

Лучінський І.А.

студент,

Державний заклад «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К.Д. Ушинського»

«ОДЕССА И РУССКО-ИНДО-КИТАЙСКАЯ ТОРГОВЛЯ»

А. РУДИЧ: ПОГЛЯД ЗАЦІКАВЛЕНОГО УЧАСНИКА

Американська дослідниця Патриція Герлігі зв'язки Одеси з Далеким Сходом романтично називає «найекзотичнішим»: «Одним з найекзотичнішим торговельних зв'язків Одеси була торгівля з Далеким Сходом, що надавала місту статусу чайового порту Російської імперії» [1, с. 198]. Дослідження даного напрямку пробуджує інтерес до пошуку маловідомих публікацій, які можуть збагатити науковий пласт з проблеми взаємозв'язків Одеси з Китаєм у ХІХ столітті на політичному, економічному та культурному рівнях. Серед таких публікацій слід виокремити Рудича А. та його збірку «Одесса и русско-индо-китайская торговля» (1876), котра була надрукована в м. Одеса у видавництві «Типографія Л. Нитче».

Даних про автора, зазначеної збірки, нами не було з'ясовано. Видання складається з двох статей, які були опубліковані в газетах «Новоросійск. Телеграфъ» (17 січня 1876 р., № 297) [2, с. 1] та «Одескій Вѣстникъ» (9 березня 1876 р., № 67) [2, с. 9], про що Рудич А. повідомляє у вигляді приміток. У збірці статті подані під назвами: «Къ вопросу объ упадкѣ одесской торговли», «Необходимо употребить энергитескія усилія, чтобы въ обще-русскомъ интересѣ направитъ русско-индо-китайскую торговлю на Одессу, помимо иностранныхъ государствъ». Розглянемо детальніше кожну з вміщених у збірнику статтю.

Стаття «Къ вопросу объ упадкѣ одесской торговли» розміщена на восьми сторінках. У даній статті Рудич А. окреслює проблему наступним чином: «Въ послѣднее время всѣ жалуются на застои и упадокъ одесской торговли. При печальной дѣйствительности представляется мрачная перспектива будущаго и Севастополь, Николаевъ, Волочискъ и Кенигсбергъ пугають одесситовъ, какъ явленія потомковъ Банко поражали фантазію Макбета. По моему скромному мнѣнію, опасенію, что конкуренція этихъ городовъ значительно подорветъ одесскую торговлю, сильно преувеличены» [2, с. 1]. На противагу цим побоюванням автор прагне продемонструвати переваги Одеси, але разом з тим і негаразди, які можуть очікувати місто найближчим часом.

У проблемі індо-китайської торгівлі Рудич А. називає аномалією той факт, що «почти всѣ индійскіе и китайскіе товары должны обходить моремъ всю Европу, побывтъ въ Англіи или въ Пруссіи, заплатитъ тамъ

разныя комисіи, расходы и пошлины, причемъ не дать даже себя понюхать», а лише потім «когда товаръ становится дороже на 15–20%, вмѣсто того, чтобы прямо приходитъ (...) черезъ Суэцкій каналъ» [2, с. 5]. Автор вважає, що подібний стан речей є неприйнятним, позаяк англійці та німці відбирають в Одеси те, що належить безпосередньо місту в економічній площині. Аксиомою називає те, що необхідно мати власний торговельний флот, який би без посередників забезпечував іноземними товарами. Рудич А. переконаний, що усі держави, які мали прямі зносини з Індією та Китаєм, ставали багатшими: «(...) и было бы странно преспокойно давать англійскимъ и нѣмецкимъ купцамъ и городамъ обогащаться на счетъ русскихъ, и англійскому и нѣмецкому торговому флоту развиваться на счетъ русскаго» [2, с. 6].

Для досягнення безпосередньої індо-китайської торгівлі, в баченні автора, не слід «оступать ни предъ какими жертвами». Цій торгівлі має сприяти уряд, місто, Російське товариство пароплавства і торгівлі (РТПіТ) та Одеська залізниця [2, с. 6]. Рудич А., зокрема, окреслює діяльність, яку мають здійснювати вищезазначені суб'єкти з метою сприяння індо-китайської торгівлі: уряд має скерувати, по-перше, відповідну торгівлю за рахунок знижок на мито лише тих товарів, які постачаються безпосередньо з портів Індії та Китаю, по-друге, фінансову підтримку розвитку комерції з торгівлі на Далекому Сході, по-третє, забезпечити «практику» випускникам комерційного училища в Індії чи Китаї за державні кошти, що сприяло би «къ ознакомленію одесситовъ съ индійскими и китайскими товарами»; РТПіТ та Одеська залізниця має сприяти збільшенню кількості східно-океанських рейсів за зниженою фрахтою, знизити тарифи і для інших залізниць; місто Одеса має збудувати доки та створити синдикат, який мав «завести въ Одессѣ аукціоны, подобно тому, какъ они существуютъ въ Лондонѣ, Амстердамѣ, Роттердамѣ и въ другихъ городахъ», що сприятиме залученню купців та фабрикантів в операції купівлі-продажу [2, с. 6–8].

Стаття «Необходимо употребить энергитескія усилія, чтобы въ общерусскомъ интересѣ направить русско-индо-китайскую торговлю на Одессу, помимо иностранныхъ государствъ» розміщена на семи сторінках. У даній статті Рудич А. окреслює проблему у вигляді заходів, котрі має здійснювати держава в умовах конкуренції з Англією, зокрема «постараюсь здѣсь спеціально опредѣлить, на сколько привлечение къ русскимъ портамъ непосредственной торговли съ Индією и Китаємъ можетъ принести пользы въ этомъ случаѣ» [2, с. 10–11].

Автор не володіючи точними даними прагне сформулювати уявлення щодо прибутків та зисків, які може отримати держава користуючись Суецьким каналом: здешевлення товарів на 10%; економія у 10 млн. руб. і відповідно підняття курсу валюти на 5–6%; дешеві ресурси сприятимуть

розвитку фабричної промисловості, яка витіснить іноземні фабрикати і зекономить декілька млн. руб. [2, с. 11]. В статті наголошується, що Москва, як найбільший покупець і споживач індо-китайських товарів, мусить скуповувати відповідні товари в Одесі, таким чином сприяючи її збагаченню [2, с. 12].

У публікації дублюються заходи для сприяння торгівлі з Індією та Китаєм, які були висвітлені у статті «Къ вопросу объ упадкѣ одесской торговли», але з певною конкретизацією. Рудич А. нарікає, що субсидій не було надано індо-китайській торгівлі: «Если на эту линию не будетъ назначено никакой субсидии, то это составитъ главную причину, почему сношенія Россіи съ дальнимъ Востокомъ будутъ туго развиваться» [2, с. 14]. Зазначається, що «Одесса, которая должна быть піонеромъ въ дѣлѣ привлеченія къ Россіи непосредственной торговли съ Индією и Китаемъ, должна бы взять на себя починъ въ этомъ дѣлѣ и ходотайствовать передъ рейсовъ съ Индією и Китаемъ, опредѣливъ обществу субсидію за эту линию въ такому размѣрѣ, въ какомъ, на примѣръ, таковая выдается французскимъ правительствомъ обществу Messagerie Maritimes за тѣ же рейсы» [2, с. 14].

Слід зацентувати увагу на тому, що стаття «Къ вопросу объ упадкѣ одесской торговли» написана 10 грудня 1875 р. в м. Ростов-на-Дону, а «Необходимо употребить энергитескія усилія, чтобы въ обще-русскомъ интересѣ направить русско-индо-китайскую торговлю на Одессу, помимо иностранныхъ государствъ» – 15 березня 1876 р. в м. Ростов-на-Дону.

Таким чином, Рудич А. на тлі суспільного занепокоєння прагнув визначити переваги, перспективи, стратегію встановлення безпосередньої торгівлі з Індією та Китаєм. Він чітко сформулював дії, до котрих мала вдатися держава, місто, РТПіТ та Одеська залізниця з метою збільшення економічного потенціалу як Одеси, так і регіону та країни в цілому. Дана збірка статей має вагоме значення для дослідження контексту розвитку зв'язків Одеси з Далеким Сходом, зокрема Китаєм, у економічній площині.

Список використаних джерел:

1. Герлігі П. Одеса: Історія міста, 1794–1914 / П. Герлігі. – К. : Критика, 1999. – 383 с.
2. Рудич А. Одесса и русско-индо-китайская торговля / А. Рудич. – Одесса : Типографія Л. Нитче, 1876. – 15 с.