

# Дальний Восток России в системе внешнеторговых связей накануне и во время революций 1917 г.

**Ольга Александровна Устюгова,**

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.  
E-mail: [ustyugova75@mail.ru](mailto:ustyugova75@mail.ru)

В статье рассматривается воздействие революций 1917 г. на развитие внешней торговли на Дальнем Востоке России. Предшествовавшая революционным событиям Первая мировая война внесла существенные и долгосрочные изменения в характер внешней торговли в регионе. В связи с прекращением большого каботажного и неуправляемого движения по Сибирской железной дороге возникли затруднения в снабжении населения российскими товарами, что стимулировало рост ввоза импортных грузов. Владивосток стал единственным доступным для иностранных судов крупным портом России, через который осуществлялись торговые морские перевозки, вследствие чего его возросший грузооборот претерпел и качественные изменения: прекратилась доставка германских товаров, которыми главным образом снабжался Дальний Восток до войны. Основной поток грузов шёл из США, Японии и Китая. Неустойчивое политическое и экономическое положение Дальневосточного региона, вызванное начавшимися в 1917 г. в России революциями и последующими событиями, повлияло на развитие его внешнеэкономических связей. Произошло сокращение импорта и экспорта, а также транзита иностранных товаров (в т.ч. маньчжурских бобов), составлявших значительную часть грузооборота Владивостокского порта. Постепенно снижался ввоз товаров из США. Япония укрепила своё экономическое влияние на российском Дальнем Востоке и в Маньчжурии, торгово-экономические отношения с Китаем осложнились в связи с обесцениванием рубля. В 1918 г. стали сокращаться поставки военно-оборонительных грузов через Владивосток, а также начался обратный вывоз товаров, скопившихся на складах его порта.

**Ключевые слова:** Дальний Восток России, Первая мировая война, революции 1917 г., внешняя торговля, экспорт, импорт.

## **The Russian Far East in the system of foreign trade relations before and during the revolutions of 1917.**

**Olga Ustyugova,** Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: [ustyugova75@mail.ru](mailto:ustyugova75@mail.ru).

The article deals with the impact of the revolutions of 1917 on the development of foreign trade in the Russian Far East. The First World War, which preceded the

revolutionary events, made significant and long-term changes in the nature of foreign trade in the region. The cessation of coastwise trade and the decline of traffic along the Siberian Railway caused difficulties in supplying the population with Russian goods which stimulated the growth of imports. Vladivostok became the only large port of Russia accessible to foreign vessels through which commercial sea shipping was carried out. As a result, the increased cargo turnover also changed qualitatively: the delivery of German goods, which had been mainly supplied to the Far East before the war, ceased, the main flow of cargo came from the USA, Japan and China. The unstable political and economic situation in the Far Eastern district, triggered by the revolutions in 1917, influenced the development of its foreign economic relations. There was a reduction in imports and exports as well as the transit of foreign goods (including Manchurian beans) which accounted for a significant part of the Vladivostok port's freight turnover. There was a gradual decline in imports of goods from the United States. Japan strengthened its economic influence in the Russian Far East and in Manchuria; trade and economic relations with China became more complicated due to the depreciation of the ruble. In 1918, the reduction started in the import of military cargoes through the Vladivostok port as well as the reverse export of goods from the port warehouses.

**Keywords:** Russian Far East, World War I, revolutions of 1917, foreign trade, export, import.

Для изучения влияния революционных преобразований 1917 г. на экономику региона в целом и на развитие его внешней торговли необходимо рассмотреть и учесть изменения, внесённые в хозяйственную жизнь дальневосточной окраины Первой мировой войной. Война, революции и интервенция последовательно и быстро сменяли друг друга, поэтому вычленить воздействие революций на экономическое развитие региона, не обращаясь к предшествовавшим им событиям, не представляется возможным.

До Первой мировой войны внешняя торговля России шла главным образом по европейской границе, в то время как русский экспорт через азиатские порты и сухопутные пункты составлял лишь 15,3%, а импорт — 12,6% [23, с. 269; 13, с. 59]. С началом военных действий страна лишилась возможности вести торговлю через порты Чёрного и Балтийского морей, поэтому вынуждена была перенести её в северные и дальневосточные порты, которые в мирное время играли менее значительную роль. Так, использование Владивостокского порта ограничивалось недостаточной провозной способностью Сибирской железной дороги [23, с. 269].

Владивосток стал единственным крупным портом России, доступным для иностранных судов, через который в государство поступали грузы, главным образом предназначенные для нужд мировой войны [ГАХК. Ф. 537. Оп. 1. Д. 26. Л. 22]. Вследствие этого через Владивосток начало осуществляться военное и продовольственное снабжение союзников. Война увеличила и транзитные операции Владивостокского порта,

направив туда не только военные грузы, но и те, которые следовали ранее в европейские порты [22, с. 126; 8, с. 2].

Во Владивосток, кроме оружия, поступало стратегическое сырьё (цветные и чёрные металлы, порох, копра), станки и производственное оборудование, а также большинство заказов Центра. Максимальное количество грузов порт принял в 1916—1917 гг., поскольку механизм размещения военных заказов, их оплаты и доставки между Российской империей и союзниками сложился только к концу 1915 г. [2, с. 168].

Грузооборот Владивостокского порта вырос с 80,8 млн пуд. в 1914 г. до 160,4 млн пуд. в 1916 г. (см. табл. 1), или с 1,3 до 2,6 млн т [4, с. 32; 2, с. 165—166].

Таблица 1

**Грузооборот Владивостокского порта, 1913—1918 гг. (пуд.)**

Год	Ввоз	Вывоз	Общий грузооборот	Маньчжурский экспорт	Экспорт бобов	Транзитный импорт (соль и чай)
1913	58 377 061	31 340 462	89 717 523	22 589 096	20 644 534	6 640 981
1914	51 600 498	29 207 246	80 807 744	19 320 305	17 861 907	5 016 946
1915	81 462 314	36 344 524	117 806 838	28 153 900	24 997 039	7 569 017
1916	128 137 992	32 300 237	160 438 229	28 610 140	19 343 951	4 787 692
1917	64 944 223	34 440 715	99 384 938	29 410 601	19 993 455	3 576 756
1918	12 849 302	16 110 941	28 960 243	12 173 472	5 408 294	293 950

Источник: [РГИА ДВ. Ф. 487. Оп. 1. Д. 9. Л. 12].

С первого же года войны с одновременным уменьшением вывоза усилился ввоз иностранных товаров, достигший в 1916 г. 520 млн руб. Значительным был ввоз и в течение 1917 г., но затем он резко снизился, что отразилось и на посещении иностранными судами Владивостокского порта (см. табл. 2). Произошло сокращение русского мореплавания и постепенное развитие японского судоходства в дальневосточных водах [15, с. 38—39].

Таблица 2

**Движение судов заграничного плавания в порту Владивосток**

Год	Число судов	В т.ч. иностранных	Регистровых тонн	С грузом, в тоннах	В т.ч. русских
1914	541	311	840 781	346 860	108 003
1915	730	453	1 244 159	895 907	274 000
1916	958	666	1 557 303	1 500 000	327 123
1917	611	387	894 891	880 845	207 500
1918	418	247	383 839	97 597	47 865

Источник: [24, с. 129].

В самом характере импорта зарубежных товаров произошли изменения: прекратилась доставка германских товаров, которыми главным образом снабжался Дальний Восток до войны, снизился ввоз товаров других европейских стран [ГАХК. Ф. 537. Оп. 1. Д. 26. Л. 22]. Наибольшее количество грузов доставлялось в период войны во Владивосток из Японии, США и Англии (см. табл. 3), вытеснивших Германию с дальневосточного рынка России [13, с. 60].

Таблица 3

## Импорт и экспорт Дальнего Востока России, 1913—1918 гг. (в золотых руб.)

Страна	1913	1914	1916	1917	1918
<b>Импорт</b>					
Япония	4 271 413	10 413 147	117 299 000	74 234 000	40 034 000
Китай	52 120 000	38 411 000	94 389 000	92 660 000	20 006 000
Америка	2 202 832	12 200 000	321 404 000	218 520 000	16 866 000
Итого	58 594 251	61 024 147	533 092 000	385 414 000	76 906 000
<b>Экспорт</b>					
Япония	750 486	1 025 695	1 774 000	3 775 000	4 367 000
Китай	30 000 000	31 000 000	44 102 000	21 022 000	8 735 000
Америка	2 356 527	2 200 000	8 000 000	4 000 000	8 000 000
Итого	33 107 013	34 225 695	53 876 000	28 797 000	21 102 000
<b>Товарооборот</b>					
Всего	91 701 264	95 249 842	586 968 000	414 211 000	98 008 000

Источник: [26, р. 77—78].

Доля японского импорта в товарообороте русского Дальнего Востока из года в год возрастала. Россия стала важным рынком сбыта для японской промышленности, отчасти за счёт поставок оружия и снаряжения для царской армии. По японским данным, вывоз в Россию возрос с 12,4 млн иен в 1914 г. до 151 млн иен в 1916 г., а ввоз — с 1 млн иен до 5 млн иен. в 1917 г. [16, с. 332]. Япония воспользовалась возможностью расширения своих экспортных операций, торгуя с Россией товарами не только собственного производства, но и закупленными на иностранных рынках [24, с. 145].

Укрепление позиций Японии в рыбопромышленности и торговом мореплавании региона позволило ей увеличить ввоз товаров на российский Дальний Восток с 4,3 млн руб. в 1913 г. до 117,9 млн руб. в 1916 г., т.е. более чем в 27 раз за 3 года. Русский экспорт в Японию составлял в 1913 г. 0,8 млн руб., в 1914 г. — 1,1 млн руб., в 1916 г. — 1,8 млн руб. [14, с. 51—52].

Царское (а затем и Временное) правительство продолжало размещать краткосрочные займы в Японии, выплачивая высокие проценты (7% годовых). Общая задолженность России к ноябрю 1917 г. превысила 250 млн иен, включая 123,4 млн иен по краткосрочным обязательствам. Страна стала выгодным рынком для размещения капиталов и предпринимательской деятельности японцев [16, с. 332].

В годы войны значительно увеличился торговый обмен России с США. До августа 1914 г. Германия — один из главных конкурентов Соединённых Штатов — наряду с Англией являлась посредником при перепродаже России американских товаров. Если в 1913—1914 гг. США стояли на четвёртом месте по ввозу в Россию (после Германии, Англии, Китая), то в 1915 г. они были уже на втором (после Англии) [17, с. 239—240]. Импорт России из США увеличился с 26,9 млн долл. в 1913 г. до 470,5 млн долл. в 1916 г., а экспорт сократился с 24,8 млн до 8,6 млн долл. [14, с. 53].

Резкое увеличение американского экспорта произошло преимущественно за счёт вооружения, боеприпасов и стратегических материалов. В 1916—1917 гг. чисто военные поставки составляли около 3/5 всего американского экспорта в Россию. Кроме того, ввозили сталь и изделия из неё, станки, кожу и кожаные изделия (солдатскую обувь и подошвенную кожу), химические вещества, хлопок и ткани, сельскохозяйственные машины, а также крайне необходимые для перегруженных во время войны железных дорог паровозы и рельсы [17, с. 242—243].

Торговый оборот США с русским Дальним Востоком в 1913 г., по американским официальным данным, составлял 5,6 млн руб., в 1916 г. он увеличился в 60 раз — до 329,4 млн руб., 65% груза приходилось на военное снаряжение. В 1916 г. американский импорт на Дальний Восток России, составивший 321,4 млн руб., в 40 раз превышал экспорт русских товаров в США [14, с. 53; 5; 26, р. 88—89].

В 1917 г. основной поток американских военных грузов по-прежнему шёл через Владивосток. Промышленность США продолжала работу по выполнению заказов русских правительств (царского и Временного), а также частных компаний, в т.ч. и дальневосточных [5]. За первую половину 1917 г. из США по европейской границе было привезено грузов на 278 млн 694 тыс. руб. Через Владивосток из США за то же время пришло грузов на 135 млн 779 тыс. руб. Общая стоимость поступивших через Владивосток грузов составляла 257 млн 116 тыс. руб. [17, с. 241].

Война оказала существенное влияние и на развитие русско-китайской торговли. Увеличился спрос на китайское продовольствие и сырьё: стоимость импортировавшейся из Китая продукции для обеспечения как восточных окраин, так и европейской части России возросла с 1914 по 1916 г. с 89,6 млн до 154 млн руб. Российский экспорт в Китай на две трети состоял из товаров Дальнего Востока (рыба, лес, пушнина, морская капуста, панты, женьшень и т.д.) [21, с. 97].

Значительно активизировалась приграничная торговля с Северной Маньчжурией [19, с. 97]. Вследствие ухода войск и части населения из-за мобилизации в 1914 г., а также поставок сибирского зерна экспорт хлебных грузов через Владивосток из Северной Маньчжурии сократился до 19 млн 470,09 тыс. пуд., а в 1917 г. стал возрастать (в связи с продовольственным и товарным кризисом) и составил 26 млн 994,861 тыс. пуд. Огромное количество иностранных товаров — не только для военных нужд, но и для утоления растущего товарного голода в России — поступало через Харбин [20, с. 485].

Увеличившийся в странах Западной Европы спрос на бобовое масло, которое стали применять для изготовления взрывчатых веществ и других технических нужд, вызвал рост транзита маньчжурских сельскохозяйственных грузов (бобов, бобового масла и жмыха) на мировой рынок, что в значительной степени обусловило и увеличение грузооборота Владивостокского порта. Фактически экспорт бобов составлял главную статью вывоза в грузообороте Владивостокского порта (до 85—90% в 1917 г.) [19, с. 99; 20, с. 485].

Революции 1917 г., а также последовавшие за ними и явившиеся их следствием интервенция и Гражданская война внесли существенные изменения как в политическое положение России, так и в её экономическую жизнь. Гражданская война, а с ней и блокада отрезали европейскую часть страны от внешнего мира: привоз товаров в Россию составил всего 18,4% от довоенного уровня [11, с. 3—5]. Произошло уменьшение реального объёма внешней торговли. Из-за резкого падения вывоза и гораздо менее значительного сокращения привоза международный торговый баланс России стал в годы войны отрицательным: в 1916—1917 гг. его дефицит в сравнении с довоенным периодом составил 2 млрд 261,4 млн руб., что не могло не отразиться на денежном обращении и торговле [6, с. 79]. К началу 1917 г. рубль обесценился до 60 коп., а к концу 1917 г. — до 31 коп., т.е. более чем в 3 раза [10, с. 447].

Революционные события отразились и на развитии внешней торговли на российском Дальнем Востоке. Революция и Гражданская война, надолго разорвавшие связи края с центральными районами страны, усилили его зависимость от иностранных товаров, особенно японских [ГАХК. Ф. 537. Оп. 1. Д. 26. Л. 22—23], привоз которых значительно увеличился [3, с. 87]. Устранение конкуренции со стороны европейских держав, революция и Гражданская война в России создали для Японии чрезвычайно благоприятную обстановку для захвата дальневосточного рынка [18, с. 289—290].

Деятельность Владивостокского торгового порта также подверглась изменениям под воздействием внешнеполитических факторов. Годы революции и интервенции уничтожили прежнее военное значение Владивостока и тем самым подорвали его материальное благосостояние, произошло падение его импорта и экспорта [8, с. 2; 15, с. 40]. Владивосток в связи с оторванностью от центра страны потерял роль ввозного порта для России и стал преимущественно портом местного значения [18, с. 248].

Существенное сокращение вывоза через Владивостокский порт произошло за счёт снижения объёмов маньчжурского транзитного экспорта (главным образом бобов), составлявшего основную часть грузооборота [1, с. 213]. Объёмы экспорта маньчжурских товаров (бобов, жмыхов, пшеницы, семян, отрубей, крупы, шерсти и леса), державшиеся на уровне около 30 млн пуд. (см. табл. 1), совершили быстрое падение после 1917 г. [18, с. 247; 15, с. 55]. Вывоз бобов через Владивосток, постепенно сокращаясь, упал до 35% экспорта довоенного времени — до 5 млн 408 тыс. пуд. в 1918 г. [15, с. 56, 61—62]. С 1914 по 1917 г. на Владивосток направлялось от 66 до 86% маньчжурского экспорта, однако

в 1918 г. он окончательно перешёл к Дайрену (73%) [15, с. 62; 3, с. 103]. Этому во многом способствовала Япония, которой удалось провести реконструкцию Дайренского порта, к тому же японское правительство владело более 50% акций Общества КВЖД. Существенное значение имело укрепление иены одновременно с падением курса рубля [3, с. 103; 12, с. 50].

Революция и Гражданская война привели к ослаблению позиций России в Маньчжурии и способствовали распространению влияния Японии в этом районе Китая. В целом в годы войны доля России в торговле в Северной Маньчжурии уменьшилась: российский ввоз, составлявший в 1913 г. 19% общего импорта Северной Маньчжурии, в 1917 г. снизился до 10%, тогда как ввоз с ЮМЖД возрос с 63 до 78% [19, с. 99—100]. КВЖД постепенно превращалась в «подъездной путь» ЮМЖД [24, с. 142; 12, с. 50]. Транзит маньчжурских бобов через порты Нижнего Амура — Николаевск и Маго — в навигацию 1917 г. также снизился в 10 раз (до 10 тыс. т) по сравнению с предыдущим годом, а в 1918 г. полностью прекратился [25, с. 36—37].

Под влиянием нестабильной политической обстановки в России происходило обесценивание денег, а это во многом определяло состояние торговли с Китаем [21, с. 350]. Курс кредитного рубля по отношению к китайской валюте упал за 1917 г. более чем в два раза, китайские банки перестали осуществлять переводы в рублях, а китайские торговцы — принимать купюру в 1 тыс. руб. [7, с. 249].

С 1917 г. Временное правительство почти прекратило ввоз товаров из Маньчжурии на русскую территорию, «поставив его каждый раз в зависимость от специального разрешения, а также распространило контроль валютных сделок и на харбинский рынок, ограничив этим его покупательную способность, которая сокращалась в связи с обесценением рубля, тяжело отражавшимся на положении русских фирм». После Октябрьской революции положение русско-китайской торговли ухудшилось: общая политическая неустойчивость и постоянные колебания курса рубля, а также запрет, наложенный в первой половине 1918 г. китайскими властями на вывоз товаров в Россию, не способствовали укреплению торгово-экономических отношений [20, с. 487—488].

Российско-американские торговые связи в период между революциями характеризовались сохранением установившегося ранее положения. Военные поставки в Россию осуществлялись и после Октябрьской революции: американские грузы, несмотря на сложность политической ситуации, продолжали поступать из США через Владивосток. Тем не менее в 1917 г. американский экспорт на русский Дальний Восток сократился более чем на 30% и составил 109,3 млн долл. [5]. Торговля с Россией почти полностью прекратилась после её выхода из войны, импорт из Америки через Дальний Восток в 1918 г. снизился до 8 млн долл. [26, р. 88].

За годы Первой мировой войны во Владивостокском торговом порту из-за низкой пропускной способности скопились различные грузы (не только военное имущество, но и большое количество продуктов

и предметов первой необходимости), своевременно не вывезенные железной дорогой [1, с. 194]. К концу февраля 1917 г. залежи грузов в порту составили 34,5 млн пуд., а к осени — уже 40 млн пуд. [9, с. 100; 10, с. 438]. В конце 1917 г. приблизительная стоимость «русских грузов», скопившихся в американских портах и во Владивостоке, была 2 млрд руб., из которых 400 млн руб. приходилось на грузы, ещё находившиеся в США перед отправкой во Владивосток, а 1600 млн руб. — на не вывезенные из Владивостока [9, с. 102].

Хранение товаров на складах вызывало накладные расходы, порчу и утрату, поэтому в 1918 г. начался их обратный вывоз из Владивостока. Часть залежавшихся грузов правительство продало для пополнения средств государственного казначейства [24, с. 129; 15, с. 40, 58]. Позднее колоссальные остатки товаров военного времени были использованы сменявшимися один за другим правительствами, а также отправлялись за границу [8, с. 2—3].

Таким образом, неустойчивое политическое и экономическое положение Дальневосточного региона, вызванное революциями 1917 г., повлияло на развитие его внешнеэкономических связей. Произошло сокращение импорта и экспорта, а также транзита маньчжурских товаров через Владивостокский порт. Япония укрепила своё экономическое влияние на российском Дальнем Востоке и в Маньчжурии, торгово-экономические отношения России с Китаем ухудшились. Происходило постепенное снижение ввоза товаров из США. В 1918 г. началось сокращение привоза военно-оборонительных грузов через Владивостокский порт.

#### ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке в эпоху капитализма и в первые годы советской власти (1860—1925 гг.): дис. канд. ... ист. наук. Владивосток, 1978. 323 с.
2. Виноградов П.В. Порт Владивостока в системе снабжения российской армии военно-техническим имуществом в годы Первой мировой войны // Дальний Восток России и страны Восточной Азии накануне и в годы Первой мировой войны. Владивосток: Рея, 2016. С. 162—168.
3. Внешняя торговля и экспортные возможности Дальневосточного края. М.: Изд-во Наркомторга и ЭКО Дальнешторга, 1926. 120 с.
4. Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX — начале XX вв. Владивосток: Дальнаука, 2000. 222 с.
5. Гарусова Л.Н. Российско-Американские региональные отношения на Дальнем Востоке: история и современность // ABC.VVSU.RU: сайт цифровых учебно-методических материалов Центра образования ВГУЭС. URL: [http://abc.vvsu.ru/Books/m\\_rosamo/page0007.asp](http://abc.vvsu.ru/Books/m_rosamo/page0007.asp) (дата обращения: 18.05.2017).
6. Данилов Н.А. Влияние Великой мировой войны на экономическое положение России. Пг.: Госиздат, 1922. 96 с.
7. Дацышен В.Г. История русско-китайских отношений (1618—1917 гг.). Благовещенск: БГПУ, 2004. 345 с.

8. Доссер З. Приморская губерния как возможный рынок для советской промышленности // Экономическая жизнь Дальнего Востока. Декабрь 1923. № 2. С. 1—17.
9. Иконникова Т.Я. Дальневосточный тыл России в годы Первой мировой войны. Хабаровск: Хабаровский гос. пед. ун-т, 1999. 365 с.
10. История Сибири с древнейших времён до наших дней. Т. 3. Сибирь в эпоху капитализма. Л.: Наука. Ленингр. отд-ние, 1968. 532 с.
11. Кауфман М.Я. Внешняя торговля России (1918—1921 гг.). Пг.: Академическое Издательство, 1922. 82 с.
12. Ковальчук М.А. Соревнование российских и японских железных дорог в Маньчжурии в начале XX в. // Дальний Восток России — северо-восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества: материалы междунар. науч.-практич. конф., посвящ. 60-летию Хабаровского края, 100-летию со дня начала строительства Китайско-Восточной железной дороги и города Харбина. Хабаровск: Издат. Дом «Частная коллекция», 1998. С. 48—51.
13. Крушанов А.И. О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX — начале XX в. // Материалы по истории Владивостока. Кн. 1. 1860—1917 гг. Владивосток: Прим. кн. изд-во, 1960. С. 45—62.
14. Крушанов А.И. Октябрь на Дальнем Востоке. Ч. I. Русский Дальний Восток в период империализма (1908 — март 1917 гг.). Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1968. 135 с.
15. Куртеев К.К. Экономическая роль Владивостока. Ч. I. Владивосток как торговый порт. Владивосток: Тип. тов. изд. «Свободная Россия», 1921. 76 с.
16. Кутаков Л.Н. Россия и Япония. М.: Наука, 1988. 385 с.
17. Лебедев В.В. Русско-американские экономические отношения (1900—1917 гг.). М.: Международные отношения, 1964. 380 с.
18. Приморье, его природа и хозяйство. Владивосток: Изд-во Владивостокского отделения госкниги, 1923. 364 с.
19. Романова Г.Н. Экономические отношения Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая в годы Первой мировой войны (1914—1917 гг.) // Дальний Восток России и страны Восточной Азии накануне и в годы Первой мировой войны: сб. науч. ст. Владивосток: Рея, 2016. С. 95—101.
20. Северная Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога. Харбин: Типография Китайской Восточной железной дороги, 1922. 692 с.
21. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М.: Наука, 1974. 439 с.
22. Целищев М.И. Экономические очерки Дальнего Востока. Владивосток: Книж. дело, 1925. 132 с.
23. Шигалин Г.И. Военная экономика в Первую мировую войну. М.: Воениздат, 1956. 332 с.
24. Экономика Дальнего Востока. М.: Плановое хозяйство, 1926. 360 с.
25. Юзэфов В.И. Из опыта организации экспортного транзита соевых бобов из Маньчжурии через морские порты нижнего Амура (1910—1918 гг.) // Дальний Восток России — Северо-восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества: материалы междунар. науч.-практич. конф., посвящ. 60-летию Хабаровского края, 100-летию со дня начала строительства Китайско-Восточной железной дороги и города Харбина. Хабаровск: Издат. Дом «Частная коллекция», 1998. С. 35—37.
26. Trade and Industries of the Far Eastern Republic. Washington: The Special Delegation of the Far Eastern Republic to the United States of America, 1922. 108 p.
27. ГАХК (Гос. арх. Хабаровского края).
28. РГИА ДВ (Рос. гос. ист. Дальнего Востока).

## REFERENCES

1. Byankin V.P. *Russkoe torgovoe moreplavanie na Dal'nem Vostoke v ehpokhu kapitalizma i v pervye gody sovetской vlasti (1860—1925 gg.)*: dis. kand. ... ist. nauk [Russian merchant shipping in the Far East in the era of capitalism and in the first years of Soviet power (1860—1925): PhD thesis in History]. Vladivostok, 1978, 323 p. (In Russ.)
2. Vinogradov P.V. Port Vladivostoka v sisteme snabzheniya rossijskoj armii voenno-tekhnicheskim imushhestvom v gody Pervoj mirovoj vojny [The port of Vladivostok in the system of supplying the Russian army with militarytechnical equipment during the World War I]. *Dal'nij Vostok Rossii i strany Vostochnoj Azii nakanune i v gody Pervoj mirovoj vojny* [The Russian Far East and the countries of East Asia before and during the First World War]. Vladivostok, Reya Publ., 2016, pp. 162—168. (In Russ.)
3. *Vneshnjaja torgovlja i jekspornnye vozmozhnosti Dal'nevostochnogo kraja* [Foreign trade and export opportunities of the Far Eastern Territory]. Moscow, Izdatelstvo Nar-komtorga i JeKO Dal'vneshtorga Publ., 1926, 120 p. (In Russ.)
4. Galljamova L.I. *Dal'nevostochnye rabochie Rossii vo vtoroj polovine XIX — nachale XX vv.* [Far Eastern workers of Russia in the second half of the 19<sup>th</sup> century — the early 20<sup>th</sup> century]. Vladivostok, Dalnauka Publ., 2000, 222 p. (In Russ.)
5. Garusova L.N. *Rossijsko-Amerikanskije regional'nye otnoshenija na Dal'nem Vostoke: istorija i sovremennost'* [Russian-American regional relations in the Far East: history and modernity]. Available at: [http://abc.vvsu.ru/Books/m\\_rosamo/page0007.asp](http://abc.vvsu.ru/Books/m_rosamo/page0007.asp) (accessed 18.05.2017). (In Russ.)
6. Danilov N.A. *Vlijanie Velikoj mirovoj vojny na jekonomicheskoe polozhenie Rossii* [Influence of the Great World War on the economic situation in Russia]. Petrograd, Gosizdat Publ., 1922, 96 p. (In Russ.)
7. Dacyshen V.G. *Istorija rusско-kitajskih otnoshenij (1618—1917 gg.)* [History of Russian-Chinese relations (1618—1917)]. Blagoveshhensk, BGPU Publ., 2004, 345 p. (In Russ.)
8. Dosser Z. Primorskaja gubernija kak vozmozhnyj rynek dlja sovetской promyshlennosti [Maritime province as a possible market for Soviet industry]. *Jekonomicheskaja zhizn' Dal'nego Vostoka* [Economic life of the Far East]. Dec., 1923, no. 2, pp. 1—17. (In Russ.)
9. Ikonnikova T.Ja. *Dal'nevostochnyj tyl Rossii v gody Pervoj mirovoj vojny* [The Far Eastern rear of Russia during the World War I]. Khabarovsk, Khabarovskij gosudarstvennyj pedagogicheskij universitet Publ., 1999, 365 p. (In Russ.)
10. *Istorija Sibiri s drevnejshih vremen do nashih dnei*. T. 3. Sibir' v ehpokhu kapitalizma [History of Siberia from ancient times to our days. Vol. 3. Siberia in the era of capitalism]. Leningrad, Nauka, Leningradskoe otdelenie Publ., 1968, 532 p. (In Russ.)
11. Kaufman M.Ja. *Vneshnjaja torgovlja Rossii (1918—1921 gg.)* [Foreign trade of Russia (1918—1921)]. Petrograd, Akademicheskoe Izdatel'stvo Publ., 1922, 82 p. (In Russ.)
12. Koval'chuk M.A. Sorevnovanie rossijskih i japonskih zheleznyh dorog v Man'chzhurii v nachale XX v. [Competition of Russian and Japanese railways in Manchuria at the beginning of the 20<sup>th</sup> century]. *Dal'nij Vostok Rossii — severo-vostok Kitaya: istoricheskij opyt vzaimodejstviya i perspektivy sotrudnichestva*. Materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoi konferentsii, posvyashhennoj 60-letiju Khabarovskogo kraja, 100-letiju so dnya nachala stroitel'stva Kitajsko-Vostochnoj zheleznoj dorogi i goroda Kharbina [The Russian Far East — North-East of China: historical experience of cooperation and prospects for collaboration. Proceedings of the international applied science conference dedicated to the 60<sup>th</sup> anniversary of the Khabarovsk region, 100<sup>th</sup> anniversary from the beginning of the construction of the Chinese Eastern Railway and the city of Harbin]. Khabarovsk, Izdatel'skij Dom "Chastnaya kolleksiya" Publ., 1998, pp. 48—51. (In Russ.)
13. Krushanov A.I. O razvitii torgovogo moreplavaniya na rusском Dal'nem Vostoke v poslednej chetverti XIX — nachale XX v. [On the development of commercial navigation

- in the Russian Far East in the last quarter of the 19<sup>th</sup> century — the early 20<sup>th</sup> century]. *Materialy po istorii Vladivostoka*, Kn. 1, 1860—1917 gg. [Materials about the history of Vladivostok. Book 1. 1860—1917]. Vladivostok, Primorskoe knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1960, pp. 45—62. (In Russ.)
14. Krushanov A.I. *Oktjabr' na Dal'nem Vostoke. Ch. I. Russkij Dal'nij Vostok v period imperializma (1908 — mart 1917 gg.)* [October in the Far East. Part 1. The Russian Far East in the period of imperialism (1908 — March 1917)]. Vladivostok, Dal'nevostochnoe knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1968, 135 p. (In Russ.)
  15. Kurteev K.K. *Jekonomicheskaja rol' Vladivostoka. Chast' 1: Vladivostok kak torgovij port* [The economic role of Vladivostok. Part 1. Vladivostok, as a commercial port]. Vladivostok, "Svobodnaya Rossiya" Publ., 1921, 76 p. (In Russ.)
  16. Kutakov L.N. *Rossija i Japonija* [Russia and Japan]. Moscow, Nauka Publ., 1988, 385 p. (In Russ.)
  17. Lebedev V.V. *Russko-amerikanskije jekonomicheskie otnoshenija (1900—1917 gg.)* [Russian-American economic relations (1900—1917)]. Moscow, Mezhdunarodnye otnoshenija Publ., 1964, 380 p. (In Russ.)
  18. *Primor'e, ego priroda i hozjajstvo* [Primorye, its nature and economy]. Vladivostok, Izdatelstvo Vladivostokskogo otdeleniya gosknigi Publ., 1923, 364 p. (In Russ.)
  19. Romanova G.N. *Jekonomicheskie otnoshenija Dal'nego Vostoka Rossii i Severo-Vostochnogo Kitaja v gody Pervoj mirovoj vojny (1914—1917 gg.)* [Economic relations of the Far East of Russia and Northeast China during the World War I (1914—1917)]. *Dal'nij Vostok Rossii i strany Vostochnoj Azii nakanune i v gody Pervoj mirovoj vojny: sbornik nauchnyh statej* [The Russian Far East and the countries of East Asia before and during the First World War: collection of scientific articles]. Vladivostok, Reya Publ., 2016, pp. 95—101. (In Russ.)
  20. *Severnaja Man'chzhurija i Kitajskaja Vostochnaja zheleznaia doroga* [Northern Manchuria and the Chinese Eastern Railway]. Harbin, Tipografiya Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi Publ., 1922, 692 p. (In Russ.)
  21. Sladkovskij M.I. *Istorija trgovno-jekonomicheskij otnoshenij narodov Rossii (do 1917 g.)* [The history of trade and economic relations between the peoples of Russia and China (before 1917)]. Moscow, Nauka Publ., 1974, 439 p. (In Russ.)
  22. Celishhev M.I. *Jekonomicheskie ocherki Dal'nego Vostoka* [Economic essays on the Far East]. Vladivostok, Knizhnoe Delo Publ., 1925, 132 p. (In Russ.)
  23. Shigalin G.I. *Voennaja jekonomika v Pervuju mirovuu vojnu* [Military economy in the World War I]. Moscow, Voenizdat Publ., 1956, 332 p. (In Russ.)
  24. *Jekonomika Dal'nego Vostoka* [Economy of the Far East]. Moscow, Planovoe khozjajstvo Publ., 1926, 360 p. (In Russ.)
  25. Juzefov V.I. *Iz opyta organizacii jeksportnogo tranzita soevykh bobov iz Man'chzhurii cherez morskije porty nizhnego Amura (1910—1918 gg.)* [From the experience of organizing the export transit of soya beans from Manchuria through the seaports of the lower Amur (1910—1918)]. *Dal'nij Vostok Rossii — severo-vostok Kitaja: istoricheskij opyt vzaimodejstvija i perspektivy sotrudnichestva. Materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoi konferentsii, posvyashhennoj 60-letiju Khabarovskogo kraja, 100-letiju so dnja nachala stroitel'stva Kitajsko-Vostochnoj zheleznoj dorogi i goroda Kharbina* [The Russian Far East — North-East of China: historical experience of cooperation and prospects for collaboration. Proceedings of the international applied science conference dedicated to the 60<sup>th</sup> anniversary of the Khabarovsk region, 100<sup>th</sup> anniversary from the beginning of the construction of the Chinese Eastern Railway and the city of Harbin]. Khabarovsk, Izdatel'skij Dom "Chastnaya kollekcija" Publ., 1998, pp. 35—37. (In Russ.)
  26. *Trade and Industries of the Far Eastern Republic*. Washington, The Special Delegation of the Far Eastern Republic to the United States of America Publ., 1922, 108 p. (In Eng.)