1903 – Меркулов С.Д. Возможные судьбы русской торговли на Дальнем Востоке. СПб.: Тип. инж. Г.А. Бернштейна, 1903. 55 с.

Обзор внешней торговли..., 1891 – Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1890 год. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1891.

Обзор внешней торговли..., 1892 – Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1891 год. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1892.

Обзор внешней торговли..., 1897 – Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1895 год. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1897.

Обзор внешней торговли..., 1899 – Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1897 год. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1899.

Обзор внешней торговли..., 1901 – Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1899 год. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1901.

Покотилов, 1895 – Покотилов Д.Д. Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке. Ч. 1. СПб.: Министерство финансов, 1895. 158 с.

Полеценко, Слободяник, 2022 – Полеценко Д.В., Слободяник В.В. Российско-китайские внешнеторговые отношения в условиях санкций // Российский внешнеэкономический вестник. 2022. № 3. С. 94-112.

Российско-китайский диалог..., 2021 – Российско-китайский диалог: модель 2021: доклад № 70/2021. М.: НП РСМД, 2021. 201 с.

РГИА – Российский государственный исторический архив.

Скальковский, 1883 – 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.

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

Спартак, 2019 – Спартак А.Н. Современный масштаб российско-китайского торгово-экономического сотрудничества и перспективы удвоения взаимной торговли к 2024 году // *Научные труды Вольного экономического общества России*. 2019. Т. 220. № 6. С. 83-108.

Статистические сведения..., 1908 – Статистические сведения о торговле России с Китаем и по отдельным восточноазиатским границам за 1901–1907 гг. М.: Тип. П.П. Рябушинского, 1908. 23 с.

Степанов, 2020 – Степанов В.Л. Правительственные меры по возрождению бакинских нефтепромыслов в 1905–1907 гг. // *Российская история*. 2020. № 5. С. 92-107.

Уразгалиев, 2013 – Уразгалиев В.Ш. Становление и развитие нефтяного дела в Российской империи // *Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика*. 2013. № 1. С. 69-80.

Шаронова, 2019 – 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.* Томск: Изд-во ТГАСУ, 2019. С. 241-250.

Gardella, 1989 – Gardella R.P. The boom years of the Fukien tea trade, 1842-1888 // *American's China trade in historical perspective: the China and American performance* / ed. by E.R. May, J.K. Fairbank. London: The Community of American-East Asian relations of the department of history, 1989. Pp. 34-78.

Cheng, 1989 – Cheng C. The United States petroleum trade with China, 1876–1949 // *American's China trade in historical perspective: the China and American performance* / ed. by E.R. May, J.K. Fairbank. London: The Community of American-East Asian relations of the department of history, 1989. Pp. 205-237.

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

Hsiao, 1974 – Hsiao L. China's foreign trade statistics, 1864–1949. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1974. 275 p.

Van der Patten, 2001 – Van der Patten F. Corporate Behavior and Political Risk: Dutch Companies in China, 1903-1941. Leiden: Leiden University Publ., 2001. 287 p.

Le Fevour, 1968 – Le Fevour E. Western Enterprise in Late Ch'ing China. Cambridge, Harvard University Press, 1968. 215 p.

Meyer, 2003 – Meyer D.R. Hong-Kong as a global metropolis. New York: Cambridge university press, 2003. 247 p.

References

AVPRI – Arkhiv vneshnei politiki Rossiiskoi imperii [Archive of the foreign policy of the Russian Empire].

Cheng, 1989 – Cheng, C. (1989). The United States petroleum trade with China, 1876–1949. In: *American's China trade in historical perspective: the China and American performance*. Ed. by E.R. May, J.K. Fairbank. London: The Community of American-East Asian relations of the department of history. Pp. 205-237.

Datsyshen, 2014 – Datsyshen, V.G. (2014). Istoriya rossiisko-kitaiskikh otnoshenii v kontse XIX – nachale XX vv. [History of Russian-Chinese relations in the late XIX – early XX centuries]. M.: Direkt-Media, 592 p. [in Russian]

Ergin, 2021 – Ergin, D. (2021). Novaya karta mira. Energeticheskie resursy, menyayushchie klimat i stolknovenie natsii [The new map: energy, climate, and the clash of nations]. M.: Al'pina publisher. 443 p. [in Russian]

Gardella, 1989 – Gardella, R.P. (1989). The boom years of the Fukien tea trade, 1842-1888. In: *American's China trade in historical perspective: the China and American performance*. Ed. by E.R. May, J.K. Fairbank. London: The Community of American-East Asian relations of the department of history. Pp. 34-78.

Gu i dr., 2019 – Gu, S., Chen', Kh., Mou, Kh. (2019). Prognoz i analiz situatsii razvitiya rossiisko-kitaiskoi trgovli tovarami [Forecast and analysis of the situation of development of Russian-Chinese trade in goods]. Problemy torгово-ekonomicheskogo sotrudnichestva rossiiskogo Dal'nego Vostoka i Severo-Vostoka Kitaya. M.: IDV RAN. Pp. 142-162. [in Russian]

Hao, 1992 – Hao, Y. (1992). The commercial revolution in Nineteenth-Century China. The rise of Sino-Western mercantile capitalism. Berkeley: Univ. of California Press, 380 p.

Hsiao, 1974 – Hsiao, L. (1974). China's foreign trade statistics, 1864–1949. Cambridge: Harvard Univ. Press, 275 p.

- [Istoriya ekonomicheskogo razvitiya Kitaya, 1958](#) – Istoriya ekonomicheskogo razvitiya Kitaya. 1840–1948 gg. [The history of China's economic development. 1840–1948]. M.: Izd-vo inostr. literatury, 1958. 378 p. [in Russian]
- [Korostovets, 1898](#) – *Korostovets, I.Ya.* (1898). Kitaitsy i ikh tsivilizatsiya [The Chinese and their civilization]. SPb.: N. Askarkhanov, 625 p. [in Russian]
- [Le Fevour, 1968](#) – *Le Fevour, E.* (1968). Western Enterprise in Late Ch'ing China. Cambridge, Harvard University Press, 215 p.
- [Malysheva, 2012](#) – *Malysheva, O.L.* (2012). Gosudarstvennaya politika v stanovlenii i razvitii neftyanoi otrasli Rossii (vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv.) [State policy in the formation and development of the Russian oil industry (the second half of the 19th – early 20th centuries)]. *Vestnik Kazanskogo tekhnologicheskogo universiteta*. 10(15): 259–267. [in Russian]
- [Merkulov, 1903](#) – *Merkulov, S.D.* (1903). Vozmozhnye sud'by russkoi trgovli na Dal'nem Vostoke [Possible destinies of Russian trade in the Far East]. St. Petersburg: Typography of G. Bernstein, 55 p. [in Russian]
- [Meyer, 2003](#) – *Meyer, D.R.* (2003). Hong-Kong as a global metropolis. New York: Cambridge university press, 247 p.
- [Obzor vneshnei trgovli ..., 1891](#) – Obzor vneshnei trgovli Rossii po evropeiskoi i aziatskoi granitse za 1890 god (1891) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1890]. Saint Petersburg: Tip. V. Kirshbaum. [in Russian]
- [Obzor vneshnei trgovli ..., 1892](#) – Obzor vneshnei trgovli Rossii po evropeiskoi i aziatskoi granitse za 1891 god. (1892) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1891]. Saint Petersburg: Tip. V. Kirshbaum. [in Russian]
- [Obzor vneshnei trgovli ..., 1896](#) – Obzor vneshnei trgovli Rossii po evropeiskoi i aziatskoi granitse za 1895 god (1896) [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1895]. Saint Petersburg: Tip. V. Kirshbaum. [in Russian]
- [Obzor vneshnei trgovli ..., 1898](#) – Obzor vneshnei trgovli Rossii po evropeiskoi i aziatskoi granitse za 1897 god (1898). [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1897]. Saint Petersburg: Tip. V. Kirshbaum. [in Russian]
- [Obzor vneshnei trgovli ..., 1901](#) – Obzor vneshnei trgovli Rossii po evropeiskoi i aziatskoi granitse za 1899 god (1901). [Review of Russia's foreign trade along the European and Asian borders for 1899]. Saint Petersburg: Tip. V. Kirshbaum. [in Russian]
- [Pokotilov, 1895](#) – *Pokotilov, D.D.* (1895). Kitayskie porty imeyushchie znachenie dlya russkoy trgovli na Dal'nem Vostoke [Chinese ports that have significance for Russian-Chinese trade]. SPb.: Ministerstvo finansov. 158 p. [in Russian]
- [Poleshchenko, Slobodyanik, 2022](#) – *Poleshchenko, D.V., Slobodyanik, V.V.* (2022). Rossiisko-kitaiskie vneshnetorgovye otnosheniya v usloviyakh sanktsii [Russian-Chinese foreign trade relations under sanctions]. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik*. 3: 94–112. [in Russian]
- [RGIA](#) – Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv [Russian state historical archive].
- [Rossiisko-kitaiskii dialog..., 2021](#) – Rossiisko-kitaiskii dialog: model' 2021: doklad № 70/2021 (2021) [Russian-Chinese Dialogue: Model 2021: Report No. 70/2021]. Moscow: Russian Council for International Affairs, 201 p. [in Russian]
- [Sharonova, 2019](#) – *Sharonova, V.G.* (2019). Eksportno-importnye operatsii russko-kitaiskoi chainoi trgovli (s serediny XIX do nachala XX veka) [Export-import operations of the Russian-Chinese tea trade (from the middle of the XIX to the beginning of the XX century)]. *Sibirskoe kupechestvo: istoki, deyatel'nost', nasledie : materialy Tret'ej Vseros. nauch. konf. Tomsk, September 21–23, 2018*. Tomsk: TGASU Publ., pp. 241–250. [in Russian]
- [Skalkovskij, 1883](#) – *Skalkovskij, K.A.* (1883). Russkaya trgovlya v Tikhom okeane: ekonomicheskoe issledovanie russkoi trgovli i morekhodstva v Primorskoj oblasti, Vostochnoi Sibiri, Koree, Kitae, Yaponii i Kalifornii [Russian trade in the Pacific Ocean: An Economic study of Russian trade and navigation in the Coastal region, Eastern Siberia, Korea, China, Japan, and California]. SPb.: Tip. A.S. Suvorina, 515 p. [in Russian]
- [Sladkovskij, 1978](#) – *Sladkovskij, M.I.* (1978). Istoriya trgovno-ekonomicheskikh otnoshenii narodov Rossii s Kitaem (do 1917 g.) [History of trade and economic relations of the peoples of Russia with China]. M.: Nauka, 439 p. [in Russian]
- [Spartak, 2019](#) – *Spartak, A.N.* (2019). Sovremenniy masshtab rossiisko-kitaiskogo trgovno-ekonomicheskogo sotrudnichestva i perspektivy udvoeniya vzaimnoi trgovli k 2024 godu [The current scale of Russian-Chinese trade and economic cooperation and prospects for doubling mutual trade by 2024]. *Nauchnye trudy Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva Rossii*. 6(220): 83–108. [in Russian]
- [Statisticheskie svedeniya..., 1908](#) – Statisticheskie svedeniya o trgovle Rossii s Kitaem i po otдел'nym vostochnoaziatskim granitsam za 1901–1907 gg. (1908) [Statistical data on Russia's trade with China and on certain East Asian borders for 1901–1907]. Tip. P.P. Ryabushinskogo, 23 p. [in Russian]

Stepanov, 2020 – Stepanov, V.L. (2020). Pravitel'stvennye меры po vozrozhdeniyu bakinskikh neftepromyslov v 1905–1907 gg. [Government measures to revive the Baku oil fields in 1905–1907]. *Rossiyskaya istoriya*. 5: 92-107. [in Russian]

Urazgaliev, 2013 – Urazgaliev, V.Sh. (2013). Stanovlenie i razvitie neftyanogo dela v Rossiiskoi imperii [Formation and development of the oil business in the Russian Empire]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Ekonomika*. 1(29): 69-80. [in Russian]

Van der Patten, 2001 – Van der Patten, F. (2001). Corporate Behavior and Political Risk: Dutch Companies in China, 1903–1941. Leiden: Leiden University Publ., 287 p.

Русский керосин на рынке Китая в конце XIX – начале XX вв.

Ильдар Рашидович Хамзин ^{a, *}, Рустам Талгатович Ганиев ^a, Антон Владимирович Кочнев ^a

^a Уральский федеральный университет, Российская Федерация

Аннотация. В статье рассматривается проблема торговли русским керосином на рынке империи Цин в конце XIX – начале XX вв. В свете активного развития современных торгово-экономических отношений России и Китая и наращивания экспорта российских энергоносителей на китайский рынок поднятый в статье вопрос представляется весьма актуальным и значимым с точки зрения выявления исторического опыта. В историографии торговых отношений России и Китая проблема сбыта российского керосина на рынке империи Цин рассмотрена весьма поверхностно, что делает настоящее исследование научно значимым. В статье показано, что в изучаемый период нефтяная промышленность Российской империи начинает активно осваивать зарубежные рынки сбыта, в том числе и рынок Китая. Уделяется внимание крупнейшим мировым экспортерам нефтепродуктов – американской компании Standard Oil, голландской компании Royal Dutch и английской компании Shell, которые также были заинтересованы в освоении китайского рынка. Изучается общая ситуация торговли иностранным керосином в Китае, рассматривается деятельность основных компаний, торгующих керосином. Проводится реконструкция процесса доставки керосина в Китай и организации торговли товаром на китайском рынке. На основе материалов центральных архивов России проведен анализ торговли русским керосином в отдельных открытых портах империи Цин – Тяньцзине, Фуцжоу и др. Показаны основные трудности, сопутствующие русской торговле керосином в Китае. Выявлено, что в начале XX в. русский керосин по причине конкуренции с другими поставщиками нефтепродуктов был вытеснен из Китая.

Ключевые слова: русско-китайская торговля, керосин, открытые порты Китая, Standard Oil, Royal Dutch/Shell.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: ildar.hamzin1991@mail.ru (И.П. Хамзин), rusthist@yandex.ru (Р.Т. Ганиев), anton_kochnev.usu@mail.ru (А.В. Кочнев)