Суецький канал і нові морські шляхи

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Канал 1869 року

Суецький канал збудували під французьким керівництвом і відкрили в листопаді 1869 року після урочистостей, що розпочалися в Порт-Саїді 15 листопада. Він тягнеться приблизно на 193 кілометри між Середземним морем і Суецькою затокою та скорочує шлях з Аравійського моря до Лондона приблизно на 8900 кілометрів.[1] У торгівлі між Європою та Далеким Сходом канал замінив плавання навколо мису Доброї Надії маршрутом через Середземне море, Червоне море та Індійський океан. Сінгапур лежав просто на цьому маршруті, у точці, де судна, що прямували до Китаю, Японії, Сіаму та Нідерландської Індії, виходили з Індійського океану в Південнокитайське море.

Невдовзі Британія отримала безпосередню частку в цьому водному шляху. 1875 року хедив Ісмаїл-паша під тиском боргів продав свої 44 % акцій британському уряду за 4 млн фунтів

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

стерлінгів, хоча більшість і далі належала французьким акціонерам.[2] Ця покупка засвідчила, наскільки важливим став канал для комунікацій імперії. Для Сінгапуру вона означала, що маршрут, від якого залежав порт, тепер захищала британська сила від Лондона до Проток.

Пара, вугілля і компаундна машина

Щоб стати конкурентоспроможною, парі був потрібен не лише канал. Вітрильники не могли вигідно ним користуватися, бо вітри Червоного моря були мінливими, а буксирування — дорогим. Вирішальну інновацію дало суднове машинобудування. Ранні пароплави спалювали стільки вугілля, що мусили відводити під паливо значну частину корпусу. Тож вони не могли везти достатньо вантажу, щоб конкурувати з вітрильниками на довгому шляху до Азії. Ліверпульський судновласник Альфред Голт (Alfred Holt), який 16 січня 1866 року заснував лінію, згодом відому як Blue Funnel Line, розв'язав цю проблему за допомогою компактної парової машини подвійного розширення, що працювала за вищого тиску в котлі.

Його пароплав *Agamemnon*, спущений на воду 1865 року, міг подолати шлях приблизно в 14 000 морських миль від Лондона до Китаю, бункеруючись вугіллям на Маврикії дорогою туди й ще раз на зворотному шляху. Ця лінія приносила прибуток ще до відкриття каналу. До 1870 року пароплави вже серйозно конкурували з чайними кліперами, а 1871 року на верфях Клайду будували 45 пароплавів для далекосхідної торгівлі.[3] Після відкриття каналу нові машини й коротший шлях підсилили одне одного. Пароплав, що йшов через Суец, регулярно потребував вугілля. Це перетворило порти вздовж маршруту на паливні станції з доками, майстернями та робочою силою.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Пара обганяє вітрило в Сінгапурі

На Сінгапур це вплинуло швидко. 1870 року, наступного після відкриття каналу, тоннаж пароплавів, що заходили до порту, уперше перевищив тоннаж вітрильників. До 1880 року тоннаж суден, що заходили до Сінгапуру, сягнув близько 1,5 млн нетто-реєстрових тонн, з яких приблизно 80 % припадало на пароплави. Через двадцять років цей показник зріс до 5,7 млн тонн. Загальні історії колонії сходяться щодо порядку величин: до 1880 року через порт щороку проходило понад 1,5 млн тонн, приблизно чотири п'ятих з них — на пароплавах.[4]

Пара змінила й ритм порту. Торгівля на джонках і прау, описана в розділі IV частини A, залежала від мусонів. Через це судна прибували переважно протягом кількох місяців, і купцям доводилося тримати великі запаси між сезонами. Пароплави ходили цілий рік за фіксованим розкладом. До 1880-х років більшість великих європейських пароплавних компаній відкрили контори в Сінгапурі. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company запустила перше регулярне пароплавне сполучення через Сінгапур ще 1845 року, перевозячи пошту й пасажирів між Індією та Китаєм. Проте лише після 1869 року пара перебрала на себе й основну частину вантажної торгівлі.[5]

Регіональна фідерна мережа

Океанські пароплави заходили до небагатьох великих портів. Навколо них виростали мережі менших суден, які збирали продукцію з узбереж і річок регіону та розвозили імпортні товари. Сінгапур став центром такої мережі. Straits Steamship Company заснував у Сінгапурі 1890 року голландець Теодор Богаардт (Theodore Bogaardt) зі статутним капіталом 421 000 стрейтс-доларів. Увесь капітал внесли місцеві інвестори, серед

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

них китайські купці Тан Джіак Кім (Tan Jiak Kim), Лі Ченг Ян (Lee Cheng Yan), Лім Хо Пуа (Lim Ho Puah) і Тан Кеонг Сайк (Tan Keong Saik). Компанія почала з п'яти суден, а до 1923 року мала 24. Вони перевозили робітників, олово, каучук і генеральні вантажі вздовж західного узбережжя Малаї.[6] Спільна європейсько-китайська власність компанії відображала партнерство громад, яке розділ V частини A простежив у кредитній системі. Судноплавство, як і торговельне фінансування, поєднувало європейський капітал і технічні знання з китайськими комерційними мережами.

Фідерні лінії пояснюють, чому пара не зруйнувала роль Сінгапуру як транзитного порту (entrepôt). Можна було б очікувати, що прямі пароплавні лінії між Європою та портами-виробниками регіону обходитимуть Сінгапур. Певну частину торгівлі порт справді так утратив. Проте історик економіки Чіанг Хай Дінг (Chiang Hai Ding) у своєму дослідженні торгівлі Стрейтс-Сетлментс між 1870 і 1915 роками дійшов висновку, що розвиток пароплавства не послабив географічної переваги Сінгапуру.[7] Океанські лайнери зосереджувалися на хабі, а менші судна його живили. Цю модель у більшому масштабі повторить контейнерний порт кінця XX століття.

Лінійні конференції та ціна фрахту

Пара принесла нову форму організації ринку. Будувати й експлуатувати пароплави було дорого, тож власники прагнули заповнювати їх на регулярних рейсах за стабільними ставками. На маршрутах до Азії вони утворювали конференції, які фіксували фрахтові ставки та прив'язували вантажовідправників знижками. Ці знижки виплачували лише тим, хто користувався виключно лініями конференції. У

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Сінгапурі Straits Homeward Conference діяла на підставі угоди 1897 року, серед ініціаторів якої був Р. Д. Голт (R. D. Holt) з Ocean Steam Ship Company. За свідченнями 1902 року, таємну знижку ділили між собою сім фірм, на які разом припадало близько 60 % торгівлі в напрямку Європи.

Купці Сінгапуру обурювалися домовленістю, яка надавала перевагу великим домам і тримала фрахтові ставки високими. На прохання Сінгапурської торговельної палати Законодавча рада 1902 року призначила Комісію з питань судноплавства. Дискусія тривала десятиліття і 1910 року завершилася ухваленням Законодавчою радою законопроєкту про фрахт і пароплави (Freight and Steamship Bill).[8] Цей епізод — ранній приклад питання, яке проходить крізь усю історію фінансового центру: наскільки мала торговельна держава має терпіти зосереджену ринкову владу іноземних операторів, від яких залежить її торгівля. Частини G і H повертаються до нього щодо сировинних ринків і ринків торговельного фінансування.

Що змінив канал

Обсяг торгівлі в десятиліття після 1869 року значно зріс, але цифри потребують уважного прочитання. Чіанг Хай Дінг встановив, що між 1870 і 1915 роками торгівля портів Стрейтс-Сетлментс у доларовому вираженні зросла приблизно в одинадцять разів, а в реальному вираженні — лише приблизно в п'ять з половиною разів. Причина в тому, що срібний долар значну частину цього періоду знецінювався щодо золота.[9] Новіші праці йдуть далі й ставлять під сумнів, чи був 1869 рік переломним узагалі. Їхні автори доводять, що реальна торгівля Сінгапуру зростала досить рівномірно впродовж усього XIX століття.[10] Отже, канал прискорив зростання, яке вже тривало, і

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

змінив його структуру та ритм. 1912 року іноземний імпорт Стрейтс-Сетлментс оцінювали приблизно в 312 млн доларів, а експорт — приблизно в 243 млн доларів.[11]

Примітки

1. Wikipedia, “Suez Canal” (дата звернення: листопад 2026 р.): відкритий 17 листопада 1869 р. “under French control”, урочистості розпочалися в Порт-Саїді 15 листопада; довжина 193,3 км; канал скорочує шлях з Аравійського моря до Лондона приблизно на 8900 км. ↩
2. Wikipedia, “Suez Canal” (дата звернення: листопад 2026 р.): хедив Ісмаїл-паша продав свою частку в 44 % за 4 000 000 фунтів стерлінгів уряду Сполученого Королівства; більшість і далі належала французьким акціонерам. ↩
3. Wikipedia, “Blue Funnel Line” (дата звернення: листопад 2026 р.): “Alfred Holt founded the business on 16 January 1866”; Wikipedia, “Alfred Holt” (дата звернення: листопад 2026 р.): випробувальне судно *Cleator* працювало під тиском 60 psi; Голт “designed a compact double expansion engine that left the maximum amount of room in the hull for cargo”; Wikipedia, “Alfred Holt” (дата звернення: листопад 2026 р.): *Agamemnon* спущено на воду 1865 р.; “The passage from London to China is about 14,000 nautical miles”; “one coaling stop in Mauritius on the way out, and another on the return trip”; комерційно успішна ще до 1869 р.; до 1870 р. пароплави серйозно конкурували з чайними кліперами; 1871 р. на Клайді будували 45 пароплавів для далекосхідної торгівлі. ↩
4. “Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology”, *The Postcolonial Web* (postcolonialweb.org, дата звернення: листопад 2026 р.): 1870 р. тоннаж пароплавів перевищує тоннаж

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

вітрильників; 1880 р. тоннаж 1,5 млн NRT, з яких 80 % припадає на пароплави; 1900 р. тоннаж 5,7 млн NRT; Wikipedia, “History of Singapore” (дата звернення: листопад 2026 р.): “By 1880, over 1.5 million tons of goods were passing through Singapore each year”, близько 80 % з них перевозили пароплави. ↩

5. Library of Congress Country Studies, *Singapore*, “Colonial Singapore” (countrystudies.us/singapore/6.htm, дата звернення: листопад 2026 р.): “Most of the major European steamship companies had established offices in Singapore by the 1880s.”; “Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology”, *The Postcolonial Web* (дата звернення: листопад 2026 р.): 1845 р. P&O запускає перше регулярне пароплавне сполучення через Сінгапур. ↩

6. Wikipedia, “Straits Steamship Company” (дата звернення: листопад 2026 р.): заснована 1890 р. в Сінгапурі Теодором Богаардтом зі статутним капіталом $421,000 Straits, “all subscribed by local individuals including wealthy Chinese businessmen Tan Jiak Kim; Lee Cheng Yan; Lim Ho Pua; and Tan Keong Saik”; початковий флот із п’яти суден; флот зріс до 24 суден, коли компанія переїхала на Collyer Quay наступного року після придбань 1922 р. ↩

7. Chiang Hai Ding, *A History of Straits Settlements Foreign Trade 1870–1915*, докторська дисертація, Australian National University, 1963 (анотація, ANU Open Research, дата звернення: листопад 2026 р.): прямі пароплавні лінії між Європою та портами Південно-Східної Азії відвернули частину торгівлі; “the geographical advantage, in particular of Singapore, was not impaired by the development of steamship navigation”. ↩

8. Chiang Hai Ding, “The Early Shipping Conference System of Singapore, 1897–1911”, *Journal of Southeast Asian History*, т. 10, № 1, січень 1969 р., 50–68 (уривок і примітки, cambridge.org, дата звернення: листопад 2026 р.): угода 1897 р.; Р. Д. Голт як один з перших ініціаторів (прим. 36); таємна знижка, яку ділили сім фірм, що

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

представляли 60 % торгівлі в напрямку Європи (прим. 47); Chiang Hai Ding, “The Early Shipping Conference System of Singapore, 1897–1911”, *Journal of Southeast Asian History*, т. 10, № 1, січень 1969 р., 50–68 (уривок і примітки): Комісію з питань судноплавства 1902 р. створено на прохання Сінгапурської торговельної палати (прим. 51); її звіт опубліковано в Legislative Council Proceedings 1902, App. 40; законопроєкт Freight and Steamship Bill 1910 р. ухвалила Законодавча рада. ↩

9. Chiang Hai Ding, *A History of Straits Settlements Foreign Trade 1870–1915*, докторська дисертація, Australian National University, 1963; порівняння номінального та реального зростання в Чіанга у викладі вторинної літератури. ↩

10. Atsushi Kobayashi, “Growth of Regional Trade in Modern Southeast Asia: The Rise of Singapore, 1819–1913”, у: *Paths to the Emerging State in Asia and Africa* (Singapore, Springer, 2019), 95–113, DOI 10.1007/978-981-13-3131-2_5. ↩

11. *The Statesman’s Year-Book 1913* (London, Macmillan), Straits Settlements: імпорт $311 921 864 (1912) і $349 661 673 (1913); експорт $242 930 335 (1912) і $272 111 080 (1913). ↩

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.