

УДК 94(470)“1894/1917”+94(510).08  
DOI 10.24411/1026-8804-2019-10039

## Перспективы развития русской политики в Китае на примере торговых отношений Приморья с портом Чифу (80—90-е гг. XIX в.)

**Ильдар Рашидович Хамзин,**

аспирант кафедры истории России Уральского гуманитарного института, Уральский федеральный университет, Екатеринбург.  
E-mail: ildar.hamzin1991@mail.ru

В статье рассматривается русская торговля с портом Чифу в контексте восточноазиатского вектора внешней политики Российской империи в конце XIX в. В 1880—1890-е гг. «открытый» порт Чифу стал одним из главных китайских портов, торгующих с Приморской областью. Однако эти отношения складывались не в пользу Российской империи: ввоз из Чифу в Приморье значительно превышал русский вывоз туда. Тем не менее, ввиду своей близости к российскому Дальнему Востоку, Чифу был весьма перспективным с точки зрения русского сбыта. Особые надежды аналитики того времени возлагали на продажу русской морской капусты и южно-уссурийского леса. Однако для реализации полноценных внешнеторговых отношений Приморье нуждалось в расширении дальнего судоходства и коммуникации с промышленно развитыми регионами России. Так, в рассматриваемое время для торговли Владивостока с Чифу использовались большей частью иностранные суда, что замедляло развитие морских торговых отношений России с Китаем. Изучая взаимодействие порта Чифу с русским Приморьем, автор показывает, что России для успеха на китайском рынке необходимо было реализовать более масштабные проекты дальневосточной политики: строительство Транссибирской магистрали и развитие судоходства в русских дальневосточных портах. Особенно важна была взаимосвязь названных направлений: судоходство должно было дополнить железнодорожное сообщение, связав Транссибирскую магистраль с рынком «внутреннего» Китая посредством морских торговых перевозок. Таким образом, в статье проведён последовательный анализ сложившейся ситуации — от конкретных трудностей русской торговли в порту Чифу к общим проблемам российской политики на Дальнем Востоке в конце XIX в.

**Ключевые слова:** Чифу, Приморье, Владивосток, русско-китайская торговля, Транссибирская магистраль, судоходство.

**Prospects for the Development of Russian Policy  
in China in Terms of Trade Relations between Primorye  
and the Chinese Port of Chefoo (the 80<sup>s</sup>—90<sup>s</sup> of the 19<sup>th</sup> Century).**

**Ildar Hamzin**, Ural Federal University, Ekaterinburg, Russia.

E-mail: ildar.hamzin1991@mail.ru.

The paper considers the Russian trade with the port of Chefoo in the context of the East-Asian vector of the foreign policy of the Russian Empire in the late nineteenth century. In the 1880<sup>s</sup>—1890<sup>s</sup>, the “free” port of Chefoo was one of the main Chinese ports that traded with the Primorye region. However, trade relations were not in favor of the Russian Empire: the import from Chefoo to Primorye was much higher than the Russian export. Nevertheless, due to its proximity to the Russian Far East, Chefoo was a very promising port of China in terms of Russian sales. The analysts placed special hopes on the sale of Russian seaweed and the South Ussuri forest. However, for the implementation of full-fledged foreign trade relations, Primorye was in great need of expanding Russian long-distance shipping and communication with industrially developed Russian regions. At that time, Vladivostok’s trade with Chefoo was almost entirely based on foreign vessels that slowed the development of Russia’s trade with China. Analysing the trade of the port of Chefoo with Russian Primorye, the author believes that it was necessary to implement large-scale projects of the Far Eastern policy for Russia’s success on the Chinese market: the construction of the Trans-Siberian railway and the development of navigation of Russian Far Eastern ports. The relationship between these two projects was very important: the shipping had to complement the railway service linking the Trans-Siberian railway with the market of inner China by sea transportation. Thus, the paper carries out a consistent analysis of the specific difficulties of Russian trade in the port of Chefoo and the general problems of Russian policy in the Far East in the late nineteenth century.

**Keywords:** Chefoo, Primorye, Vladivostok, Russian-Chinese trade, Trans-Siberian railway, shipping.

**В** последней четверти XIX в. активно развивается внешняя торговля Приморской области. Установленный для Дальнего Востока режим порто-франко способствовал привозу товаров из других государств в азиатскую Россию [12, с. 242]. Два главных порта Приморья — Владивосток и Николаевск — вывозили в Восточную Азию, США и Европу товары сибирского и южно-уссурийского промысла [13, с. 35]. Важным торговым партнёром в рассматриваемый период для Дальнего Востока России стал Китай. Китайский чай ввозился в Приморье из южных портов империи Цин, таких как Шанхай, Ханькоу и Фучжоу [15]. Однако эта торговля носила односторонний характер: русский вывоз в названные порты Китая практически отсутствовал [14, с. 265]. В то же время в небольших объёмах двухсторонняя торговля осуществлялась между русским Дальним Востоком и Чифу — «открытым» морским портом китайской провинции Шаньдун.

Порт Чифу<sup>1</sup> был открыт для иностранной торговли согласно условиям Тяньцзиньского договора 1858 г. Однако активное развитие торговых отношений с другими странами здесь произошло в 80—90-е гг. XIX в.: с 1882 по 1890 г. товарооборот порта увеличился с 17 до 21 млн руб. [10, с. 22]. Как и в большинстве «открытых» пунктов цинского Китая, лидерами в торговле с рассматриваемым портом являлись Англия и США. В конце XIX в. в провинции Шаньдун усиливает своё влияние Германия. Так, число немецких пароходов, посетивших Чифу, увеличилось с 14 в 1881 г. до 124 в 1891 г. [10, с. 30]. Наконец, сказывалась и близость Японии: в конце XIX в. грузоперевозки между Чифу и портами Кореи и России активно развивала японская пароходная компания Nippon-Yusen-Kaisha [10, с. 30].

В данном контексте изучение торговых отношений России и Чифу представляет большой интерес. Близость Шаньдунского полуострова к русским владениям на Дальнем Востоке делала этот порт одним из наиболее перспективных мест для развития торговли между странами, в частности с точки зрения русского сбыта. В этой связи дореволюционные авторы неизбежно затрагивали вопрос о необходимости расширения российской инфраструктуры на Дальнем Востоке [2; 4; 12]. Отметим также, что уже на рубеже XIX—XX вв. начали развиваться отношения провинции Шаньдун с русскими портами Дальний и Порт-Артур [9]. Чифу стал, по выражению Д.М. Позднеева, «главнейшим продовольственным магазином для Порт-Артура» [9, с. 2]. При этом на отношения Чифу — русский Квантун существенное влияние оказывала политика России в Маньчжурии в начале XX в. (данный вопрос подробно рассматривался в советской историографии) [7; 11]. В настоящей статье внимание сконцентрировано на торговых отношениях русского Приморья с Чифу в период, когда российская политика на Дальнем Востоке ещё не достигла своего пика в связи с арендой портов и строительством КВЖД [5]. На наш взгляд, существует тесная взаимосвязь между трудностями русской торговли в «открытых» портах Китая и политикой России в восточноазиатском регионе в целом. Таким образом, цель настоящей статьи — индуктивным путём раскрыть указанную взаимосвязь, двигаясь от вопроса развития русской торговли в Чифу к проблеме расширения инфраструктуры на Дальнем Востоке и направления субсидий в Приморскую область.

Как было уже замечено, между Чифу и портами Приморья сложились двусторонние торговые отношения. Провинция Шаньдун ввиду своего географического положения не являлась производителем чая — главного продукта в русско-китайской торговле, поэтому порт Чифу активно вывозил в Россию другие китайские товары: продукты сельского хозяйства (фрукты, бобы, семена), одежду, масло, фарфоровые изделия, холст, соломенные шляпы [АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343. Л. 17 об.].

<sup>1</sup> Собственно «Чифу» — это наименование бухты г. Яньтай, который и до сегодняшнего дня является одним из крупнейших городов провинции Шаньдун. Ввиду успешного развития здесь торговых отношений, в большинстве документов и работ XIX в. за портом закрепилось наименование Чифу [10, с. 21].

Однако если сопоставить объёмы вывоза из Чифу в Приморье и русский экспорт в китайский порт, то будет виден существенный дефицит русской торговли: в 1893 г. в Россию было отправлено товаров на сумму 294 370 руб. золотом, а получено из нашей страны продукции только на 85 378 руб.; в 1894 г. это соотношение составило 177 223 руб. против 129 381 руб. соответственно [АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343. Л. 17 об.].

Впрочем, дефицит русской торговли с Китаем характерен для всего периода второй половины XIX в. [14, с. 265]. Отдалённость богатого рынка центральных и южных провинций империи Цин и сильная конкуренция в этом регионе с другими странами обусловили низкий сбыт русской продукции в Китае [5, с. 120]. В этой связи русские товары были бы востребованы именно в Чифу, главным образом по причине близости данного порта к Южно-Уссурийскому краю. По мнению современников, отличную перспективу имели морская капуста и южно-уссурийский лес [4, с. 72—78].

Добываемая в Японском море морская капуста являлась наиболее ходовым русским товаром в восточном Китае. К середине 90-х гг. XIX в. её сбыт вышел на первое место во внешней торговле Приморья (табл. 1).

Таблица 1

## Вывоз из Приморья в Чифу в 1894 г.

Наименование товара	Количество	Стоимость (руб.)
Морская капуста, 2-й сорт	283 843,74 пуд.	100 271
Трепанг	1 136,60 пуд.	9 522
Древесные грибы	774,90 пуд.	4 941
Панты	211 пар	8 440
Шкуры	10 461 шт.	204
Железо	1 051 пуд.	657
Каменный уголь	156 т	1 092
Лекарства	47,62 пуд.	66
Разные товары	Нет данных	2 663
Итого	Нет данных	127 856

Источник: [АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343. Л. 16 об.].

В 1894 г. вывезенная в Чифу морская капуста стала основой всего русского экспорта: её стоимость составила 100 271 руб. золотом из общей суммы в 127 856 руб. (табл. 1). Однако далее ей пришлось столкнуться с сильной конкуренцией: среднегодовое потребление русской морской капусты в северо-восточном Китае в 90-е гг. XIX в. достигало 65 тыс. пикблей, в то время как японской — 100 тыс. пикблей в год [4, с. 75].

Ситуация с морской капустой является характерной для русского сбыта в Китае в целом. Во-первых, с русской стороны не прикладывалось никаких усилий для очищения продукта, чтобы повысить его качество, в то

время как японцы продавали в Китай морскую капусту преимущественно 1-го сорта. Во-вторых, русские купцы сами практически не участвовали в сбыте данного товара, а вся торговля находилась в руках немецких и китайских купцов [АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343. Л. 16]. Естественно, что подобный подход к коммерции не мог принести положительных результатов.

Возможность организации сбыта леса из Южно-Уссурийского края в Китай являлась другим наиболее часто обсуждаемым в документах вопросом. В середине 80-х гг. XIX в. официальные лица весьма скептически были настроены относительно торговли этим продуктом в империи Цин. Так, в 1886 г. Приамурский генерал-губернатор А.Н. Корф отмечал, что южно-уссурийский лес не сможет конкурировать на китайском рынке с американским [АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 23]. Однако по прошествии 10 лет, в 1896 г., в официальных консульских отчётах можно увидеть изменение этой позиции: «Ежегодно ввозится леса из-за границы в Китай приблизительно на сумму 2 ½ миллиона лан (5 миллионов рублей). Эта цифра служит доказательством того, что Южно-Уссурийскому краю следует завязать с Китаем более правильную лесную торговлю, которая при включении известного капитала, при знании дела и рынков, при развитии пароходного сообщения между Владивостоком и портами Китая (курсив наш. — И.Х.), будет гораздо выгоднее для наших купцов, чем для американцев, перевозящих сюда оregonские леса» [4, с. 74].

Существенным препятствием для реализации успешного сбыта русских товаров в Чифу стала нехватка русских судов, задействованных в грузоперевозках между Приморьем и портами Китая (табл. 2). Действительно, если взглянуть на статистику судоходства в Чифу, то можно увидеть, что Россия занимала только 6-е место среди флагов, под которыми иностранные суда посещали китайский порт.

Таблица 2

## Судоходство порта Чифу в 1894 г.

Флаг	Прибыло		Отбыло		Всего	
	число	тонн	число	тонн	число	тонн
Английский	578	515 636	579	526 555	1 157	1 052 191
Китайский	217	159 269	219	160 417	436	319 686
Германский	156	128 621	156	128 621	312	257 242
Японский	33	26 787	33	26 787	66	53 574
Шведский и норвежский	27	18 093	27	18 093	54	36 186
Русский	17	10 542	17	10 542	34	21 084
Австрийский	3	1 909	3	1 909	6	3 818
Голландский	1	822	1	822	2	1 644
Всего	1 032	861 679	1 035	873 746	2 067	1 745 425

Источник: [АВПРИ. Ф. 143. Оп. 487. Д. 1067. Л. 5].

В конце XIX в. сообщение между Чифу и Владивостоком поддерживалось за счёт иностранных судов, которые совершали рейсы между русским Приморьем, Нагасаки и Шанхаем и по пути заходили в указанный порт провинции Шаньдун. Перевозкой товаров занимались преимущественно английские и немецкие пароходы [АВПРИ. Ф. 143. Оп. 491. Д. 343. Л. 24]. Однако высокий фрахт, который брали иностранные суда за грузоперевозку, отталкивал русское купечество от торговли с китайскими портами.

В данном случае мы можем выделить два вопроса, решение которых способствовало бы развитию торговли Приморья с Чифу: во-первых, это необходимость субсидирования русского дальневосточного судоходства, задействованного в торговле с тихоокеанским регионом; во-вторых, необходимость строительства железнодорожной коммуникации между Приморьем и центральной Россией.

Во второй половине XIX в. вопрос о развитии дальнего судоходства был одним из наиболее существенных в контексте русской политики на Дальнем Востоке [2; 6]. Первые попытки решения проблемы предпринимались ещё в 70-е гг. XIX в., когда новые пароходные линии было решено передать надворному советнику Я.Н. Бутковскому [3]. Но данное предприятие так и не получило своего развития. В 1880 г. при поддержке правительственных субсидий была создана пароходная компания купца М.Г. Шевелёва, которая первой занялась грузоперевозками между портами Дальнего Востока и Китая [1, с. 64]. Однако незначительное количество рейсов, которые осуществлял её единственный пароход «Байкал», не могло удовлетворить нужды всего региона [АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 21].

На этом фоне в 1885 г. в Министерство финансов Российской империи поступило предложение от капитана А.К. Сиденснера о создании пароходной компании на Дальнем Востоке [АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 4 об.]. Сам А.К. Сиденснер объяснял организацию подобного предприятия необходимостью в «устранении вредного для нас посредничества иностранных пароходных компаний, приобретающих с каждым годом всё более и более прочное в наших водах положение» [АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 11 об.]. Однако представленный проект не пропустила специально организованная для его обсуждения в 1886 г. комиссия, прежде всего по причине суммы, запрашиваемой автором на его реализацию, — 300 тыс. руб. [АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 17—17 об.]. С другой стороны, комиссия, не без рекомендации генерал-губернатора А.Н. Корфа, решила передать новые пароходные линии М.Г. Шевелёву, но уже значительно сократив число дальних рейсов [АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 32]. В итоге правительственная субсидия на развитие судоходства в Приморье составила сумму в 153 508 тыс. руб. в год — в два раза меньше той, которую А.К. Сиденснер считал минимально возможной для конкуренции с иностранцами [АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 27].



Не удивительно, что в 90-е гг. XIX в. русская торговля Приморья с Китаем продолжала зависеть от посредничества иностранного пароходства (табл. 3).

Таблица 3

## Судоходство между Владивостоком и портами Китая в 1896 г.

Флаг	Приход		Отход	
	с товаром	без товара	с товаром	без товара
Российский	6	—	6	—
Норвежский	8	1	2	—
Датский	2	—	—	—
Германский	29	3	9	17
Английский	5	—	4	2
Японский	13	1	4	5
Всего	63	5	25	24

Подсчитано по: [8, с. 84–85].

На этом фоне строительство Транссибирской магистрали виделось решением назревших проблем русско-китайской торговли [10, с. 139; 4, с. 44]. Предполагалось, что Транссиб предоставит прямой и наиболее быстрый выход на рынки Восточной Азии: достигнув по железной дороге дальневосточных портов, русские промышленные товары должны были морем отправляться в Китай. И в данном случае невозможно было обойтись без решения вопроса о морской коммуникации: «судоходство же даже и независимо от других соображений, обязано прежде всего и главным образом служить целям железной дороги и состоять в непосредственной с нею связи, ибо на железную дорогу оно будет сдавать и от неё получать свои грузы. В свою очередь дорога по современным местным условиям не может обходиться без судов русских, дающих гарантию постоянного надёжного сообщения с иностранными портами Дальнего Востока» [2, с. 56]. Именно соединение морского транзита с Транссибирской магистралью, взаимосвязь этих двух направлений политики, виделось как решение насущных проблем русско-китайских торговых отношений.

Итак, мы видим, что в конце XIX в. на общем фоне дефицита торговли России в Китае порт Чифу представлял собой один из наиболее перспективных для развития русского сбыта «открытых» портов империи Цин. Морская капуста и южно-уссурийский лес вполне могли пользоваться спросом в провинции Шаньдун. Однако для полноценной реализации планов требовалось решить более масштабные вопросы дальневосточной политики — субсидирование пароходства и строительство железных дорог. Засилье иностранных пароходных компаний во внешней торговле Приморья мешало отстаиванию русских торговых интересов в Китае и восточноазиатском регионе в целом. Хотя сама по себе

организация пароходных сообщений не могла принципиально изменить ситуацию: необходимо было связать морские порты с промышленно развитыми частями Российской империи с помощью железной дороги, что, в свою очередь, должно было способствовать сбыту русских товаров в империю Цин. Видимо, в конце XIX в. появилось понимание важности логистики при торговле с Китаем, вследствие чего наметились изменения в дальневосточной политике. Они были частично реализованы на рубеже XIX—XX вв., когда началось строительство КВЖД и ЮМЖД и были взяты в аренду порты на Ляодунском полуострове (1898 г.). Изучение русской торговли с портом Чифу позволяет увидеть причины торгово-экономического характера, которые подтолкнули Россию к реализации масштабных политических проектов на Дальнем Востоке.

#### ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Белокрыс М.А. На пути к Великой стене. Владимир: Маркарт, 2005. 156 с.
2. Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. СПб.: Типография В. Киршбаума, 1896. 193 с.
3. Илларионов А.А. Дальневосточный российский каботаж // Россия и АТР. 2003. № 1. С. 32—37.
4. Консульские донесения по торговле и промышленности. Выпуск VI. Восточный Китай. СПб.: Типография А. Лейферта, 1896. 129 с.
5. Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX вв. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.
6. Меркулов С.Д. Возможные судьбы русской торговли на Дальнем Востоке. СПб.: Типография Г.А. Бернштейна, 1903. 55 с.
7. Нарочницкий А.Л. Колониальная политика империалистических держав на Дальнем Востоке, 1860—1895. М.: Академия наук СССР, 1956. 898 с.
8. Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1896 год. СПб.: Типография М.П. Фроловой, 1898. 908 с.
9. Позднеев Д.М. Торговля порта Чифу. СПб.: Типография В. Киршбаума, 1902. 32 с.
10. Покотилов Д.Д. Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке. СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1895. 158 с.
11. Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892—1906). Очерк по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л.: Ленинградский Восточный ин-т им. А.С. Енукидзе, 1928. 605 с.
12. Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. СПб.: Типография В. Киршбаума, 1893. 309 с.
13. Скальковский К.А. Русская торговля в Тихом океане: Экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Кореи, Китае, Японии и Калифорнии. СПб.: Типография А. Суворина, 1883. 515 с.
14. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем. М.: ИДВ РАН, 1978. 439 с.
15. Устюгова О.А. Русско-китайская чайная торговля на Дальнем Востоке во второй половине XIX века // Шестая Дальневосточная конференция молодых историков: сб. материалов. Владивосток: Изд-во Дальневосточного ун-та, 2001. С. 213—220.
16. АВПРИ (Арх. внешней политики Российской империи).



## REFERENCES

1. Belokrys M.A. *Na puti k Velikoy stene* [On the Way to the Great Wall]. Vladimir, Markart Publ., 2005, 156 p. (In Russ.)
2. Zabugin N.P. *O sudokhodstve na russkom Dal'nem Vostoke* [On Shipping in the Russian Far East]. Saint Petersburg, Tipografiya V. Kirshbauma Publ., 1896, 193 p. (In Russ.)
3. Illarionov A.A. Dal'nevostochnyy rossiyskiy kabotazh [Far Eastern Russian Cabotage]. *Rossiya i ATR*, 2003, no. 1, pp. 32—37. (In Russ.)
4. *Konsul'skie doneseniya po trgovle i promyshlennosti. Vypusk VI. Vostochnyy Kitay* [Consular Reports on Trade and Industry. Issue 4. Eastern China]. Saint Petersburg, Tipografiya A. Leyferta Publ., 1896, 129 p. (In Russ.)
5. Lukoyanov I.V. "Ne otstat' ot derzhav..." *Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX — nachale XX vv.* ["Keep up with the Powers ..." Russia in the Far East in the Late 19<sup>th</sup> — the Early 20<sup>th</sup> Centuries]. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2008, 668 p. (In Russ.)
6. Merkulov S.D. *Vozmozhnye sud'by russkoy trgovli na Dal'nem Vostoke* [Possible Fates of the Russian Trade in the Far East]. Saint Petersburg, Tipografiya G.A. Bernshteyna Publ., 1903, 55 p. (In Russ.)
7. Narochnitskiy A.L. *Kolonial'naya politika imperialisticheskikh derzhav na Dal'nem Vostoke, 1860—1895* [The Colonial Policy of the Imperialist Powers in the Far East, 1860—1895]. Moscow, Akademiya nauk SSSR Publ., 1956, 989 p. (In Russ.)
8. *Obzor vneshney trgovli Rossii po evropeyskoy i aziatskoy granitse za 1896 god* [Review of Russia's Foreign Trade on the European and Asian Border in 1896]. Saint Petersburg, Tipografiya M.P. Frolovoy Publ., 1898, 908 p. (In Russ.)
9. Pozdneev D.M. *Torgovlya porta Chifu* [Trade of the Chefoo Port]. Saint Petersburg, Tipografiya V. Kirshbauma Publ., 1902, 32 p. (In Russ.)
10. Pokotilov D.D. *Kitayskie porty, imeyushchie znachenie dlya russkoy trgovli na Dal'nem Vostoke* [Chinese Ports That Have Significance for Russian-Chinese Trade in the Far East]. Saint Petersburg, Tipografiya Yu.N. Erlikh Publ., 1895, 158 p. (In Russ.)
11. Romanov B.A. *Rossiya v Man'chzhurii (1892—1906). Ocherk po istorii vneshney politiki samoderzhaviya v epokhu imperializma* [Russia in Manchuria (1892—1906). Essay on the History of the Foreign Policy of Autocracy in the Era of Imperialism]. Leningrad, Leningradskiy Vostochnyy in-t im. A.S. Enukidze Publ., 1928, 605 p. (In Russ.)
12. *Sibir' i Velikaya Sibirskaya zheleznaya doroga* [Siberia and the Great Siberian Railway]. Saint Petersburg, Tipografiya V. Kirshbauma Publ., 1893, 309 p. (In Russ.)
13. Skalkovskiy K.A. *Russkaya trgovlya v Tikhom okeane: Ekonomicheskoe issledovanie russkoy trgovli i morekhodstva v Primorskoy oblasti, Vostochnoy Sibiri, Koree, Kitae, Yaponii i Kalifornii* [Russian Trade in the Pacific Ocean: An Economic Study of Russian Trade and Navigation in the Primorye Region, Eastern Siberia, Korea, China, Japan and California]. Saint Petersburg, Tipografiya A. Suvorina Publ., 1883, 515 p. (In Russ.)
14. Sladkovskiy M.I. *Istoriya trgovno-ekonomicheskikh otnosheniy narodov Rossii s Kitae*m [History of Trade and Economic Relations of the Peoples of Russia with China]. Moscow, IDV RAN Publ., 1978, 439 p. (In Russ.)
15. Ustyugova O.A. *Russko-kitayskaya chaynaya trgovlya na Dal'nem Vostoke vo vtoroy polovine XIX veka* [Russian-Chinese Tea Trade in the Far East in the Second Half of the 19<sup>th</sup> Century]. *Shestaya Dal'nevostochnaya konferentsiya molodykh istorikov: sb. materialov* [The Sixth Far Eastern Conference of Young Historians. Collection of Materials]. Vladivostok, Izd-vo Dal'nevostochnogo un-ta Publ., 2001, pp. 213—220. (In Russ.)