

Козловський С. О.

ORCID: 0000-0002-4590-2433

кандидат історичних наук, доцент,

доцент кафедри історії середніх віків та візантиністики

Львівський національний університет імені Івана Франка

м. Львів, Україна

УПРАВЛІННЯ МОРСЬКОЇ ТОРГІВЛІ У СЕРЕДНЬОВІЧНОМУ КИТАЇ ЕПОХ ТАН ТА СУН (VII–XIII СТ.)

Ключові слова: історія Китаю, управління морської торгівлі, шібоші, зовнішня торгівля, мита, династія Тан.

Зовнішня торгівля Китаю протягом усього часу існування держави перебувала під контролем держави, оскільки була одним із головних шляхів поповнення державної скарбниці. Для дотримання державних інтересів у сфері зовнішньої торгівлі в Китаї в різні епохи створювалися спеціальні установи, назви яких, як і коло функцій, що виконувались, іноді зазнавали змін. Державні органи регулювали зовнішню торгівлю, могли обмежити торгівлю з окремими країнами або взагалі заборонити.

В епоху династії Тан (618–907) економіка Китаю ґрунтувалася на аграрному виробництві, однак введення в обіг мідних монет, які мали сталу вагу, затвердження єдиної системи ваг сприяли розвитку торгівлі. Китай торгував із країнами Близького Сходу, Японією, Індостаном, Кореєю та іншими країнами. Торгівельні шляхи проходили як суходолом (Великий шовковий шлях), так і морем. Центром морської торгівлі став порт Гуанчжоу. До китайського імператора прибували посланці Візантії, що засвідчує контакти між обома країнами. Стратегічним торговельним товаром країни був шовк, який високо цінувався у різних країнах.

У часи династії Тан на берегах морів виникла ціла мережа портів – вже згаданий Гуанчжоу, Цюаньчжоу (Тайванська протока), Ханчжоу (затока Ханчжоувань), Фучжоу. Іноземні купці ввозили до Китаю бавовну, сандалове дерево, цукор, слонову і носорогову кістку, корали, а закуповували папір, шовк, порцеляну, чай, лак, лікарські трави та інше [2]. Зовнішня торгівля Китаю розвивалась настільки жваво, що на початку VIII ст., в окремі дні, до Гуанчжоу прибувало до 10 іноземних суден. Влада, зважаючи на зростання торгівлі, вимушена була створити установу, яка б контролювала потоки іноземних товарів. Морська торгівля під час династії Тан була під контролем місцевих урядів. Місцева влада керувала зовнішньою торгівлею у таких містах, як Фучжоу, Цюаньчжоу, Мінчжоу,

Ханчжоу. Місцевий префект видав торгівлею з іншими країнами. Управитель ринку відповідав за міри і ваги, за розмір цін. Після прибуття іноземних кораблів у китайські порти стягувався податок, відомий як мито на якірну стоянку, відповідно до ваги вантажу. Китайські чиновники влаштовували бенкет для огляду імпортованих товарів у бенкетному павільйоні для іноземних купців.

У 661 р. імператор Гао Цзун видав указ, про створення в Гуанчжоу посади “шібоші” – “інспектора торгових кораблів”, який мав керувати закордонним мореплаванням та збором мит [4]. Однак китайський історик, професор Шаньдунського університету Лю Юйфен вважає, що посада “шібоші” була уведена у 714 р. танським імператором, Сюань-цзуном (Лі Лунцзі). У 971 р. імператор Тхай цзу створив у Гуанчжоу Управління морської торгівлі. І саме цю дату більшість китайських істориків і розглядає як час заснування “шібоші”. Дослідники перекладають термін “шібоші” так: “ші” – торгівля, “бо” – великі океанські човни, “ші” – комісар. З цього випливає, що “шібоші” – комісар, який здійснював нагляд за морською міжнародною торгівлею [11, с. 20]. На думку вченого, “шібоші” спочатку займались лише державними закупівлями і лише з часом їхні повноваження були розширені. З введенням посади “шібоші” існували численні конфлікти між ними та представниками місцевої влади.

До другої половини X ст. китайське мореплавання зробило значний крок уперед завдяки успіхам у кораблебудуванні та активному використанню компасу. Передові інженерні рішення дозволяли китайським майстрам будувати кораблі, які за багатьма параметрами переважали човни інших країн [3, с. 40]. Успіхи в мореплаванні стимулювали розвиток зовнішньої морської торгівлі. Іноземці ввозили з Китаю велику кількість порцеляни, кераміки, ювелірних виробів, різноманітних металів та інше, а завозили скло, зброю, прянощі та інше. В епоху Сун значно зросла комерційна складова в заморській торгівлі. Основними причинами, через які правителі Сун стимулювали морську торгівлю, були:

1. Економічна доцільність – імперія Сун, на відміну від Тан, не контролювала коридор Хесі. Іноземні товари, які потрапляли до Китаю Шовковим шляхом після оподаткування різними королівствами в Центральній Азії, в результаті були набагато дорожчими, ніж товари, які прибували до Китаю морем.

2. Компенсувати данину реекспортом продуктів, отриманих від морської торгівлі. Поразки у війнах із Сі Ся (1038–1227), Ляо (916–1125) і Цінь (1115–1234) змусили Сун підписати договори, які призвели до виплати великої кількості срібла, шовку та чаю як щорічної данини цим королівствам. Однак завдяки експорту предметів, отриманих під час торгівлі в Південному морі, Китай отримав змогу утримувати сприятливий торговельний баланс з усіма цими королівствами.

3. Морська торгівля приносила великі прибутки. Дослідник Роберт Гартвелл стверджує, що у 1127–1279 рр. морська торгівля вважалася одним із головних джерел національного доходу [6, с. 62].

У другій половині XI ст. управління морської торгівлі почало ділитись на структурні елементи – шібоу (Департамент морської торгівлі), шібочан (Відділення морської торгівлі) та шібоку (Склад морської торгівлі). У 1132 р. шібоші Ханчжоу набуло статусу Управління морської торгівлі провінції Лянчже і було перенесено в повіт Хуатінг округу Сучжоу [9]. У Ханчжоу залишився підрозділ шібоу. Усього в Управління морської торгівлі Лянчже входило п'ять департаментів морської торгівлі (шібоу): Ханчжоу, Мінчжоу, Сучжоу, Веньчжоу і Цзяньїньцзюнь. Крім того, в 1250 р. до складу Управління увійшло Відділення морської торгівлі (шібочан), створене в Ганьпу.

Основними обов'язками Управління (у багатьох англословних джерелах значиться Бюро) були так:

1. Піклування про іноземних посланців, заохочення іноземних купців приїжджати до Китаю.

2. Огляд суден під час прибуття та відбуття. Чиновники перераховували вантажі та визначали розмір мита. Розмір мита змінювався. Спочатку він становив 1/15 частину товару, а у 1030-х рр. – 1/10 частину [9]. Далі розмір мита почав залежати від типу товарів. Наприклад, мито на “гонкі”, вишукані товари (перли, камфори) становило 1/10 частину, а на “трубі”, повсякденного вжитку (роги носорога, сировина для медицини) – 3/10. Однак вже у 1144 р. з вишуканих товарів стягували вже 4/10 від загальної кількості. Мита приносили державі чималі прибутки і їхній розмір постійно зростав – у 1049 р. було зібрано мит на 13014 кг срібла, у 1087 – 18608, 1113 – 28799 [8, с. 257].

Перед відплиттям іноземного човна з китайського порту чиновники повторно оглядали судно, аби іноземці не вивезли заборонені для експорту товари – мідні монети, коней, книги, бронзовий посуд.

3. Чиновники Управління закуповували в іноземців товари, на які держава мала монополію, за низькими цінами [1, с. 66].

4. Продаж та розповсюдження зібраного [8, с. 259].

5. Управління слідкувало за продажем товарів іноземних та китайських купців. Спочатку товари можна було реалізувати в межах однієї префектури. Однак після зростання контрабанди купці могли продавати товари й у інших префектурах, після отримання “офіційного сертифіката” від Бюро морської торгівлі.

Література:

1. Алимов И. А. Вслед за кистью: Материалы к истории сун-ских авторских сборников бици. Ч. 1. СПб. : Центр “Петербургское востоковедение”, 1996. 272 с.
2. Свет Я. М. За кормой сто тысяч ли. URL: <http://lib.rus. es/b/215011/read>
3. Чжан Сюань. Мореходство в древнем Китае. Москва : Географ-гиз, 1960. 72 с.
4. Baike baidu [Китайська онлайн-енциклопедія]. URL: <http://baike.baidu.com/view/648889.htm>
5. Gungwu Wang. The Nanhai Trade: A Study of the Early History of Chinese Trade in the South China Sea, *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*. Vol. 31. No. 2. 1958. P. 1–135.
6. Hartwell R. The Imperial Treasuries: Finance and Power in Song China, *Bulletin of Sung Yuan Studies*. № 20. 1988. P. 18–89.
7. Schottenhammer A. China’s Rise and Retreat as a Maritime Power. In *Beyond the Silk Roads*. 2019. P. 189–212. (Beyond the Silk Roads). Otto Harrassowitz. <https://doi.org/10.2307/j.ctvckq3m6.15>
8. Sen Tansen. Administration of Maritime Trade during Tang and Song Dynasties // *China Report*, Volume 32(3): 15 – Aug 1, 1996. P. 251–265.
9. Song Huiyao jigao [Собрание сведений о важнейших событиях династии Сун]. URL: ishare.iask.sina.com.cn
10. Song Shi [Летопись династии Сун]. URL: http://www.tianyabook.com/lishi2005/songshi/ssh_289.htm
11. Zhenping W. T’ang Maritime Trade Administration // *Asia Major*. 1991. 4(1). P. 7–38.