

**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

## **МОРСЬКА ТОРГІВЛЯ ТА ПОРТИ РАНЬОСЕРЕДНЬОВІЧНОГО КИТАЮ ЕПОХИ ДИНАСТІЇ ТАН (618–907 рр.)**

**Ключові слова:** історія Китаю, середньовічний Китай, епоха Тан, торгівля, морські порти.

Китайська міжнародна торгівля бере свій початок ще з епохи династії Західна Хань (206 р. до н.е.–9 р. н.е.), коли було відкрито відомий «Шовковий шлях», який пролягав через Центральну Азію. Торгівля у Китаї перебувала під суворим контролем влади і могла здійснюватись спочатку лише державою – приватна торгівля суворо заборонялась. Оскільки китайське суспільство було аграрним, великою пошаною користувались люди, які займались обробіткою землі, а торгівці знаходились на найнижчих щаблях соціальної структури. Купці не могли тривалий час перебувати в одному місті і займались комерцією, селились у певному районі міста. Члени однієї родини могли займатись паралельно і сільським господарством та локальною торгівлею. Головним завданням купців була швидка доставка товарів з однієї місцевості до іншої, тому вони виконували функції кур'єрів. Тривалий час регіон земель на південь від р. Янцзи в уяві китайців асоціювався як (瘴) (*miasma*) – території, які населяють агресивні народи, де багато небезпечних тварин, спека, жажливі хвороби (малярія та проказа). Іноді чиновники, яких призначали на посади в такі регіони, чинили самогубство [2, р. 166].

Вагомі зміни в китайській міжнародній торгівлі відбулись у VIII ст., що пов'язано з цілою низкою подій – Таласька битва 751 р. (поразка військ Тан від армії Аббасидського халіфату) та повстання Ань Лушаня (755–763 рр.) в результаті яких Китай втратив контроль в Центральній Азії, руйнації іригаційних споруд в басейні р. Хуанхе. В умовах, коли використовувати Великий шовковий шлях було неможливо, торгівля перемістилась з північного-сходу країни, на південний-схід, до прибережних районів. Китай почав інтенсивно будувати човни, пор-

тову інфраструктуру, що спричинило поштовх до розвитку морської торгівлі. З'явився «Морський Шовковий шлях», а центрами морської торгівлі стали гирло річки Мінцзян в Східно-Китайському морі, гавань Муланьсі, гавань поблизу м. Цюаньчжоу. Згідно з розповідями китайського ченця та мандрівника Іцзіня (Yijing), у VII ст. з 60 китайських паломників, які вирушили до Індії, 22 прямували суходелом, а решта – морським шляхом [9, р. 352].

У морській торгівлі дуже часто в якості торговців, які отримали назву «міншан», залучали автохтонний народ даньця (танка, 蠻家), який мешкав на узбережжі провінції Фуцзянь. Такий вибір був зумовлений тим, що представники цього етносу в основному займались рибальством, чудово розбирались в мореплаванні, відвідували інші країни. Міншани активно заселяли о.Тайвань, який став перевалочним пунктом в торгівлі між Китаєм, Кореєю, Японією і навіть Індією. Поступово міншани стали створювати торговельні поселення за межами Китаю – своєрідні тогочасні «чайнатауни». В епоху Тан набув поширення ще один термін haishang – морський торговець [5, р. 63].

Найважливішими портами Китаю епохи Тан стали міста Фучжоу, Гуанчжоу, Цюаньчжоу та Ханчжоу. Аби отримати нові джерела прибутку, влада розвивала торгівлю – було уніфіковано систему мір та ваг, запроваджені розрахункові мідні монети, фейпяо (банкноти з матерії чи паперу). У 714 р. була встановлена спеціальна посада «шибоші» (інспектор торгових човнів), який мав слідкувати за торгівлею, регулювати її, слідкувати за збором мит, закуповувати товари для імперського двору. Першим шибоші був призначений керівник двірцевої сторожі Чжоу Цінлі (Zhou Qingli). Обов'язки шибоші могли виконувати також *дзедуші* – губернатори місцевих провінцій. Вантажі доставляли на спеціальні склади, де чиновники зберігали певні предмети розкоші для імператорської родини. Коли прибував останній човен у сезоні, посадовці брали 30% товарів в якості мит. Лише частину свого товару іноземні купці могли продати місцевим торговцям [7, р. 7]. Якщо човен торговця тонує, а його дружина протягом трьох місяців не зверталась до влади, то усе майно загиблого купця відчувувалось на користь держави [5, р. 71].

Китай епохи Тан активно торгував з країнами Південно-Східної Азії, Кореєю, Японією, Персією, Індією, арабськими та навіть африканськими країнами (Бербера та Аксум). Набирала обертів торгівля з народами сучасних Полінезії та Індонезії [6, р. 237]. В епоху династії Тан 24 держави відправили до Китаю 71 місію, більшість з яких були представниками країн Південно-Східної Азії [4, р. 76]. Тривалий час основними предметами торгівлі були дорого вартісні, малогабаритні товари, які користувались попитом у китайської знаті або військових

[7, p. 7]. Китай імпортував тканини з бавовни, роги носорога, сандалове дерево, цукор, слонову кістку, панцири черепахи, інше, а експортував шовк (стратегічний матеріал), порцеляну, папір, лак, інше [8, p. 10]. Наприклад Сілла (Корея) експортувала до Китаю женьшень, коней, собак, хутро тюленів, тканини, а Китай продавав корейцям шовкові тканини, одяг, кераміку [1, p. 217].

Вже у епоху династії Тан, китайці мали потужні човни, здатні долати великі відстані. Зокрема, арабський купець та мандрівник Шулама стверджував, що китайці мали джонки з глибокою осадкою, великі човни, здатні вміщувати 600–700 осіб [10]. Про масштаби морської торгівлі китайців епохи династії Тан свідчить знахідка, яку у 1998 р. виявив у морі поблизу о. Белігунг (Індонезія) яванський рибалка. Мова йде про човен, який затонув приблизно у 830–840-х рр. На борту човна були виявлені срібні злитки, золоті предмети та величезна кількість кераміки (до 100 тис. предметів) [3, p. 211].

Китайські торговці зіштовхувались з багатьма труднощами – мита, свавілля чиновників, пірати. Наприклад у 758 р. Гуанчжоу розграбували арабські та перські торговці, обурені свавіллям чиновників, а у 760 р. погромів від повстанців зазнав Янчжоу [4, p. 79]. У 878 р. Гуанчжоу був знову розграбований загонами бунтівного воєначальника Хуан Чао. У лютому 744 р. загони піратів під керівництвом Ву Лінгуаня атакували порти Тайчжоу та Мінчжоу. Загони пірата Фень Руфаня атакували перські човни, які слідували поблизу Хайнаня.

### Література:

1. Baoming L., Lujun Z. The Maritime Trade of Tang and Silla Li Baoming. Proceedings of the Korean Institute of Navigation and Port Research Conference. 1997. P. 217–221. URL: <https://www.koreascience.or.kr/article/CFKO199711920569162.page> (accept 22.08.2024)

2. Bin Yang. The Zhang on Chinese southern frontiers: Disease constructions, environmental changes, and imperial colonization. *Bulletin of the History of Medicine*. № 84(2). P. 163–192.

3. Flecker M. A 9th-century Arab or Indian shipwreck in Indonesian waters. *The International Journal of Nautical Archaeology*. 2000. 29 (2). P. 199–217

4. Gungwu W. The Nanhai Trade: A study of the early history of Chinese trade in the South China Sea. *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*. 1958. 31(2). P. 1–135.

5. Matsuura A. Chinese Sea Merchants and Pirates. *Cultural Interaction Studies in East Asia; New Methods and Perspectives*. 2012. P. 129–151. URL: <https://kansai-u.repo.nii.ac.jp> (accept 14.09.2024).

6. Miksic J. A comparison between some long-distance trading institutions of the Malacca Straits area and of the western Pacific, in D.T. Bayard (ed.), *Southeast Asian Archaeology at the XV Pacific Science Congress. Studies in Prehistoric Anthropology* Volume 16. Dunedin: University of Otago, 1984. P. 235–253.

7. Miksic J. China and the Maritime Silk Road: from passive to active participant. *Political Science and Public Policy* 2021. P. 2–13. URL: <https://www.elgaronline.com/edcollchap/edcoll/9781789908701/9781789908701.00009.xml> (accept 10.09.2024)

8. Pin-tsun C. Chinese Maritime Trade: The Case of 16th-Century Fu-chien (Fukien). NJ : PhD thesis, Princeton University, 1983. 339 p.

9. Sen T. Yijing and the Buddhist cosmopolis of the seventh century', in H. Saussy (ed.), *Texts and Transformations: Essays in Honor of the 75th Birthday of Victor H. Mair*. Amherst : Cambria Press, 2018. P. 345–368.

10. Trade Under the Tang Dynasty URL: <https://courses.lumenlearning.com/suny-hccc-worldcivilization/chapter/trade-under-the-tang-dynasty/> (accept 27.09.2024)

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-442-2-5>

**Урсуов В. Б.**

*ORCID: 0009-0006-1030-136X*

*кандидат історичних наук,*

*доцент кафедри нової та новітньої історії зарубіжних країн*

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка*

*м. Київ, Україна*

## **ЗМІНА ПІДХОДІВ КИТАЙСЬКОГО КЕРІВНИЦТВА ЩОДО КИТАЙСЬКО-АМЕРИКАНСЬКИХ ВІДНОСИН 1989–2008 РР.**

**Ключові слова:** КНР, США, КПК, багатополарність.

Після жорстокого придушення протестів на площі Тяньаньмень 1989 року, війни в Перській затоці і розпаду Радянського Союзу китайське керівництво перестало розглядати Сполучені Штати як союзника у протидії Радянському Союзу і сприймало США як найбільшу загрозу Китаю та «головного супротивника». Керівництво КПК розпочало здійснювати свою політику 韬光养晦 (приховування