

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ЛУГАНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА  
НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ЦЕНТР ІМЕНІ В.М. БЕЙЛІСА  
СХІД-ЗАХІД: ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ МІЖЦИВІЛІЗАЦІЙНИХ ВЗАЄМОСТОСУНКІВ»  
ІНСТИТУТ СХОДОЗНАВСТВА РАН

ПАМ'ЯТІ ПРОФЕСОРА

Г.А. БОНДАРЄВСЬКОГО

1920  
2003



ВСЕСВІТНЯ ІСТОРІЯ  
ТА АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ  
МІЖНАРОДНИХ  
ВІДНОСИН

МІЖНАРОДНА  
НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

ЧАСТИНА І

ЛУГАНСЬК  
7-8 квітня 2010 р.

THE MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE  
LUHANSK NATIONAL TARAS SHEVCHENKO UNIVERSITY  
THE DEPARTMENT OF WORLD HISTORY AND INTERNATIONAL RELATIONS  
V. BEILIS SCIENTIFIC – RESEARCH CENTER  
“EAST-WEST: THEORY AND HISTORY OF INTERCIVILIZED RELATIONS”  
INSTITUTE OF ORIENTAL STUDIES RAS

THE WORLD HISTORY  
AND ESSENTIAL PROBLEMS  
OF INTERNATIONAL RELATIONS

ARTICLES AND PROCEEDINGS  
INTERNATIONAL  
SCIENTIFIC – PRACTICAL CONFERENCE  
IS DEDICATED IN MEMORY  
OF G.L. BONDAREVSKY  
(1920 – 2003)

PART I

7 – 8 april 2010

Luhansk – 2010

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ УКРАИНЫ  
ЛУГАНСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ ТАРАСА ШЕВЧЕНКО  
КАФЕДРА ВСЕМИРНОЙ ИСТОРИИ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ  
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР ИМЕНИ В.М. БЕЙЛИСА  
«ВОСТОК-ЗАПАД: ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ  
МЕЖЦИВИЛИЗАЦИОННЫХ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ»  
ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ РАН

ВСЕМИРНАЯ ИСТОРИЯ  
И АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ

СТАТЬИ И МАТЕРИАЛЫ  
МЕЖДУНАРОДНОЙ  
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ,  
ПОСВЯЩЕННОЙ ПАМЯТИ ПРОФЕССОРА  
Г.Л. БОНДАРЕВСКОГО  
(1920–2003 гг.)

ЧАСТЬ I

7 – 8 апреля 2010 г.

Луганск – 2010

УДК 94 (100): 327

ББК 63.3 (0) – 6

В 85

**В 85 Всесвітня історія та актуальні проблеми міжнародних відносин:** стат. та матеріали Міжнар. наук.-прак. конф., присвяченої пам'яті професора Г.Л. Бондаревського (7–8 квіт. 2010 р., м. Луганськ). / Під. ред. М.С. Бурьяна. – Луганськ: ТОВ «Віртуальна реальність», Частина I. – 2010. – 442 с.

ISBN 978-966-492-107-4

УДК 94 (100): 327

ББК 63.3 (0) – 6

*Головний редактор* – Бурьян М.С., доктор історичних наук, професор  
*Заступник головного редактора* – Грицьких І.В., кандидат історичних наук, доцент

*Відповідальний секретар* – Ширяєв М.В., кандидат історичних наук, доцент

**Члени редакційної колегії:**

**Бондаревська Л.Г.**, кандидат історичних наук, професор (м. Москва)

**Шаумян Т.Л.**, кандидат історичних наук, керівник Центру індійських досліджень Інституту сходознавства РАН (м. Москва)

**Віднянський С.В.**, доктор історичних наук, професор (м. Київ)

**Качараба С.П.**, доктор історичних наук, професор (м. Львів)

**Коппель О.А.**, доктор історичних наук, професор (м. Київ)

*Рекомендовано до друку на засіданні Вченої ради*

*Луганського національного університету*

*імені Тараса Шевченка*

*(протокол №8 від 26 березня 2010 р.)*

© Бурьян М.С., Ширяєв М.В., 2010

© Науково-дослідний центр імені В.М. Бейліса

«Схід-Захід: теорія та історія

міжцивілізаційних взаємостосунків», 2010

© ТОВ «Віртуальна реальність», 2010

ISBN 978-966-492-107-4

**ЗМІСТ**

<b>Бурьян М.С. (г. Луганск), Бондаревская Л.Г. (г. Москва)</b> Григорий Львович Бондаревский .....	20
<b>Анікєєв Д.О. (м. Луганськ)</b> Твори арабського географа Х століття Абу Ал-Хасана Алі Ал-Масуді як джерело інформації про кочові людності Південно-Східної та Центральної Європи. ....	40
<b>Ачкіназі Б.О. (м. Сімферополь)</b> Формування «ідеї нації» в зовнішній стратегії Франції часів кардинала Ришельє (перша пол. XVII ст.) .....	46
<b>Басняк Ю.А. (м. Чернівці)</b> US-European counter- terrorist collaboration before 2001 and after .....	56
<b>Бондарчук Т.С. (м. Дніпропетровськ)</b> Культурна модернізація Британської Індії за матеріалами російських часописів другої половини XIX ст.: перспективи дослідження .....	61
<b>Бурда І.О. (м. Київ)</b> Релігія та держава в Західній Європі в кінці XIX – на поч. XX ст.: історичний досвід та сучасний стан проблеми .....	68
<b>Василюк В.М. (м. Дніпропетровськ)</b> Сучасна геополітика: український контекст .....	75
<b>Ветох М.В. (м. Чернігів)</b> Проблеми характеру європейської Реформації в працях російських та українських істориків XIX – поч. XX ст. ....	82
<b>Волкова Є.С. (м. Луганськ)</b> Позиція Великобританії та Франції в турецько-єгипетському конфлікті 1831–1833 рр. ....	89
<b>Ганус С.О. (г. Ужгород)</b> Геттингенський історик И.К. Гаттерер и немецкая просветительская историография. .	97
<b>Гаухман М.В. (м. Луганськ)</b> Націоналізуючи єврейське питання: сіонізм і російський уряд на початку XX ст. ....	104
<b>Гогоша О.І. (м. Львів)</b> Особливості сучасних міжнародних відносин та роль ООН у гарантуванні колективної безпеки .....	111

<b>Гончаренко А.В. (м. Суми)</b> Британсько-російські переговори в східному питанні: проект Е. Дербі (вересень – листопад 1876 р.) . . . . .	117
<b>Гончаренко Л.Л. (м. Суми)</b> Тиск німецьких колоніальних товариств на політику О. Бісмарка щодо посилення експансії у Східній Африці (1888–1889 рр.) . . . . .	123
<b>Давлєтов О.Р. (м. Запоріжжя)</b> Уряд «національної концентрації» Адольфа Гітлера й початок процесу трансформації Веймарської Республіки в Третій рейх (1933–1935 рр.) . . . . .	128
<b>Дібас О.А. (м. Луганськ)</b> «Устав гірничий» як джерело з історії іноземного інвестування промисловості Півдня Росії (1861–1914 рр) . . . . .	133
<b>Дическул В.М. (г. Київ)</b> Американская историография о политике США в Китае в 1921–1931 гг. . . . .	140
<b>Демин О.Б. (г. Одесса)</b> Англия и поиски английского пути на Восток (XVI – первая половина XVII века) . . . . .	147
<b>Доценко К.О. (м. Запоріжжя)</b> Сучасна вітчизняна історіографія досліджень Єдиної Європи . . . . .	155
<b>Дудко І.Д. (м. Київ)</b> Доктрина Обама: її зміст і тенденції реалізації на євроатлантичному просторі . . . . .	161
<b>Дутчак О.І. (м. Івано-Франківськ)</b> Історіографічні міфологеми про українсько-польські відносини другої половини XIX – початку XX ст. . . . .	169
<b>Заїкіна Л.С. (м. Луганськ)</b> Ідеологічний аспект холодної війни за матеріалами «The Daily Telegraph» та «The Times» . . . . .	174
<b>Зінченко О.В. (м. Харків)</b> Чичерін Б.М. про зовнішню політику Миколи І. . . . .	178
<b>Зубик Н.О. (м. Запоріжжя)</b> Ренесансний театр Єлизавети І: наукові пошуки на початку XX ст. . . . .	185
<b>Казакова О.М. (м. Запоріжжя)</b> Заходи «соціального маневрування» нацистської влади на теренах генерального губернаторства в 1939–1941 рр. . . . .	191

<b>Каковкіна О.М. (м. Дніпропетровськ)</b> Проблеми дослідження українсько-болгарських взаємин XX ст. в сучасних вітчизняних розвідках . . . . .	197
<b>Каріков С.А. (м. Харків)</b> Основні напрями політики курфюрста Августа Саксонського . . . . .	203
<b>Коваленко Л.В. (м. Запоріжжя)</b> «Визначення формули обговорення німецького об'єднання 1990 р.: «4+0», «2+0», «3+2» чи «2+4»?». . . . .	209
<b>Ковальський С.В. (м. Одеса)</b> ООН у вирішенні кіпрського питання 1955–1960 рр. . . . .	216
<b>Ладига О.І. (м. Луганськ)</b> Антигітлерівська коаліція та Фінляндія: шляхи побудови нових відносин . . . . .	225
<b>Ласкавий Д.В. (м. Луганськ)</b> «Угода про червону межу» й вирішення Східного питання . . . . .	232
<b>Легкоступ А.І. (м. Донецьк)</b> Ідеї англійських просвітників другої половини XVIII ст. щодо грошового обороту . . . . .	235
<b>Личко С.О. (м. Суми)</b> Вільгельм II та формування нового курсу в колоніальній політиці Німеччини (1891–1899 рр.) . . . . .	239
<b>Магда Є.В. (м. Київ)</b> Зміни в російській енергетичній політиці в умовах світової фінансової кризи . . . . .	243
<b>Маклюк О. М. (м. Запоріжжя)</b> «Реформаційний парламент»: особливості формування засад політичної культури в англійській історичній традиції раннього Нового часу . . . . .	249
<b>Матлай Л.С. (м. Київ)</b> Діяльність зовнішньополітичного відомства Іспанії в умовах демократичних перетворень (70–90-ті роки XX ст.) . . . . .	255
<b>Міюц Ю.В. (м. Запоріжжя)</b> Перебудова шкільної освіти у Третньому рейху (1933–1939 рр.): на прикладі діяльності Національно-політичних виховних закладів («Наполас») . . . . .	264
<b>Морква В.П. (Ankara, Turkey)</b> A brief glance at the nature of the Ottoman-Russian relations in 1794–1798 . . . . .	269

<b>Набока А.В. (м. Луганськ)</b> Тайвань та політика Великобританії в Китаї в першій половині ХІХ ст. ....	274
<b>Науменко М.І. (м. Київ)</b> Українсько-азербайджанське співробітництво в галузі освіти: сучасний етап .....	278
<b>Нечаюк І.О. (м. Київ)</b> Історичні передумови вступу Туреччини в ЄС: скептична Європа чи євроскептична Туреччина .....	286
<b>Оксамитний Ю.А. (м. Луцьк)</b> Роль СРСР в утворенні Держави Ізраїль .....	291
<b>Пилипенко В.М. (м. Чернігів)</b> Антиосманська пропаганда в Речі Посполитій у кінці ХVІ ст. ....	299
<b>Подобінська Т.О. (м. Київ)</b> Концептуальні підходи до утворення альянсів та союзів у зовнішній політиці США ...	305
<b>Пронь С.В. (м. Миколаїв)</b> Американська політика в Китаї наприкінці 1940-х років: поразка чи перемога? .....	312
<b>Пронь Т.М. (м. Миколаїв)</b> Сучасна польська історіографія про становище українців у Польщі після закінчення Другої світової війни. ....	319
<b>Русakov К.А. (г. Луганск)</b> Война за австрийское наследство (1740–1748 гг.) как пролог «дипломатической революции» 1756 г. ....	327
<b>Савенков В.В., Савенкова И.Ю. (г. Луганск)</b> Проблема развития новых путей на Восток во взаимоотношениях британского парламента, Ост-Индской компании и «аутсайдеров» (1813–1833 гг.) .....	332
<b>Саранов С.В. (г. Луганск)</b> Французская военная экспедиция в Алжир 1830 г. и нарастание франко-британских противоречий в Восточном вопросе 1831–1833 гг. ....	345
<b>Сверчкова Н.О. (г. Луганск)</b> «Луизианский вопрос» во франко-американских отношениях в 1801–1803 гг. ....	349
<b>Священко З.В. (м. Умань)</b> Європа і США: геополітичне суперництво .....	356

<b>Сич А.И. (г. Черновцы)</b> Молдавия в планах английской дипломатии в конце ХVІ в. ....	363
<b>Скрипник О.М. (м. Черкаси)</b> Україно-китайські відносини в ХХІ ст. ....	372
<b>Ткачик О.О. (м. Луцьк)</b> Договірні-правовий зріз українсько-сербських відносин у 1992–2006 рр. ....	379
<b>Фоміна О.В. (м. Луганськ)</b> Британська імперія в кінці ХІХ – на початку ХХ ст. і Редьярд Кіплінг .....	386
<b>Харьковський Р.Г. (г. Луганск)</b> Политика Франции в отношении Египта, 1814 – 1830 гг. ....	389
<b>Чаїнський Ю.О. (м. Київ)</b> Позиція Великої Британії і Франції щодо проблеми Цешинської Сілезії в 1918–1919 рр.) .....	396
<b>Черкасов С.С. (м. Запоріжжя)</b> Шляхетська реформація та селянська проблема в Польщі ХVІ–ХVІІ ст.: пошук шляхів вирішення .....	405
<b>Чорноплеча О.С. (м. Київ)</b> Глобальна економічна криза та транзитивні країни ХХІ століття .....	412
<b>Шимкевич К.О. (м. Запоріжжя)</b> Сили ООН з охорони в колишній Югославії: від миротворчої діяльності до військового втручання. ....	418
<b>Щербань П.М., Щербань Т.Ю. (м. Суми)</b> Системні суспільні трансформації в країнах Центральної та Південно-Східної Європи: реалізація стратегії залежної модернізації .....	425
<b>Яцечко С.В. (м. Луцьк)</b> Католицька церква й влада в Польщі у 1956–1970 рр. ....	431

*Савенков В.В., Савенкова И.Ю. (г. Луганск)*

**ПРОБЛЕМА РАЗВИТИЯ НОВЫХ ПУТЕЙ НА ВОСТОК  
ВО ВЗАИМООТНОШЕНИЯХ  
БРИТАНСКОГО ПАРЛАМЕНТА, ОСТ-ИНДСКОЙ  
КОМПАНИИ И «АУТСАЙДЕРОВ»  
(1813–1833 ГГ.)**

Представленная работа посвящена исследованию специфики борьбы, развернувшейся в первой трети XIX ст. внутри британского общества вокруг проблемы развития новых, более коротких и удобных путей доступа на Восток, альтернативных традиционному для англичан маршруту вокруг мыса Доброй Надежды. Содержание этой борьбы в рассматриваемый период определялось столкновением интересов привилегированной Ост-Индской компании (далее – ОИК), обладавшей монополией в деле сообщения со странами Востока, а также «посторонних», «аутсайдеров» – непривилегированных предпринимателей, которых соображения бизнеса подталкивали к поиску и развитию более удобных путей доступа в этот регион планеты.

Практически с момента своего основания (1600 г.) «достопочтенная корпорация с Лиденхолл-стрит» (ОИК) являлась объектом нападков со стороны других английских купцов и компаний, рассматривавших ее монополию на торговлю с Востоком как не соответствующую национальным интересам страны. С течением времени аргументы противников Компании менялись, неизменным оставался лишь общий смысл критики. Наиболее острый характер эта борьба приобрела в первой трети XIX в. вследствие развертывания первой промышленной революции, выдвинувшей на передний план принципы свободной торговли (фритрейда).

Стремительный рост машинного производства, развитие новых отраслей промышленности и судостроения вызвали потребность Англии во внешних источниках дешевого сырья. Не менее насущной была проблема реализации готовой продукции, переполнившей внутренний рынок. Однако практически с на-

чала XIX в. молодая британская промышленность оказалась в весьма затруднительном положении – континентальная блокада Наполеона (1806) и англо-американская война (1812) лишили англичан двух основных направлений внешнеэкономической деятельности. Единственным выходом из создавшейся ситуации казалось обеспечение неограниченного доступа на емкие рынки стран Востока, и, прежде всего, – Индии и Китая.

Логическим следствием этого явился парламентский акт от 21 июля 1813 г., лишивший ОИК исключительной монополии на торговлю с Востоком. Действительно, уже за первые 15 лет действия новой хартии общая сумма экспорта Великобритании в страны Востока, во многом благодаря деятельности частных торговцев, возросла с 1 млн. 741 тыс. до 4 млн. 35 тыс. ф. ст., а импорта из этих стран, соответственно, с 6 млн. 298 тыс. до 10 млн. 543 тыс. ф. ст.

Однако на практике деятельность «аутсайдеров», как и ранее, затруднялась целым рядом ограничений. Помимо очень выгодной чайной торговли (ст. VIII) ОИК удалось оставить за собой монополию на торговлю с Китаем (ст. II), а также право на выдачу лицензий частным торговцам, желавшим торговать с Цейлоном, Малаккой, Явой и другими островами Индийского и Тихого океанов (ст. VI). И даже приобретя отнюдь не дешевую лицензию, «аутсайдеры» должны были использовать для перевозок грузов суда тоннажем не менее 350 т. (ст. XIII), направляясь в Индию, обязательно зайти в любой порт Соединенного королевства, предоставлять чиновникам Компании подробный отчет о характере груза, дате отправления и пункте назначения (ст. VII, X, XIV), реализацию товаров осуществлять только в Мадрасе и Калькутте, а также выполнять много других обременительных процедур, которыми регламентировалась их торговая деятельность на Востоке (ст. XV–XXXIII). Принимая же во внимание тот факт, что европейские страны и США, начиная с середины 20-х гг. XIX в., все более эффективно защищали своих производителей от массовых британских товаров посредством высоких таможенных тарифов – дальнейшее развитие восточного вектора британской торговли превратилось в одну из актуальнейших проблем политической жизни Великобритании.

Как следствие, именно в этот период окончательно оформились новые черты противостояния монополии ОИК. И если ранее главное наступление на позиции Компании велось, как правило, со стороны британских аристократов и купцов Сити, то в рассматриваемый период на первый план выходят принципиально новые общественные объединения, стремившиеся изменить характер англо-индийского торгового обмена в целом, полностью устранив из него ОИК. Представителями таких организаций были, в основном, текстильные промышленники, купцы и судовладельцы Соединенного королевства, вполне обоснованно считавшие все ограничения и бюрократические препоны, установленные по условиям хартии 1813 г., лишним препятствием на их и без того опасном и трудном пути на Восток.

Одной из наиболее влиятельных «аутсайдерских» организаций являлась Ливерпульская Ост-Индская ассоциация, основанная в 1812 г. купцом Дж. Гладстоном, который в свое время серьезно заинтересовался индийским рынком. Именно его фирма – «John Gladstone & Co.» – была первой частной компанией, отправившей в Индию судно с товарами после упразднения исключительной монополии ОИК. Объединив в своих рядах непривилегированных промышленников и судовладельцев, Ливерпульская Ост-Индская ассоциация вскоре выдвинула собственную программу развития восточной торговли Великобритании.

Указывая на быстрое нарастание кризисных явлений в англо-индийской торговле, и, как следствие, усиление позиций основных конкурентов Великобритании (прежде всего – французов), члены ассоциации поясняли это обстоятельство органической неспособностью Компании приспособиться к новому типу экономических отношений, что, в свою очередь, серьезно угрожало интересам страны на Востоке. Исходя из этого, ассоциация требовала окончательного устранения всех препятствий для свободной торговли с Индией и Китаем. С 1818 г. интересы ассоциации были представлены и в парламенте – Дж. Гладстон и несколько его единомышленников стали членами палаты общин и впоследствии не раз входили в состав специальных парламентских комитетов по «поддержанию и улучшению внешней торговли страны».

Подобные общественные объединения в конце 20-х – в начале 30-х гг. развернули активную деятельность в Манчестере, Глазго, Бирмингеме, Лидсе, Бристоле и других городах Соединенного королевства. Размах пропагандистской кампании был беспрецедентным. Один из наиболее последовательных противников ОИК – публицист и издатель, член парламента Дж. С. Бэкингом в 1829 г. отправился в лекционное турне по ведущим промышленным центрам Великобритании. Приводя многочисленные факты злоупотреблений и коррупции со стороны руководства ОИК, он убедительно доказывал пагубное влияние существования этой монополии не только на внешнюю торговлю, но и на социально-экономические отношения внутри страны. Как следствие, резко возросло количество петиций, поданных в парламент с требованием вообще не продлять хартию ОИК.

Борьба вокруг ост-индской монополии в этот период явилась также неотъемлемой составляющей общebritанской борьбы за реформу избирательного права. Лишь обеспечив себе устойчивое большинство в парламенте, «аутсайдеры» могли рассчитывать на успешное разрешение поставленной задачи – лишить ОИК остатков привилегий и перейти к эффективному освоению восточных рынков.

Вместе с тем, в рассматриваемый период борьба вокруг монопольного статуса приобрела еще один новый аспект – к традиционной критике в адрес ОИК в этот период добавилось еще и обвинение в проведении «недальновидной политики» в вопросе развития новых перспективных путей англо-индийского сообщения. Помимо прочего, условия хартии 1813 г. определяли единственный путь, которым должны были пользоваться все непривилегированные купцы и компании, желавшие торговать с Индией – вокруг мыса Доброй Надежды. Действительно, этот маршрут на тот момент считался основным как для нужд грузоперевозок, так и для транспортировки почты и пассажиров, поскольку был не только хорошо изучен, но и относительно безопасен – по итогам наполеоновских войн Великобритания обеспечила себе полную монополию сообщения с Индией.

Единственным, но от того не менее ощутимым недостатком этого маршрута была его большая протяженность. И если ОИК на протяжении столетий ее деятельности вполне устраивал этот

традиционный путь, то «аутсайдеры» уже не могли мириться с крайне низкой скоростью ведения торговых операций (путь лишь в одном направлении – из Лондона в Калькутту мог занимать более полугода). Поворот к политике фритрейда крайне обострил конкурентную борьбу «посторонних» компаний, особенно – так называемых «управляющих агентств» или «посреднических домов» (Managing Agency Houses), стремившихся к быстрому освоению восточных рынков. Разветвленная же сеть военно-торговых коммуникаций (преимущественно – караванных путей), существовавшая на территории Османской империи и на протяжении многих столетий использовавшаяся в качестве промежуточного звена между Европой и Азией, по причине своей архаичности все менее отвечала потребностям быстро развивавшейся британской экономики.

Именно насущная потребность в более быстрых каналах передачи деловой и личной корреспонденции, возникавшая в этих условиях, подтолкнула «аутсайдеров» к поиску новых путей на Восток. Характерно, что инициатива в таком поиске исходила не только из Соединенного королевства, но и с Востока. В определенной степени это объясняется тем, что население британских коммерческих общин в Индии, так называемые «англо-индийцы» (Anglo-Indians), численность которых в начале XIX в. быстро возрастала, в своей предпринимательской и общественной деятельности было тесно связано с метрополией. По этой причине именно англо-индийцы стремились поддерживать с метрополией более тесную связь посредством ускорения доставки почтовых отправок и пассажирских перевозок.

Возможность разрешения указанной проблемы англо-индийцы связывали, прежде всего, с использованием принципиально нового транспортного средства – парохода, который быстро завоевывал популярность среди судовладельцев. С целью скорейшей организации регулярного сообщения с метрополией, при поддержке генерал-губернатора лорда Эмхерста, англо-индийцы крупнейших портовых городов Индии – Бомбея, Мадраса и Калькутты – создали так называемые «паровые комитеты» (Steam Committees) и организовали денежные подписки на приобретение пароходов и всего необходимого для их эксплуатации. Впрочем, первая же попытка ускорить таким об-

разом англо-индийское сообщение, осуществленная капитаном Дж. Г. Джонстоном на пароходе «Энтерпрайз» в 1825 г. окончилась провалом. Исполняя регламентации ОИК относительно маршрута доступа в Индию, Джонстон отправился вокруг мыса Доброй Надежды, однако непригодность небольшого по размеру «Энтерпрайза» для океанских маршрутов большой протяженности не позволила ему в конечном итоге превзойти по скорости парусные суда ОИК.

Намного большую эффективность пароход продемонстрировал на альтернативном маршруте, проходившем от Бомбея через Красное море и Египет до Средиземноморья, а оттуда – через Гибралтар до портов Соединенного королевства. Этот маршрут был для англо-индийцев наиболее удобным: его использование не только сокращало расстояние до Индии почти вдвое, но и предполагало пересечение относительно небольшого промежутка суши – Суэцкого перешейка, что, в свою очередь, сулило незначительные расходы на организацию наземного транзита. Плавание по этому маршруту представлялось относительно безопасным для несовершенных пароходов тех лет, поскольку на протяжении значительной части пути суда двигались вдоль западного побережья Индии и Аравийского полуострова. Уже первый рейс, осуществленный по этому маршруту в 1830 г. пароходом «Хью Линдсей», доказал полную пригодность этого пути для нужд быстрого англо-индийского сообщения. Почта и пассажиры из Бомбея, отправленные на этом судне, достигли Лондона через 59 суток, т.е. вдвое быстрее, чем обычно на парусниках. Последующие рейсы по этому маршруту лишь подтвердили верность расчетов англо-индийцев.

Однако вышеупомянутые успехи не нашли понимания на Лиденхолл-стрит – 14 марта 1832 г. Тайный комитет Совета директоров ОИК направил губернатору Бомбея Дж. Малькольму, по инициативе которого и был организован первый экспериментальный рейс по новому маршруту, депешу, в которой запретил «предпринимать в этом направлении какие-либо дальнейшие меры, связанные с расходами, без нашей на то предварительной санкции». В Индия-хауз (правление ОИК) вообще достаточно нервно реагировали на сам факт деятельности «паровых комитетов» и представителей индийской администрации, и, если



и отвечали на их обращение за помощью, то лишь в форме указаний на чрезмерные расходы, связанные с этой деятельностью. Экономическое положение ОИК, бывшее по существу нестабильным уже к началу XIX в., стало быстро ухудшаться после упразднения ее исключительной монополии. В таких условиях Совет директоров, и без того не отличавшийся энтузиазмом в отношении любых нововведений, предлагавшихся частными торговцами, однозначно негативно воспринимал проекты, связанные со значительными финансовыми затратами. На Лиденхолл-стрит считали, что ускорение доставки официальной и частной корреспонденции в целом не оправдывает высоких затрат на строительство и эксплуатацию паромов. Определенную роль сыграло также опасение директоров относительно того, что развитие более быстрого и регулярного сообщения привлечет к Индии еще более широкое внимание желающих поживиться ее ресурсами и усложнит и без того непростую борьбу Компании за сохранение собственных торговых позиций. Как следствие, после некоторых колебаний руководство ОИК окончательно определилось с позицией в отношении проблемы развития трансегипетских коммуникаций, тем самым вынудив «аутсайдеров» прибавить упомянутую проблему к числу главных аргументов в пользу лишения ОИК остатков привилегий.

На то время рейсы «Хью Линдсея» уже успели привлечь к новому пути англо-индийских коммуникаций широкое внимание как в Индии, так и в Великобритании. Перспективы паромного сообщения с Индией широко освещались на страницах британской и англо-индийской прессы. Ажиотаж вокруг проблемы ускорения сообщения с Востоком в немалой степени подогревался волной банкротств, прокатившейся среди британских посреднических торговых домов в Индии в 1829–1833 гг.

Разумеется, при тогдашних средствах сообщения невозможно было направить весь объем англо-индийского товарного обмена по новому маршруту, поскольку на нем еще не существовало ни оборудованных портов, ни какой-либо инфраструктуры для быстрого пересечения грузами Суэцкого перешейка. Однако организация экспресс-перевозок почты и прежде всего правительственной и деловой корреспонденции, а также пассажиров уже на то время была вполне разрешимой задачей. Осознавая это,

несколько крупных торговых домов Лондона заинтересовались проектом организации такой экспресс-линии, организовав собственный «паровой комитет». Представители же торговой палаты Ливерпуля еще 30 мая 1831 г. выступили с инициативой подачи в парламент петиции с требованием приостановить действие акта 1813 г., согласно которому отправка англо-индийской корреспонденции должна была стоить не более 2 пенсов за письмо. Эта инициатива вскоре была подхвачена в Манчестере, Бирмингеме, Лидсе, Глазго и других городах: по мнению предпринимателей, указанная мера должна была повысить рентабельность использования нового маршрута, и, как следствие, способствовать дальнейшему его развитию. Кроме того, расчеты «аутсайдеров» предусматривали транспортировку по новому маршруту также и некоторых групп товаров – в начале 1830-х гг. среди британских текстильщиков быстро распространялась мысль о целесообразности перехода на дешевый хлопок-сырец из Индии.

Определенную заинтересованность проекты трансближневосточного сообщения вызывали также у военных, рассматривавших возможность использования новой коммуникационной линии для обеспечения безопасности границ Индии тем пристальнее, чем большей становилась степень контроля британского государства над индийскими владениями ОИК.

Логическим следствием широкого обсуждения в британском обществе новой проблемы, возникшей во взаимоотношениях руководства ОИК с «аутсайдерами», была постановка этой проблемы на повестку дня в парламенте. Так, еще 27 января 1832 г. палата общин санкционировала назначение Специального комитета, имевшего целью изучение «существующего положения дел ОИК, а также состояния торговли между Великобританией, Ост-Индией и Китаем». Возглавил комитет президент Контрольного совета по делам Индии сэръ Ч. Грант.

Среди широкого круга аспектов деятельности ОИК – торгового, финансового, общественного, военного и пр., который должен был исследовать Комитет, должное место занимала проблема паромного сообщения с Индией. Были составлены списки вопросов, касавшиеся деятельности администрации губернаторств Индии, «паровых комитетов» и частных лиц в рамках разрешения означенной проблемы. Ознакомившись со

свидетельствами основных участников процесса, статистическими данными, а также с поточной перепиской между Советом директоров и «людьми на местах», в частности – Дж. Малькольмом, лордами Эмхерстом и Бентинком, Комитет не пришел к определенным выводам.

Единственным, что вообще не вызывало сомнений, был факт нецелесообразности использования тогдашних пароходов для ускорения сообщения с Индией по маршруту вокруг Африки. В отношении же «египетского» маршрута оставалось еще много неразрешенных проблем. Так, еще не была полностью картографирована акватория Красного моря; на пути между Бомбеем и Суэцем отсутствовали стационарные угольные станции, требовавшиеся для тогдашних несовершенных пароходов; данные об экспериментальных рейсах носили неполный характер. В силу вышеперечисленного финансовая целесообразность всего предприятия считалась более чем сомнительной.

Как следствие, отчет Специального комитета, представленный на рассмотрение парламента в августе 1832 г., был лишен каких-либо практических рекомендаций в отношении будущих перспектив англо-индийского пароходного сообщения. Казалось бы, подобные выводы комитета не оставляли англо-индийским энтузиастам никаких шансов. Однако дальнейшее развитие событий опровергло это предположение.

За период деятельности Специального комитета произошли серьезные изменения как в самом Соединенном королевстве, так и за его пределами. Во-первых, 7 июня 1832 г. получил королевское утверждение (Royal Assent) и приобрел силу закона вотированный незадолго до этого в парламенте билль об избирательной реформе. Выборы в новый парламент, завершившиеся в декабре того же года, зафиксировали существенное усиление позиций широкого круга частных предпринимателей, в том числе – и представителей «посторонних» компаний, связанных с восточной торговлей. Это дало последним возможность оказывать более непосредственное влияние на формирование политического курса правительства. Позиции же ОИК в высшем законодательном органе Великобритании, напротив, были ослаблены: из 60 ее сторонников (среди которых было 9 директоров) в пореформенный парламент попали лишь 45, из них – лишь 3 дирек-

тора. Все это создавало реальные предпосылки для успешного разрешения всего комплекса проблем, связанных с существованием монополии ОИК, в том числе – и проблемы развития новых путей на Восток.

Во-вторых, британские правящие круги и без изменений в парламенте имели достаточно оснований для повышенного внимания к маршрутам в Индию, пролежавшим через регион Ближнего и Среднего Востока. Недавние Туркманчайский (1828) и Адрианопольский (1829) мирные договоры зафиксировали значительное усиление позиций России в этом регионе. Другой колониальный соперник Великобритании на Востоке – Франция – не только установила свой контроль над Алжиром в следующем 1830 г., но и стала серьезно рассматривать Египет (и Левант в целом) в качестве плацдарма для расширения своей экспансии. Значительная активизация деятельности французских дипломатических агентов в Египте и Сирии была не последним фактором, вызвавшим вооруженный конфликт между египетским пашой Мухаммедом Али и османским султаном Махмудом II в 1831 г. Таким образом, в случае успеха профранцузки настроенного паши (который был совсем близок к взятию Константинополя в конце 1832 г.) сферы непосредственного влияния России и Франции в этом регионе могли сомкнуться, тем самым лишив Великобританию возможности поддержания быстрого и безопасного сообщения с Индией. Необходимость сохранения свободного доступа в Индию, возникшая при этих обстоятельствах, окончательно сфокусировала внимание британского правительства на положении ОИК, в ведении которой находились все вопросы, связанные с поддержанием восточных владений Великобритании.

Как следствие, обновленный парламент, собравшись на свое первое заседание 29 января 1833 г., продолжил работу с материалами многотомного отчета, представленного Специальным комитетом. Весна и лето 1833 г. прошли в напряженных дебатах относительно содержания будущей хартии ОИК, и в конечном итоге правительству Ч. Грэя при поддержке фритредеров все же удалось одержать победу: 26 июля с третьей попытки был принят соответствующий билль, согласно которому новая хартия вступала в действие с 22 апреля 1834 г. сроком на 20 лет.

Несмотря на то, что административные прерогативы ОИК по условиям этого акта сохранялись практически в полном объеме, принятие этого акта можно считать поворотным пунктом в деле развития англичанами новых путей на Восток. Это объясняется следующими соображениями:

– обнаружение всесторонней информации о развитии нового маршрута, произошедшее в ходе парламентских заседаний, в значительной степени помогло развеять окончательные сомнения относительно практичности новой линии англо-индийских коммуникаций, существовавшие до этого в среде британских предпринимателей;

– ликвидация каких-либо ограничений в отношении путей и мест доступа «посторонних» предпринимателей в Индию (ст. II) снимала проблему бюрократической волокиты, что позволяло им не только существенно экономить время и деньги, но и открывало широкий простор для поиска наиболее приемлемых путей сообщения с этой страной;

– фактическое прекращение торговой деятельности ОИК (ст. IV хартии) позволило значительно повысить рентабельность новых маршрутов англо-индийского сообщения с первых же рейсов, и прежде всего за счет ликвидации монополии на торговлю чаем (ст. III);

– принятие правительством на себя финансовых обязательств Компании (ст. IV) расширяло перспективы для дальнейшей экспериментальной деятельности «паровых комитетов», поскольку поддержка их усилий отныне производилась не только из более чем скромных средств ОИК, но и из государственного бюджета;

– значительное расширение полномочий Контрольного совета подтолкнуло Совет директоров ОИК, и без того находившийся под давлением всесторонней критики, к пересмотру собственной политики в экономической сфере англо-индийских отношений, в том числе и в отношении новых путей сообщения. Проведение же более прогрессивной (с точки зрения «аутсайдеров») политики позволяло руководству ОИК надеяться на определенную поддержку правительства и отсрочку в установлении прямого государственного контроля над Индией;

– в силу целого ряда причин внешнеполитического характера, и прежде всего событий первого турецко-египетского конфликта (1831–1833), британское правительство вынуждено было унаследовать от ОИК не только упомянутые выше обязательства перед акционерами, но и нелегкую задачу обеспечения безопасности северо-западных границ Индии.

В этом отношении весьма красноречивым представляется выступление известного деятеля консервативной партии сэра Р.Г. Инглиса в палате общин незадолго до решающего голосования по новой хартии ОИК. Указывая на недопустимость дальнейшего проведения Компанией «политики безразличия в отношении развития парового судоходства через Красное море и Евфрат» в условиях, когда Россия и Франция угрожают Индийской империи, Инглис пришел к заключению о том, что «развитие и поддержание прямого и быстрого сообщения между Англией и Индией является важнейшей предпосылкой сохранения нашей империи в Азии». Дальнейшее развитие событий показало, что эти слова во многом стали пророческими.

Таким образом, изменение характера борьбы вокруг монопольного статуса Ост-Индской компании, происходившее в первой трети XIX в., представляло собой логическое следствие социально-экономических и политических процессов, развивавшихся в британском обществе. Ликвидация исключительной монополии Компании, произошедшая в 1813 г., стала лишь первым шагом на пути к обеспечению широкого и удобного доступа к бездонным восточным рынкам британских «аутсайдеров», поскольку последние еще не имели на то время достаточного для этого политического влияния. Лишь с изменением баланса сил в британских правящих кругах, произошедшим вследствие парламентской реформы 1832 г., у них появилась возможность вынести проблему обеспечения быстрого и регулярного англо-индийского сообщения на обсуждение высшего законодательного органа страны. Принятие же в 1833 г. новой хартии ОИК положило начало переходу означенной проблемы в разряд приоритетных задач внешней политики Великобритании: уже в следующем году проблема транс-ближневосточного сообщения была поставлена на повестку дня парламента, был назначен Специальный комитет для более детального ее исследования

и (впервые в британской истории!) ассигнованы бюджетные средства на проведение широкомасштабных геодезических и гидрографических исследований.

Вместе с тем, рассмотренный в данной работе аспект дискуссии вокруг монопольного статуса ОИК был лишь первым шагом к осознанию британскими правящими кругами истинного значения новых линий сообщения с Востоком не только для успешного развития экономики «Туманного Альбиона», но и для поддержания и расширения Британской империи на Востоке. Несмотря на то, что «аутсайдерам» в 1833 г. окончательно были открыты все пути в бассейн Индийского океана, их ресурсы были еще недостаточными для эффективного развития более быстрых коммерческих путей сообщения с этим регионом. В Уайтхолле же склонны были рассматривать перспективы транс-ближневосточных коммуникаций, прежде всего, с позиций обеспечения безопасности подступов к Индии от посягательств Франции и России. Преобладание стратегической компоненты в британской политике в отношении развития новых путей на Восток в значительной степени затормозило процесс создания эффективных торговых путей высокой пропускной способности, наличие которых, между тем, уже в середине XIX в. превратилось в важнейшую предпосылку дальнейшего развития второй (восточной) Британской империи. Потребовались годы для того, чтобы на Даунинг-стрит окончательно убедились в неразрывной связи стратегической и экономической составляющих британской экспансии на Восток.

### **ФРАНЦУЗСКАЯ ВОЕННАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ В АЛЖИР 1830 Г. И НАРАСТАНИЕ ФРАНКО-БРИТАНСКИХ ПРОТИВОРЕЧИЙ В ВОСТОЧНОМ ВОПРОСЕ 1831–1833 ГГ.**

На протяжении XIX в. Франция неоднократно осуществляла политику колониальной экспансии, что привело к созданию в последней трети XIX в. огромной Французской колониальной империи, уступающей по величине лишь Британской империи. Расколотившись в духовном плане на сторонников Просвещения и противников Революции конца XVIII в., а также сторонников того и другого, неудовлетворенные решениями Венского конгресса 1814–1815 гг. французы демонстрировали наличие разных точек зрения и относительно колонизации. В 1830 г. Франция предприняла военную экспедицию в Алжир, вследствие чего эта страна постепенно стала важнейшей частью французских колониальных владений [1, с. 243]. Эта военная операция стала возможной в условиях консолидации интересов торговых, военных кругов Франции, необходимостью разрядки внутривосточной напряженности во французском обществе.

Алжир, формально являвшийся частью Османской империи, лишь теоретически находился под властью турецкого султана, что было обусловлено упадком империи, который начался еще в XVII в. [2, с. 43]. Таким было происхождение «Восточного вопроса», ставшего результатом этого процесса и представлявшего собой огромный комплекс противоречий между ведущими европейскими державами по поводу дальнейшей судьбы «больного человека Европы». Французская военная экспедиция в Алжир 1830 г., положившая начало завоеванию Францией этой страны, вызвала негативную реакцию со стороны британских правящих кругов, для которых Франция исторически являлась главным соперником на колониальной арене. Так, когда правительство Карла X, осознавая всю шаткость своих позиций, начало еще в октябре 1829 г. переговоры с правителем Египта Мухаммадом Али относительно «алжирской проблемы», стремясь толкнуть его на захват Алжира, то эта дипломатическая комбинация сразу