

**РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ РОССИИ И КИТАЯ:
УРОКИ ИСТОРИИ**

АННОТАЦИЯ. В статье анализируются исторические корни торгово-экономических отношений России и Китая на современном этапе, с учетом того факта, что государственное регулирование торговли кардинально изменилось со времен зарождения и первых двух веков развития. Описываются современные масштабы и качество экономического сотрудничества двух стран, выявляются так называемые «вечные» проблемы российско-китайского торгового сотрудничества. Акцентируется внимание на влиянии общей границы на взаимную торговлю. Рассматривается крайне актуальная в наше время проблема путей доставки китайских товаров в Европу. Если в XVIII–XIX вв. речь шла о провозе китайских товаров в Европейскую часть России, то в конце XX — начале XXI в. стал активно обсуждаться вопрос о транзитной транспортировке товаров из Китая в страны Евросоюза.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Российско-китайская торговля; государственное регулирование; меновая торговля; транзит; сухопутная торговля; Транссибирская железная дорога.

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ. Дата поступления 14 августа 2015 г.; дата принятия к печати 2 сентября 2015 г.; дата онлайн-размещения 30 сентября 2015 г.

Zh. Z. Tagarov

*Baikal State University of Economics and Law,
Irkutsk, Russian Federation***DEVELOPMENT OF ECONOMIC RELATIONS OF RUSSIA AND CHINA:
LESSONS OF HISTORY**

ABSTRACT. The article analyses historical roots of trade and economic relations of Russia and China at the present stage, while considering the fact that governmental regulation of trade has cardinally changed since the time of origination and the first two centuries of development. It describes the present-day scopes and quality of economic cooperation of the both countries, identifies the so-called «eternal» problems of Russo-Chinese trade cooperation. It emphasizes the influence of the common frontier on mutual trade, considers a current and extremely topical problem of ways of Chinese goods delivery to Europe. If in the XVIII–XIX centuries it suggested delivery of Chinese goods to the European part of Russia, then in the late XX — early XXI centuries there arose an active discussion of the issue of transit transportation of goods from China to the EC countries.

KEYWORDS. Russo-Chinese trade; governmental regulation; barter trade; transit; land trade; Trans-Siberian railway road.

ARTICLE INFO. Received August 14, 2015; accepted September 2, 2015; available online September 30, 2015.

Современная мировая экономика с ее мощными производительными силами, глобализацией, масштабной торговлей, международным движением всех факторов производства, радикально изменилась не только по сравнению с XVIII–XIX в., но и с недавним прошлым. Даже по сравнению с 1990-ми гг. она претерпела значительные изменения. Россия и Китай тоже абсолютно не похожи на Российскую и Китайскую империи в XVIII–XIX вв. Во-первых, экономика этих стран, в целом, теперь является рыночной, где доминирует частная собственность, действует рыночный механизм спроса и предложения и функционируют институты рынка. Во-вторых, как для Китая, так и для России характерна относительная открытость внешнему миру, хотя в Китае степень этой открытости регулируется государством, а в России ограничивается с 2014 г. системой западных санкций. В-третьих, современные российско-китайские экономические отношения, как по масштабу, так и в структурном отношении, корен-

© Б. Ж. Тагаров

ным образом отличаются от состояния этих отношений, скажем, в XIX в. К тому же, как пишут А. П. Суходолов и Ван Нана: «На современном этапе взаимодействие Китая и России характеризуется широким спектром области сотрудничества: политическая, военно-техническая, торгово-экономическая и гуманитарные сферы» [10].

Если в 1842 г. Китай вынужден был открыть свои экономические границы под натиском англичан [6, с. 392–393], то уже с 2009 г. Китай превратился в крупнейшего мирового экспортёра товаров. Некоторые авторы даже склонны считать товарную экспансию КНР главной причиной кризиса 2008–2009 г. Китайский экспорт рассматривается и как предпосылка деиндустриализации развитых стран. Ж. П. Гишар в связи с такими представлениями предлагает развитым странам даже создать новую Всемирную торговую организацию в целях защиты Запада от китайского экспорта [1, с. 195].

Внешнеэкономическая ситуация России XXI в. также разительно отличается от состояния внешнеэкономической сферы страны в XIX в. — тогда государство защищало внутренний рынок жесткими протекционистскими тарифами [5, с. 189–197], а в наше время импорт товаров ограничен искусственно по инициативе Запада.

И все же в истории внешнеэкономической политики России и Китая и в развитии их торгово-экономических отношений можно найти, как нам кажется, «вечные» темы и проблемы. Они, меняя окраску, модернизируясь в связи с внешними и внутренними вызовами, прошли через всю историю соседства этих государств. Кстати, именно это соседство на протяжении тысяч километров сопредельной границы еще с XVII в. стало фактором развития торговых связей двух стран вплоть до нашего времени.

В результате продвижения русских первопроходцев на восток территория России впервые соприкоснулась с Поднебесной империей в XVII в. Впоследствии Буринский и Кяхтинский договоры привели к четкому территориальному разграничению России и Китая [8]. При этом большая часть границы, во-первых, разделяла Россию и Внешнюю Монголию, находившуюся в составе Маньчжурского Китая с конца XVII в. (до 1911 г.). Во-вторых, вплоть до заключения Айгунского и Пекинского договоров граница доходила на востоке только до Нерчинска. Присоединение Дальнего Востока к России позволило продлить российско-китайскую границу до Тихого океана [9, с. 236].

Окончательному формированию современной границы способствовало два обстоятельства:

- длина российско-китайской границы сильно сократилась после обретения Внешней Монголии независимости в 1911 г.;

- развал Советского Союза привел к тому, что продолжительность границы двух стран на западе Китая сократилась до 50 км. Тем не менее, сейчас Россия и Китай имеют значительную сопредельную территорию.

Далее следует отметить особую роль государства как для экономик России и Китая, так и в развитии экономических отношений соседних стран. В XVIII — начале XX в. контроль государства безраздельно господствовал в экономике двух стран. Безусловно, природа государственного всевластия в России отличалась тем, что в его основе были полуфеодальные социально-экономические отношения, а материальной базой — крепостническое или полукрепостническое помещичье землевладение. В Китае же вплоть до Синхайской революции 1912 г. императорская власть представляла собой восточную деспотию, порожденную императивом ирригационной экономики и надельной системой землепользования. С 1949 по 1978 г. оба государства (Китайская Народная Республика и Россия в составе СССР) строили относительно близкую по сути экономику, основанную на абсолютном господстве государственной собственности, централизованном директивном планировании и распределении ресурсов. В XXI в. (в условиях рыночной трансформации экономик России и КНР) роль государства весьма заметна в этой сфере.

Экономические отношения этих стран также развиваются и развивались под неусыпным контролем государства. Судьба этих отношений даже сейчас зависит от межгосударственных отношений. Ярким примером диктата государства в рассматриваемой сфере стал режим меновой торговли между Россией и Цинским Китаем, сохранявшийся с середины XVIII в. до 1855 г. Справедливости ради надо признать, что такая форма

торговли первоначально сложилась объективно, в силу неразвитости товарно-денежных отношений. Однако впоследствии правительства двух стран взяли ответственность за консервацию подобной формы торговли. Так, в конце 1790-х гг. китайское купечество, торгующее в Маймачене-Кяхте с русскими купцам, получило из Пекина инструкцию, регламентирующую деятельность китайских купцов. Они предполагали введение квот на привозимые к границе товары, дезинформацию русского купечества о состоянии китайского рынка и т. д. [12]. Чуть позже, в 1800 г. русское правительство утверждает таможенные правила русско-китайской торговли, окончательно узаконившие режим прямого товарообмена¹. Объясняя причины жесткой регламентации торговли китайским правительством, А. Н. Хохлов указывал на усиление политики самоизоляции Китая в XVIII — первой половине XIX в. Он полагал, что ужесточение торговых правил корреспондирует с традиционными представлениями китайцев о примате земледелия над торговлей [Там же]. Основной же причиной введения правил в 1800 г. русским правительством, на наш взгляд, стало стремление сохранить экспорт русских товаров в Китай, поскольку вследствие менового характера торговли покупка китайского чая означала и продажу товаров из России. Впоследствии именно собственники текстильных фабрик Европейской части России стали главными адептами менового режима торговли в Кяхте, поскольку именно такая торговля способствовала экспорту русских фабричных товаров в Китай [4, с. 46].

Другой «вечной» проблемой экономических отношений между Россией и Китаем являлся и является поиск путей транспортировки товаров. Часто такой выбор был обусловлен рациональным выбором, поиском наиболее дешевых направлений транспортировки. Однако часто правительства стран принимали решения в ущерб экономической эффективности.

Так, начиная со II в. до н. э. китайские товары доставлялись в Западную Азию и Европу по трансконтинентальному пути, названному впоследствии Великим шелковым путем. Поскольку доставка товаров сухопутным путем была опасна, основной тенденцией развития трансевразийской торговли стало ее смещение к южным морям [7, с. 32–38]. Создание европейцами морских торговых коммуникаций в XVI–XVIII вв., казалось бы, должно было бы решить вопрос о сухопутной трансевразийской торговле Китая с Европой, так как старая система межрегиональных коммуникаций через Западный Китай, Среднюю Азию, Иран и Ближний Восток уже не функционировала. Однако такая трансконтинентальная торговая магистраль неожиданно возрождается намного севернее по территории России в конце XVII в.

С 1741 г. эта торговая артерия соединяла Пекин, Калган, Ургу, Кяхту, Иркутск, Тобольск, Верхотурье, Макарьевскую и Нижегородскую ярмарки. Особенностью данной торговой артерии было то, что она проходила лишь по территории двух держав, т. е. способствовала развитию только России и Китая.

В последней трети XVIII — первой четверти XIX в. это направление становится местом транзитной торговли. Так, в 60–80-е гг. XVIII в. экспорт в Китай российского и транзитного сукна практически сравнялся. В начале же XIX в. в российском экспорте в Китай иностранные товары преобладали над русскими. Это объяснялось несколькими причинами. Во-первых, русские купцы прибегали к транзиту европейских товаров через Россию в Китай вследствие менового характера Кяхтинской торговли. В условиях такой торговли обе стороны постоянно искали товары с целью сбалансировать обмен [3, с. 596–597], т. е. в условиях недостатка товаров для обмена с Китаем и покупки китайских товаров в XVIII в. купечество прибегло к транзиту через Кяхту европейских товаров [11]. Второй причиной транзита стало то, что морская торговля в то время находилась в руках англичан, поэтому для таких континентальных стран, как Австрийская империя, Польша и Пруссия, экспорт товаров в Россию и их последующая поставка в Китай были достаточно выгодны.

В 1840 г. все изменилось. Вследствие заключения Нанкинского договора между Англией и Китаем в 1842 г. победители 1-й опиумной войны заставили Китай открыть для английской торговли приморские города страны и ввести крайне низкий для того вре-

¹ Полное собрание законов российской империи (1649–1825) : в 45 т. СПб., 1830. Т. 26, № 19328.

мени 5%-ный импортный таможенный тариф. Произошедшее событие имело серьезные последствия для сухопутного направления русско-китайской торговли. Во-первых, резко ухудшились условия реализации русских товаров в Китае, промениваемых в Кяхте-Маймачене на китайский чай. В конечном счете, это стало одной из важнейших причин отмены меновой системы торговли в Кяхте, поскольку китайские торговцы все больше требовали за чай живые деньги в золоте и серебре. Во-вторых, открытие Китая для английской торговли привело к росту масштабов морской транспортировки китайского чая в Европу и появлению и развитию контрабандной торговли так называемым «кантонским» чаем через западные границы России. Последовавшая в апреле 1862 г. легализация торговли нанесла тяжелейший удар по сухопутному направлению, поскольку издержки, связанные с морской доставкой чая, были на порядок ниже затрат на транспортировку его по суше с использованием гужевого транспорта. Таким образом, к середине XIX в. сложилась ситуация весьма опасная для торговли через Кяхту, когда дело шло к ее превращению в центр торговли Китая с сибирскими регионами.

Что же способствовало сохранению сухопутной торговой артерии вплоть до строительства Транссибирской железной дороги? Одной из причин неожиданной устойчивости торговли через Кяхту, видимо, стали огромные масштабы территории России. Товары, поступавшие в страну через западные и восточные границы, в силу данного обстоятельства и в условиях слабо развитой транспортной инфраструктуры слабо конкурировали между собой. Еще одним фактором стабилизации сухопутной торговли стала эффективная государственная поддержка данного направления. Государство стремилось уравновесить условия доставки чая морем и по суше. Так, в 1865 г. была установлена пошлина с фунта зеленого и черного чая 15 к., а с кирпичного — 2 к. Пошлина же с фунта доставленного морем чая была определена в 55 (цветочный и зеленый) и 38,5 к. (черный и кирпичный).

Транссибирская железная дорога окончательно спасла сухопутное направление чайной торговли, правда, погубив Кяхтинскую. Товары из Китая очень быстро стали доставляться в Европейскую Россию, что способствовало росту масштабов торговых отношений между Китаем и Россией. Например, по данным М. А. Винокурова и А. П. Суходолова, удельный вес импорта товаров через юго-восточные границы Сибири в 1910 г. был 14–15 % от общероссийского импорта и составлял 131 млн р. [2, с. 278].

Сухопутная железнодорожная магистраль до сих пор является основным каналом поставки товаров из Китая в европейскую часть России.

Список использованной литературы

1. Брюне А. Геополитика меркантилизма: новый взгляд на мировую экономику и международные отношения : пер. с франц. / Антуан Брюне, Жан-Поль Гишар. — М. : Новый хронограф, 2012. — 227 с.
2. Винокуров М. А. Экономика Сибири: 1900–1928 / М. А. Винокуров, А. П. Суходолов. — Новосибирск : Сиб. изд-во фил. РАН, 1995. — 320 с.
3. Гагемейстер Ю. А. Статистическое обозрение Сибири : в 3 ч. Репринтное издание 1854 г. / Ю. А. Гагемейстер. — СПб. : Альфарет, 2009. — Ч. II. — 784 с.
4. Единархова Н. Е. Кяхта и кяхтинская торговля (40–60-е гг. XIX в.) / Н. Е. Единархова. — Иркутск : Отгиск, 2015. — 163 с.
5. Ионичев Н. П. Внешнеэкономические связи России (IX — начало XX века) : учеб. пособие для вузов / Н. П. Ионичев. — М. : Аспект-Пресс, 2001. — 399 с.
6. Непомнин О. Е. История Китая: Эпоха Цин. XVII — начало XX века / О. Е. Непомнин. — М. : Наука, Вост. лит., 2005. — 721 с.
7. Рейснер Л. И. Цивилизация и способ общения / Л. И. Рейснер. — М. : Наука, Вост. лит., 1993. — 308 с.
8. Силин Е. П. Кяхта в XVIII веке: из истории русско-китайской торговли / Е. П. Силин. — Иркутск : ОГИЗ. Иркут. обл. изд-во, 1947. — 204 с.
9. Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.) / М. И. Сладковский. — М. : Наука, 1974. — 439 с.
10. Суходолов А. П. Пути совершенствования экономического сотрудничества Китая и России / А. П. Суходолов, Ван Нана // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2013. — № 6 (92). — С. 104–107.

11. Тагаров Ж. З. Динамика и структура российско-китайской торговли через Кяхту (конец XVIII — середина XIX в.) / Ж. З. Тагаров // Историко-экономические исследования. — 2004. — Т. 4, № 1-2. — С. 151–152.

12. Хохлов А. Н. Кяхтинская торговля и ее место в политике России и Китая (20-е гг. XVIII в. — 50-е гг. XIX в.) / А. Н. Хохлов // Документы опровергают. Против фальсификации истории русско-китайских отношений : сб. ст. / отв. ред. С. Л. Тихвинский. — М. : Мысль, 1982. — С. 119–123.

References

1. Bryune A., Gishar Zh.-P. *Geopolitika merkantilizma: novyi vzglyad na mirovuyu ekonomiku i mezhdunarodnye otnosheniya* [Geopolitics of mercantilism: a new view on the world economy and international relations]. Moscow, Novyi khronograf Publ., 2012. 227 p.

2. Vinokurov M. A., Sukhodolov A. P. *Ekonomika Sibiri. 1900–1928* [The Economy of Siberia. 1900–1928]. Novosibirsk, Nauka Publ., 1997. 320 p.

3. Gagemeister Yu. A. *Statisticheskoe obozrenie Sibiri* [Statistic review of Siberia]. Reprint of the 1854 g. Saint Petersburg, Al'faret Publ., 2009. Pr. II. 784 p.

4. Edinarkhova N. E. *Kyakhta i kyakhtinskaya trgovlya (40–60-e gg. XIX v.)* [Kyakhta and the Kyakhta trade (the 40-60-s of XIX century)]. Irkutsk, Ottisk Publ., 2015. 163 p.

5. Ionichev N. P. *Vneshneekonomicheskie svyazi Rossii (IX — nachalo XX veka)* [Foreign economic relations (IX-early XX century)]. Moscow, Aspekt-Press Publ., 2001. 399 p.

6. Nepomnin O. E. *Istoriya Kitaya: Epokha Tsin. XVII — nachalo XX veka* [History of China: the Tsin Epoch. XVII-early XX century]. Moscow, Nauka, Vostochnaya literatura Publ., 2005. 721 p.

7. Reisner L. I. *Tsivilizatsiya i sposob obshcheniya* [Civilization and a way of communication]. Moscow, Nauka, Vostochnaya literatura Publ., 1993. 308 p.

8. Silin E. P. *Kyakhta v XVIII veke: iz istorii rusko-kitaiskoi trgovli* [Kyakhta in XVIII century: from history of Russo-Chinese trade]. Irkutsk, OGIz. Irkutsk Regional Publishing House Publ., 1947. 204 p.

9. Sladkovsky M. I. *Istoriya trgovno-ekonomicheskikh otnoshenii narodov Rossii s Kitaem (do 1917 g.)* [History of trade and economic relations of Russia's people with China (till 1917)]. Moscow, Nauka Publ., 1974. 439 p.

10. Sukhodolov A. P., Wang Nana. Ways of improving economic cooperation between China and Russia. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2013, no. 6 (92), pp. 104–107. (In Russian).

11. Tagarov Zh. Z. Dynamics and structure of Russo-Chinese trade via Kyakhta (the late XVII-the mid XIX centuries). *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2004, vol. 4, no. 1-2, pp. 151–152. (In Russian).

12. Khokhlov A. N. The Kyakhta trade and its place in policy of Russia and China (the twenties of XVII-the 50-s of XIX centuries). In Tikhvinskii S. L. (ed.). *Dokumenty oprovergayut. Protiv fal'sifikatsii istorii rusko-kitaiskikh otnoshenii* [Documents contradict. Against falsification of history of Russo-Chinese relations]. Moscow, Mysl' Publ., 1982. pp. 119–123. (In Russian).

Информация об авторе

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

Author

Zhargal Z. Tagarov — PhD in Economics, Associate Professor, Chair of World Economy and International Business, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation; e-mail: world_dep@isea.ru.

Библиографическое описание статьи

Тагаров Ж. З. Развитие экономических отношений России и Китая: уроки истории / Б. Ж. Тагаров // Baikal Research Journal. — 2015. — Т. 6, № 5. — DOI : [10.17150/2411-6262.2015.6\(5\).12](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2015.6(5).12).

Reference to article

Tagarov Zh. Z. Development of economic relations of Russia and China: lessons of history. *Baikal Research Journal*, 2015, vol. 6, no. 5. DOI : [10.17150/2411-6262.2015.6\(5\).12](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2015.6(5).12). (In Russian).