

корейского скота в Россию были установлены три ветеринарно-пограничных пункта.

В отношении пригона китайского крупного рогатого скота на границе действовало семь карантинных пунктов. В отношении забоя мяса на иностранных скотобойнях (в Северо-восточном Китае и портах Китая) ветеринарный надзор действовал путем командирования служащих на место побойки. Без соответствующего свидетельства ветеринарного инспектора ввоз мясопродуктов в Россию был запрещен.

Падение объемов импорта мяса в Россию в годы Первой мировой войны приходится на 1916 г. и значительно усиливается в 1917 г.

Причина этого явления заключалась в колебаниях курса русского рубля. Это было второй проблемой российских пограничных властей, которые также участвовали в организации этих закупок скота. Неуклонное падение русской валюты за весь период войны, приведшее к полному обесцениванию русского рубля, приводило к срыву заготовок мяса.

Список использованной литературы и источников

1. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). — Ф. 384. — Оп. 1. — Д. 2.
2. РГИА ДВ. — Ф. 384. — Оп. 1. — Д. 8.

Информация об авторе

Синиченко Владимир Викторович — доктор исторических наук, профессор, начальник кафедры философии, психологии и социально-гуманитарных дисциплин, Восточно-Сибирский институт МВД России, 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 11, e-mail: v.v.sinichenko@bk.ru.

Author

Vladimir V. Sinichenko — Doctor habil. (History), Professor, Chief of Department of Philosophy, Psychology and Social and Humanitarian Disciplines, Police Institute Ministry of Internal Affairs of Russia, 11 Lermontov str., 664074, Irkutsk, Russian Federation, e-mail v.v.sinichenko@bk.ru.

УДК 339.5(470+510)(09)
ББК 65.428(2Рос+5Кит)г

Ж.З. ТАГАРОВ

ВЕЛИКИЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ И ТРАНСЕВРАЗИЙСКАЯ ЧАЙНАЯ ТОРГОВЛЯ ЧЕРЕЗ КЯХТУ

В статье исследуются причины устойчивости русско-китайской чайной торговли через Кяхту. Также анализируются общие черты Великого шелкового и Великого чайного пути. Выявляются различия этих направлений трансевразийской торговли.

Ключевые слова: Великий шелковый путь, кяхтинская чайная торговля, Китай, Россия.

THE SILK ROAD AND TRANSEURASIAN TEA TRADE ACROSS KYAKHTA

The study is devoted to the grounds of stability in Russian-Chinese tea trade across Kyakhta. It also reveals the general features between The Silk Road and The Siberian Route. The author unveils a difference between these transeurasian trade directions.

Keywords: Great Silk Road, Kyakhta tea trade, China, Russia.

В современных условиях, как и в прошлом, сохраняет свою актуальность поиск новых, более эффективных, логистических схем поставок товаров на большие расстояния. Рост масштабов мировой торговли, а также обострение международной конкуренции за рынки сбыта особенно остро ставит вопрос о формировании более дешевых и более экономных по времени транспортных сетей.

Китай, как нам представляется, в связи со сказанным, наиболее активно ищет пути доставки своих товаров на рынок Европейского Союза через Евразию. Но трансевразийская торговля имеет длительную историю, что стимулирует нас исследовать варианты сухопутной торговли Срединной империи с Западом.

Исторически исходной формой экономических контактов Европы и Дальнего Востока, этих двух полюсов Старого Света, явилась система сухопутных торговых коммуникаций, известная со времен раннего средневековья под обобщенным названием Великий шелковый путь.

Связи эти, объединявшие посредством комплекса межрегиональных обменов Китай и страны Средиземноморья, носили неустойчивый, прерывистый характер, и, все же, выражали неуклонную тенденцию к универсализации исторического процесса в ту эпоху.

Экономическую возможность взаимовыгодных контактов регионов, разделенных столь чудовищным расстоянием, политическими и конфессиональными барьерами, можно рассматривать как выражение крайне слабого развития рыночных отношений.

Действительно, основными статьями трансконтинентальной торговли по Великому шелковому пути являлись предметы роскоши (шелк, фарфор, ювелирные изделия), позволяя ее участникам компенсировать риск высокими прибылями. Но данный факт и несомненное свидетельство того, что при более высоком уровне товарности экономики, эта традиционная система обмена не смогла бы обеспечить устойчивый товарооборот, не будучи в состоянии поглотить большую массу более дешевых товаров. Не случайно поэтому основной тенденцией развития трансасиатской торговли задолго до Великих географических от-

крытий стало смещение торговых путей на море [3, с. 115], достигнув своей кульминации в период грандиозных экспедиций Чжэн хэ (XV в.) [4, с. 100–148]. Морские связи росли более быстрыми темпами, чем сухопутные не только по причине успехов в технике мореплавания и политической стабильности на континенте. Деградация Великого шелкового пути отразила, прежде всего, постепенный процесс рыночной трансформации экономики, выявивший неспособность традиционной сухопутной караванной торговли обеспечить соответствующий новому, более высокому уровню товарности, объем хозяйственных обменов.

Казалось бы, Великие географические открытия, связавшие Европу и Дальний Восток надежными морскими коммуникациями, должны были усилить отмеченную выше тенденцию, радикально ускорив включение Китая в систему создаваемых и контролируемых европейцами новых мирохозяйственных связей. Логикой вещей, уже в XVII в. сама идея трансконтинентальной сухопутной переброски товарных масс из Европы в Китай и обратно, при существующем уровне транспортной инфраструктуры, не говоря уже о политических препятствиях, представляла собой экономический казус. Но именно в конце этого столетия в Центральной и Северной Азии зарождается квазианалог Великого шелкового пути, новое направление сухопутной трансконтинентальной торговли, соединяющее Китай и Европу, которому суждено было на протяжении двух веков оставаться реальным противовесом морских экономических контактов этих двух регионов. Окончательно оформившись в середине XVIII в., это направление связало тысячекилометровой линией центральные районы России (Макарьевская и Нижегородская ярмарка) с Китаем через Верхотурье, Тобольск, Иркутск, Кяхту, Ургу, Калган, Пекин. Собственно кяхтинской торговля по этому направлению стала в 1741 г. [6, с. 55], когда маршрут хождения русских казенных караванов в Пекин был перенесен из Нерчинска в Кяхту, основанную незадолго до этого в 1728 г. [5, с. 36]. Причем, следует отметить, что до середины XIX в. в этой торговле доминировала тенденция к усилению ее роли как связующего звена между Западной Европой и Европейской частью России, с одной стороны, и Китаем, с другой, в противовес уменьшению значения этой торговли для Сибири. Таким образом, в данном регионе Евразии наблюдался процесс превращения русско-китайской торговли через Кяхту из квазианалога в реальную наследницу легендарной трассы средневековья. В этой связи уместно задаться вопросом о причинах столь неожиданного, с точки зрения абстрактной экономической целесообразности, поворота событий.

Экономика, порожденные ею законы рынка, безусловно, относятся к основополагающей сфере человеческой деятельности, активно воздействуя на ход исторического процесса. Но известна и обратная связь, означающая относительность самодостаточности и автономии экономи-

ческой сферы. Она заключается не только в невозможности проявления ее законов в чистом виде, но и в способности реальных исторических обстоятельств положить предел их действию, что особенно очевидно на ранних стадиях рыночного развития. Фернан Бродель в свое время писал, что... возможности, какие предоставляет география, принимает или не принимает история... [1, с. 539]. Мы с таким же основанием можем утверждать — экономические возможности могут быть реализованы, или, напротив, блокированы конкретным ходом исторического развития. С этой точки зрения, уникальность исторической обстановки, предопределившей феномен кяхтинской торговли, видится следующим образом.

Во-первых, освоив Сибирь, в конце XVII в., Россия непосредственно соприкоснулась с Китаем (Цинской империей). Взаимоотношения этих держав получили правовой статус вследствие заключения договоров: Нерчинского (1689 г.), Буринского (1727 г.), Кяхтинского (1727 г.), дополнительного (1768 г.), Международного протокола (1792 г.) [6, с. 16, 33, 35–38, 84, 93]. Впервые в истории Китай оказался связанным с Европой не посредством эфемерных политических образований, характерных для эпохи средневековья, а территорией единого, стабильного, централизованного государства. Последнее обстоятельство во многом компенсировало неудобства сухопутной торговли, особенно, после ликвидации указами русского правительства внутренних таможен в городах Сибири в 1754 г. и Верхотурской таможни в 1755 г.

Во-вторых, успех кяхтинской торговли явился одним из косвенных следствий вызова странам Дальнего Востока, осуществленного европейской колониальной экспансией XVII–XIX вв. Ответом на такой вызов явилось усиление политики самоизоляции Китая, тенденция к которой стала явной уже в середине XV в., т.е. в период, предшествующий появлению европейцев у китайских берегов [1, с. 24]. Завоевание Китая маньчжурами в XVII в., совпавшее во времени с активизацией усилий европейских стран проникнуть в Среднюю империю, окончательно повернуло эту страну на путь изоляции от внешнего мира. С 1757 по 1842 г. единственным пунктом торговли европейских купцов с Китаем являлся порт Гуанчжоу (или Кантон)¹ [2]. Россия также попала в эту систему запретов и ограничений. С 1772 по 1851 г., т.е. до заключения Кульджинского договора, Кяхта была единственным пунктом, через который совершалась легальная русско-китайская торговля. С 1733 по 1792 г. кяхтинский торг, преимущественно по инициативе китайской стороны, прерывался 12 раз, причем, в 1762 г. на 6 лет, в 1778 г. на 2 года и в

¹ Существует точка зрения, согласно которой политика самоизоляции была обусловлена внутренней нестабильностью в государстве, опасением правящего цинского режима, что внешние воздействия могут послужить детонатором внутренних смут (Тихвинский С. Л. История Китая и современность. М., 1976. С. 101). Но она не дает оснований сомневаться в конечных экономических результатах такого изоляционизма.

1785 г. на 7 лет [6, с. 56–57; 7, с. 110]. Поистине, эта торговля была «объектом нескончаемых манипуляций» со стороны Цинского правительства [1, с. 475]. Тем не менее, положив временный предел проникновению европейцев (прежде всего британской Ост-индской компании) в Китай со стороны моря, оно создало благоприятные условия для стабилизации сухопутной торговли через Кяхту.

В-третьих, Россия и Китай являлись настолько крупными государствами, что имели возможность контролировать всю территорию соответствующего каждому из них мира — экономики. Это немаловажное обстоятельство означало, что они могли принимать решения не всегда экономически рациональные, но с последствиями континентальных масштабов. Государства Западной Европы, занимая территориально лишь часть мира — экономики, были не в состоянии, каждое в отдельности, полностью определять экономическую ситуацию на европейском уровне¹. Поэтому мы наблюдаем здесь большую синхронность между изменением условий международной торговли и реальными результатами этих сдвигов, воплощенными, прежде всего, в перемещение зон экономической активности. Напротив, Росси и Китаю часто удавалось блокировать влияние нежелательных для их имперских интересов изменений международной экономической конъюнктуры, что сыграло большую роль в судьбе кяхтинской торговли, особенно в XIX в.

Наконец, четвертым фактором, предопределившим долговременную стабильность торговли через Кяхту, являлись огромные абсолютные масштабы территории Азии, затруднявшие ее коммуникационное освоение, и тем самым, внутренние обмены. Но это придавало особую устойчивость таким обменам, относительную независимость от разрушительного воздействия мирового рынка, способствуя консервации традиционных форм хозяйственных связей.

Данные обстоятельства, разумеется, не могли остановить объективный ход исторического процесса. Развитие капитализма в России, постепенное, не всегда добровольное, втягивание Китая в сферу мирового рынка сделали свое дело, низведя Кяхту к началу XX в. до роли небольшого транзитного пункта региональной торговли. Но они придали этому процессу большое своеобразие, предопределив его затяжной характер и во многом специфику организации кяхтинской торговли, особенно на ранних этапах ее истории.

Следует отметить, что северная трансевразийская торговая коммуникация проявила все признаки возрождения в конце XIX столетия. Сибирская железная дорога сделала возможной дешевую переброску больших товарных масс с Дальнего Востока в Европу. Но Кяхта уже не

¹ Континентальная блокада, осуществленная Францией против Англии в начале XIX в., стала возможной в результате экстремальной для Европы ситуации, возникшей в ходе наполеоновских войн.

имела к этому никакого отношения. Вернее, именно вышеупомянутое событие поставило последнюю точку в ее истории.

Торговля через Северный Китай, Монголию и Россию впоследствии, по аналогии с Великим шелковым путем, была названа Великим чайным путем, поскольку главным товаром, вывозимым из Китая в XVIII–XIX вв., стал чай. Между этими двумя торговыми артериями было много общего.

Во-первых, эти торговые пути связывали Срединную империю с Европой. Причем китайские товары, такие как шелк, чай, попадали не только в Европейскую Россию, но и до середины XIX в. доставлялись в страны Западной Европы. В свою очередь, европейские товары через Россию транзитно провозились в Китай через Кяхту до 1830-х гг.

Во-вторых, как и в случае с Великим шелковым путем в кяхтинской торговле экспорт из Китая превышал объемы поставок товаров с Запада. Правда, в русско-китайской торговле через Кяхту экспорт и импорт долго балансировались вследствие доминирования режима прямого товарообмена. Но с 1855 г., когда торговля начала осуществляться на основе денежного обращения, ее дефицитный характер для России стал очевидным.

В-третьих, очень схожи причины прекращения торговли по этим двум направлениям. Как известно, смещение торговых отношений Китая с Западом в сторону морской торговли привело к прекращению существования Великого шелкового пути. Кризис кяхтинской торговли был спровоцирован открытием Китая для английской торговли в 1842 г. и последующей масштабной перевозкой китайского чая морским путем.

Вместе с тем, следует отметить серьезные отличия нового торгового пути. Как мы отмечали выше, торговля по Великому шелковому пути представляла собой сложную систему межрегиональных обменов. Шелк и другие товары передавались (продавались) из рук в руки сначала уйгурам, потом согдийцам или арабам, потом грекам и т.д.

Естественно первое звено (китайские купцы и чиновники) никогда не встречались с последним (европейскими купцами и конечными потребителями). В торговле по Великому чайному пути русские купцы постоянно находились в контакте с китайскими. При этом российские купцы, торговавшие с Китаем, работали и поставляли товары для российских потребителей.

Следует также отметить глубокие различия в степени управляемости этих торговых артерий. Торговля по Великому шелковому пути могла прерываться из-за нескончаемых политических конфликтов больших войн. Некоторые государства-посредники могли получать особый доход от ее эксплуатации. Но эффективно управлять этой торговой артерией в течение длительного времени было просто невозможно. Высокий уровень управляемости кяхтинской торговли вытекал из ее двустороннего характера. Она осуществлялась в рамках межгосударственных договоров России и Китая. Иногда, даже решением правительства одной из

стран можно было изменить судьбу этой торговли. Так, решением государственного совета российской империи 1854–1855 гг. была отменена система меновой торговли в торговле с Китаем. Китайская сторона (Ли-фаньюань) на длительные сроки прерывала торговлю в Кяхте в XVIII в.

Пожалуй, наиболее ярким примером государственного патронажа сухопутной торговли России с Китаем является история этой торговли после официального разрешения ввоза китайского чая через западные границы России. Русское правительство тогда искусственно снизило таможенные пошлины на кяхтинский чай, чтобы выровнять издержки доставки чая в Россию морским и сухопутным путем. Такие государственные преференции кяхтинской чайной торговле позволили продержаться ей вплоть до строительства Транссибирской железной дороги.

В заключение следует отметить серьезные различия торговых отношений Китая и Европы в прошлом и в современных условиях.

Во-первых, традиционная торговля двух регионов Евразии была основана на географической монополии Китая на такие товары как шелк или чай. Даже в тот период, когда англичане создали свои собственные плантации чая в Индии и на острове Цейлон, Россия покупала чай только в Китае.

В настоящее время главным импульсом торговли Китая по всем направлениям являются более низкие издержки производства товаров, чем в странах-покупателях.

Во-вторых, уже ясно, что транспортировка китайских товаров через Сибирь в Европу так и останется историей. В настоящее время планируется перевозить товары и Китая по железной дороге через Западный Китай, Казахстан и Европейскую часть России.

В-третьих, в современных условиях на выбор направления транспортировки товаров влияют геополитические обстоятельства. Так, выбор транссибирского направления поставок товаров в Европу усилил бы, по мнению китайцев, зависимость от России. В то же время проект нового шелкового пути, проходящего южнее, увеличил бы влияние Китая на Казахстан и другие страны Центральной Азии.

Список использованной литературы и источников

1. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм XV–XVIII вв. Т. 3.1. Время мира / Ф. Бродель. — М. : Прогресс, 1992. — 680 с.
2. История экономического развития Китая. 1840–1948. М. : Изд-во иностр. лит., 1958. — 380 с.; Хаукс Потт. Очерк истории Китая / Потт Хаукс. — Пекин, 1914. — 231 с.
3. Рейснер Л. И. Цивилизация и способ общения / Л. И. Рейснер. — М.: Наука, Восточная литература, 1993. — 308 с.
4. Свет Я. М. По следам путешественников и мореплавателей Востока / Я. М. Свет. — М. : Географгиз, 1955.
5. Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем / М. И. Сладковский. — М. : Наука, 1977. — 368 с.

6. Силин Е. П. Кяхта в XVIII веке / Е. П. Силин. — Иркутск : ОГИЗ. Иркутское областное издательство, 1947. — 204 с.

7. Хохлов А. Н. Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая / А. Н. Хохлов // Документы опровергают. Против фальсификации русско-китайских отношений. — М. : Мысль, 1982. — С. 99–147.

Информация об авторе

Тагаров Жаргал Зандраевич — кандидат экономических наук, доцент, кафедра мировой экономики и международного бизнеса, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: world_kaf@isea.ru.

Author

Zhargal Z. Tagarov — Ph.D. in Economics, Associate Professor, Department of World Economy and International Business, Baikal State University, 11, Lenin str., 664003, Irkutsk, Russian Federation, e-mail: world_kaf@isea.ru.

УДК 615.1 (571.54/.55)»18/19»

В.А. ШАЛАМОВ

ББК 52.8(253.5)г

ФАРМАЦЕВТИЧЕСКАЯ СЛУЖБА ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Разбираются основные события конца XIX — начала XX вв., оказавшие большое влияние на развитие фармацевтической службы в Забайкальской области. Приводятся сведения об аптеках, системе их управления, порядке поставок медицинских товаров, реформах системы здравоохранения.

Ключевые слова: история здравоохранения Восточной Сибири, фармация, фармацевтическая служба, аптеки.

V.A. SHALAMOV

PHARMACEUTICAL SERVICE OF THE TRANS-BAIKAL REGION IN THE LATE XIX — EARLY XX CENTURIES

Understand the major events of the late XIX — early XX centuries, had a great influence on the development of the pharmaceutical service in the Zabaikal region. Provides information about the pharmacies, the system of their management, order medical supplies, health-care reforms.

Keywords: history of public health in Eastern Siberia, pharmacy, pharmacy services, pharmacies.

Аптечная сеть Забайкалья имеет давнюю историю. Первая аптека здесь появилась еще в 1762 г. при Нерчинском заводе. Однако наиболее интенсивно фармацевтическая служба развивается после постройки