

«Русское общество пароходства на Востоке»: проект А.К. Сиденснера 1885 г.¹

Ильдар Рашидович Хамзин,

кандидат исторических наук, младший научный
сотрудник лаборатории естественнонаучных ме-
тодов в гуманитарных исследованиях Уральско-
го федерального университета, Екатеринбург.
E-mail: Ildar.hamzin1991@mail.ru

В статье рассматривается проект «Русское общество пароходства на Востоке», предложенный в 1885 г. морским офицером А.К. Сиденснером с целью развития торгово-экономических связей России с Китаем, Кореей и Японией. Появление этого проекта было предопределено крайне медленным развитием торгового судоходства Российской империи на дальневосточных рубежах. В этой ситуации торговые рейсы между российскими и восточноазиатскими портами были практически монополизированы иностранными пароходными компаниями. Проект «Русское общество пароходства на Востоке» предполагал решить эту проблему путём создания отечественной пароходной компании на Дальнем Востоке. Перед данным предприятием ставились задачи стимулировать международную торговлю, развивать пассажирские перевозки, способствовать укреплению военно-стратегических позиций России в Тихом океане. В статье сделан анализ развития торгового судоходства на российском Дальнем Востоке в 70—80-е гг. XIX в. Рассмотрен проект 1885 г., а также его последующее обсуждение на правительственном уровне. Изучены основные причины отказа А.К. Сиденснеру в предоставлении субсидии на учреждение «Русского общества пароходства на Востоке». Делается вывод, что отказ от крупных финансовых вложений со стороны правительства закрепил отсталость российских позиций в Тихом океане вплоть до начала XX в.

Ключевые слова: А.К. Сиденснер, морская торговля, Восточная Азия, российское судоходство.

“Russian Society of Shipping in the East”: A.K. Sydensner’s Project in 1885.

Ildar Khamzin, Ural Federal University, Ekaterinburg, Russia.

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

The paper analyses the project “Russian Society of Shipping in the East” proposed in 1885 by naval officer A.K. Sidensner in order to develop trade

¹ Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда № 22-78-00050 «Система торговых отношений России и Китая во второй половине XIX — начале XX в.».

and economic relations of Russia with China, Korea and Japan. The emergence of this project was predetermined by the extremely slow development of merchant shipping of the Russian Empire on the Far Eastern borders. In this situation, the trade passages between Russian and East Asian ports were almost monopolized by foreign shipping companies. The project “Russian Society of Shipping in the East” offered a solution to this problem by creating a domestic shipping company in the Far East. This enterprise had to stimulate international trade, to develop passenger traffic and to strengthen Russia’s military and strategic positions in the Pacific Ocean. The paper analyses the development of merchant shipping in the Russian Far East in the 1870s and 1880s. The project of 1885 and its following discussion at the government level was examined. The paper examines the main reasons for the refusal in granting a subsidy for the establishment of the project “Russian Society of Shipping in the East”. It is concluded that the refusal of large financial investments by the government consolidated the backwardness of Russian positions in the Pacific until the beginning of the 20th century.

Keywords: A.K. Sidensner, maritime trade, East Asia, Russian shipping.

Согласно условиям русско-китайского Пекинского договора 1860 г. территория Южно-Уссурийского края вошла в состав Российской империи. В этом же году был основан город Владивосток, который рассматривался как проводник российских политических и экономических интересов в акватории Тихого океана [6]. Однако долгие годы приобретённые приморские территории не играли никакой существенной роли в укреплении позиций России в Восточной Азии. Противоречивость ситуации была таковой, что, как показывал в своём исследовании А.В. Ремнев, в Санкт-Петербурге на протяжении 1860—1870-х гг. не могли окончательно определиться, зачем России нужен дальневосточный регион [9, с. 199—203]. Но в конце XIX в. ситуация меняется. По инициативе С.Ю. Витте начинается строительство КВЖД, задачей которой было реализовать экономические амбиции России на Дальнем Востоке. Зная результаты «дальневосточной эпопеи», можно согласиться с тем, что все принятые меры запоздали: к началу XX в. экономическое лидерство в морской торговле в этом регионе находилось в руках Японии, Англии и США, а военно-стратегические шаги России в попытках отбить свою часть восточноазиатского рынка окончились полным крахом [1; 7].

Между тем задолго до постройки КВЖД в России существовали альтернативные взгляды на укрепление русского присутствия в Тихом океане. Одна из таких точек зрения принадлежала Александру Карловичу Сиденснеру (1842—1917) — российскому флотоводцу, к 1885 г. имевшему звание капитана II ранга (с 1894 г. — контр-адмирал, с 1907 г. — вице-адмирал). На протяжении своей карьеры А.К. Сиденснер активно занимался изучением различных регионов России на предмет их экономического и военно-стратегического

потенциала (Мурманское побережье, Восточная Сибирь, Дальний Восток) и в результате обогатил российскую науку замечательными трудами, посвящёнными Мурманскому побережью в конце XIX в. и биографии адмирала Г.И. Невельского² [11; 12]. В 1885 г. А.К. Сиденснер представил Министерству финансов проект «Русское общество пароходства на Востоке». Идея морского офицера заключалась в создании субсидируемого государством акционерного судоходного предприятия, которое должно было обеспечить морское сообщение дальневосточных портов России с Восточной Азией.

В настоящей статье поставлены задачи провести анализ проекта А.К. Сиденснера, хода его обсуждения среди представителей российской власти и итогов. В результате предполагается вскрыть общие тенденции российской экономической политики на Дальнем Востоке в последней четверти XIX в., которые определили ситуацию начала XX в. Такой анализ видится весьма значимым ввиду актуализации современной российской политики на Дальнем Востоке, прежде всего на китайском направлении международных отношений.

При достаточно хорошей разработанности проблемы истории дальневосточного судоходства Российской империи и внешнеторговых связей Приморья с Азиатско-Тихоокеанским регионом [4; 5; 10], рассматриваемый проект в научной литературе исследован слабо, упоминание «Русского общества пароходства на Востоке» можно увидеть в дореволюционной работе Н.П. Забугина [3, с. 6—7], тогда как современные авторы обращаются в основном к результатам работ А.К. Сиденснера на северо-западном побережье России [14]. Основой для проведения исследования стали материалы фонда А.К. Сиденснера из Российского государственного архива военно-морского флота и фонда «Тихоокеанский стол» из Архива внешней политики Российской империи.

Во второй половине XIX в. на дальневосточном побережье России внешнеэкономические связи осуществлялись через Владивосток и Николаевск. Наибольшая роль принадлежала первому городу, который активно торговал со странами Азии, Европы и Америки. По данным, приводимым К.А. Скальковским в 1879 г., 1/3 привоза во Владивосток приходилась на Японию (Нагасаки), 1/3 на Германию (Гамбург), и остальную часть составлял ввоз из Кронштадта, Сан-Франциско и Чифу (Китай) [13, с. 22]. Несмотря на то, что Владивосток был достаточно выгодно расположен с точки зрения географической близости к портам Китая, Кореи и Японии, остановка торговли здесь в зимнее время мешала активному развитию товарооборота [13, с. 13]. Общей проблемой для обоих дальневосточных портов была неразвитость собственного морского сообщения с внешним миром. Подавляющее число морских судов дальнего следования приходили в российские порты под иностранным флагом: в 1879 г. во Владивосток прибыло 43 судна, из которых 13 было под германским флагом, 12 — под английским,

² В настоящее время материалы, связанные с исследованиями и прочей работой А.К. Сиденснера, хранятся в его личном фонде (Ф. 23) в РГА ВМФ.

9 — под американским, 2 — под датским, 2 — под шведским и 5 судов прибыло под русским флагом [13, с. 22]. Последние принадлежали обществу «Добровольный флот», занятому в перевозке пассажиров и казённых грузов из Одессы во Владивосток, но не являвшемуся по факту тихоокеанским флотом России [2, с. 31]. Засилье иностранцев в морской торговле определило высокие ставки фрахта, которые отталкивали русское купечество от развития своей коммерции на Дальнем Востоке [2, с. 41].

Первым полноценным российским пароходным предприятием в регионе стала пароходная компания купца М.Г. Шевелёва. Согласно контракту от 1880 г. Шевелёв обязался организовать пять рейсов в год с заходом в Ханькоу, Нагасаки, Владивосток, залив Святой Ольги, Корсаковский пост, Императорскую гавань, пост Дуэ, залив Де-Кастри и Николаевск. Морское сообщение должно было включать перевозку почты, казённых грузов, воинских чинов, арестантов и переселенцев. В качестве финансовой поддержки контракт предусматривал ежегодную правительственную субсидию в размере 55 922 руб. в год в течение первых 10 лет [АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 3].

Принятые меры должны были положить начало русскому судоходству на Дальнем Востоке, но в итоге они оказались недостаточными, чтобы изменить ситуацию в пользу России. К 1885 г. М.Г. Шевелёв имел только один пароход «Байкал», который был занят в дальних морских сообщениях [АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 3]. Таким образом, в середине 80-х гг. XIX в. русское судоходство на Дальнем Востоке оставалось крайне неразвитым, что предопределило появление новых идей для улучшения ситуации.

Сведения о проекте «Русское общество пароходства на Востоке» были впервые предоставлены в Министерство финансов в 1885 г. Его черновые наброски можно также обнаружить в личном фонде А.К. Сиденснера в РГА ВМФ под названием «О необходимости иметь значительный коммерческий флот у наших прибрежий Тихого океана» [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 165]. Название записки полностью отражает её главную идею: автор документа предлагал учредить пароходное общество на Дальнем Востоке, которое осуществляло бы дальние заграничные рейсы с целью перевозки товарных грузов, пассажиров и почты.

В начале своей записки автор констатирует, что Россия существенно отстаёт в темпах развития своего морского присутствия в Тихом океане в сравнении с Англией, США, Германией и Японией: «В Японском и Китайском морях мы не менее у себя дома, нежели на Чёрном море, но несмотря на многие естественные условия, благоприятствующие развитию русского торгового флота на нашем Востоке и несмотря даже на содействие и материальную поддержку правительства, всё же мы не имеем там ничего кроме четырёх, пяти пароходов, плавающих под русским флагом» [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 165 об.].

Одновременно число иностранных судов в местных портах возрастало, в качестве примера в источнике приводится японская компания

«Митсубиси», которая смогла организовать морское сообщение между Нагасаки и Владивостоком с заходом в порт Лазарев в Корею [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 165 об.]. В целом автор документа показывает характерную для морской дальневосточной политики 80-х гг. XIX в. ситуацию, когда большая часть морских транспортных операций осуществлялась под иностранным флагом, а сумма, которую ежегодно вынуждены были отдавать российское правительство и поданные за иностранный фрахт, доходила до 70 млн руб. [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 166 об.].

В связи с этим более перспективным выглядело использование данных средств для создания российского пароходного предприятия в дальневосточных водах: «Не считая помощи, какую правительство имело и будет иметь в пароходном обществе, государство главным образом приобретает постоянную выгоду, при сбережениях на фрахте, который в противном случае целиком пошёл бы в руки иностранных пароходных обществ, притом в значительно большем размере, так как мы находились в полной от них зависимости» [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 166 об.].

Самостоятельной проблемой в проекте ставилось развитие отношений России с Кореей. А.К. Сиденснер считал, что связи с этой страной «в будущем будут иметь для нас очень важное политическое значение» [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 165]. Русско-корейские отношения «удобнее всего поддерживать морским путём, поэтому нам необходимо во что бы то ни стало теперь же создать значительный русский коммерческий флот у берегов Восточной Сибири, с главной целью завязать торговые сношения с Кореей». Другим способом укрепления русско-корейских связей виделось привлечение рабочих рук из Кореи в Южно-Уссурийский край за счёт морских пассажирских перевозок [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 170].

Помимо развития сообщения с азиатскими портами, А.К. Сиденснер отмечал, что собственный дальневосточный флот может служить и военным целям. Любопытно, что на момент составления записки российский капитан главной военной угрозой для России в Восточной Азии рассматривал Китай [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 169]. Это вполне закономерно, так как в 1880 г. на фоне пограничного русско-китайского кризиса в Центральной Азии возникла угроза военного столкновения Российской империи и империи Цин на Дальнем Востоке. В частности, в Приморье была отправлена эскадра адмирала С.С. Лессовского, помощь которой оказал «Добровольный флот» России [8, с. 190—191]. Автор проекта «Русского общества пароходства на Востоке» в своих рассуждениях учитывал этот факт, считая, что в случае столкновения с Китаем или с более модернизированными морскими державами (Англией, Японией, Германией или США) Россия будет остро нуждаться в угле — топливе для военных кораблей. Торговые суда, по его мнению, могут выполнять функцию хранилища для угля: «единственным способом снабжения судов эскадры углём и всем необходимым останется перегрузка с коммерческих

пароходов». На помощь других стран в Тихом океане рассчитывать не стоило: «Очень возможно, что вместо ожидаемого парохода с углём нашим военным судам с пустыми угольными ямами придётся когда-нибудь застать на том месте сильный неприятельский броненосец» [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 169 об.].

Говоря о коммерческой рентабельности нового торгового флота, А.К. Сиденснер указывал, что российские пароходы смогут осуществлять каботажные перевозки между Николаевском и Владивостоком, взять на себя транспортировку угля из Сахалина и Японии, рабочих из Кореи, чайных грузов из Китая. На китайский чай возлагались особые надежды, поскольку это был основной товар, доставляемый из Восточной Азии в Россию [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 170—171].

В итоге автор приходит к заключению, что «необходимо теперь же образовать на нашем Востоке большое пароходное общество, подобное черноморскому обществу пароходства и торговли³, хотя на первое время, конечно, в меньших размерах» [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 170 об.]. Оставался только вопрос о финансировании нового предприятия, в связи с чем было предложено учредить выплаты по числу пройденных пароходами миль по следующим линиям:

- 1) Владивосток, Находка, Преображенье, залив Святой Ольги, Императорская Гавань, залив Де-Кастри, Николаевск: не менее пяти рейсов в год, всего 9200 миль;
- 2) залив Де-Кастри, Дуэ, Корсаковский пост и обратно: не менее пяти рейсов, всего 4360 миль;
- 3) Владивосток, Посъет, Лазарев, Фусянь, Нагасаки и обратно: не менее пяти рейсов, всего 8500 миль;
- 4) Нагасаки, Фусянь, Чемульпо, Сеул, Шанхай и обратно: не менее пяти рейсов, всего 11 500 миль;
- 5) Ханькоу, Шанхай, Чифу, Тяньцзинь, Чемульпо, Сеул и обратно: не менее двух рейсов, всего 6800 миль;
- 6) Ханькоу, Шанхай, Нагасаки, Владивосток, залив Де-Кастри, Николаевск: не менее двух рейсов, всего 9746 миль;
- 7) Фучжоу, Шанхай, Нагасаки, Владивосток, залив Де-Кастри, Николаевск и обратно: не менее двух рейсов, всего 9746 миль [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 170 об. — 171].

Общую сумму правительственной субсидии российский капитан определил в 300 000 руб. ежегодно в течение первых 3 лет существования общества. «Помимо прямой пользы от существования в тех водах своего коммерческого флота, государство впоследствии приобретает громадную пользу от развития морских промыслов и от сбережений от фрахта. Во всяком случае, наше положение на побережьях Тихого океана и политические отношения к соседним государствам таковы, что требуют немедленного и самого широкого развития отечественного мореплавания» [РГА ВМФ. Ф. 23. Оп. 1. Д. 12. Л. 171].

³ Речь идёт о Российском обществе пароходства и торговли (РОПиТ) — крупнейшем судоходном предприятии дореволюционной России.

Можно увидеть, что идея развития отечественного судоходства на Дальнем Востоке А.К. Сиденснера носила системный, комплексный характер. Проект подразумевал не только развитие региональной инфраструктуры, но также затрагивал вопросы торгово-экономических перспектив, геополитический и военно-стратегический фактор, проблему расширения международных социальных коммуникаций на Дальнем Востоке.

В конце 1885 г. проект «Русское общество пароходства на Востоке» был передан на рассмотрение Особой при Министерстве финансов комиссии под председательством контр-адмирала Н.В. Копытова. Исходя из желания уменьшить правительственные расходы, комиссия приняла решение сократить количество предложенных А.К. Сиденснером линий с семи до пяти, а размер ежегодной правительственной субсидии уменьшить до 120 000 руб. [АВПРИ. Ф.148. Оп. 487. Д.1067. Л.12].

В отношении от 4 марта 1886 г. своё мнение по поводу проекта «Русского общества пароходства на Востоке» и решения комиссии Н.В. Копытова высказал Приамурский генерал-губернатор А.Н. Корф. С точки зрения генерал-губернатора, большинство пароходных линий, предложенных в проекте 1885 г., затрагивали заграничные воды или вообще не имели связи с русскими портами, что не отвечало потребностям Южно-Уссурийского края. Со своей стороны, А.Н. Корф предлагал следующие линии пароходного сообщения: 1) линия Татарского пролива; 2) линия в заливе Петра Великого; 3) линия заграничная (с заходом в китайские порты Чифу и Шанхай); 4) линия Суйфунская (вдоль южно-уссурийской реки Суйфун). Для содержания рейсов каждой из предложенных линий достаточно было одного парохода, т.е. всего судоходство должны были осуществлять четыре русских судна [АВПРИ. Ф.148. Оп. 487. Д.1067. Л.23 об.]. Вместо создания нового предприятия А.Н. Корф предлагал передать проектируемые линии купцу М.Г. Шевелёву, который уже имел к этому времени пароход «Байкал» для организации морского сообщения. С учётом этого правительственная поддержка должна была выразиться в сумме 203 508 руб. в год [АВПРИ. Ф.148. Оп. 487. Д.1067. Л.27—27 об.].

Дискуссия о дальнейшем развитии русского торгового судоходства на Дальнем Востоке была разрешена весной 1888 г. на Особом совещании под председательством А.Н. Корфа и с участием представителей финансового и морского ведомств, которое поддержало предложение Приамурского генерал-губернатора. Количество новых линий было сокращено до трёх (от Суйфунской было решено отказаться), сообщение должно было осуществляться на трёх пароходах, а общая сумма субсидии была определена в размере 150 000 руб. в год [АВПРИ. Ф.148. Оп. 487. Д.1067. Л.9]. На основе этого решения 7 июля 1888 г. был заключён новый контракт между Министерством финансов России и купцом М.Г. Шевелёвым о содержании срочных сообщений между портами Приморской области и портами Японии, Кореи и Китая [АВПРИ. Ф.148. Оп. 487. Д.1067. Л.31].

Проведённый анализ показал, что проект «Русское общество пароходства на Востоке» в целом отвечал общим экономическим и стратегическим потребностям, которые сформировались на дальневосточном фронтире Российской империи в 80-е гг. XIX в. Основной проблемой, диктующей необходимость развития отечественного судоходства в дальневосточных водах, было доминирование здесь иностранных судов. Россия ежегодно теряла огромные суммы денег на уплату фрахта иностранным пароходам, доставляющим грузы и пассажиров во Владивосток и Николаевск. Это неизбежно влекло за собой и военно-стратегические последствия. Отсутствие торгового флота у России ослабило бы её позиции в случае военного конфликта на Дальнем Востоке с морской державой (Японией, Англией, США).

Создание собственного торгового флота не просто решило бы перечисленные выше проблемы, но также способствовало бы целому ряду позитивных изменений. Надежды возлагались на развитие пассажирских перевозок между дальневосточными рубежами России и странами Восточной Азии и расширение экспортно-импортных связей. Всё это должно было укрепить политические, экономические и социальные отношения России с Тихоокеанским регионом.

Однако созванная Министерством финансов специальная комиссия не поддержала проект А.К. Сиденснера. Если опустить все аргументы относительно сомнительных перспектив в сфере торговли, то главная причина отказа в создании нового предприятия заключалась в его дороговизне. Сумма в 300 000 руб., которую просил морской офицер на развитие «Русского общества пароходства на Востоке», показалась правительственным лицам чрезмерно высокой. Однако обсуждение проекта показывает, что российская элита понимала необходимость развития отечественного судоходства на Дальнем Востоке. Комиссия под руководством Н.В. Копытова и Приамурский генерал-губернатор А.Н. Корф единогласно указывали на засилье иностранных пароходов в российской морской торговле в данном регионе [АВПРИ. Ф. 148. Оп. 487. Д. 1067. Л. 26]. По этой причине проект А.К. Сиденснера не был свёрнут полностью, скорее, он был изменён исходя из финансовых и ситуационных соображений. В итоге принятое решение всё же способствовало вливанию новых средств в уже имеющуюся на Дальнем Востоке судоходную инфраструктуру.

Тем не менее решение Министерства финансов только подтверждает, что дальневосточное направление в 80-е гг. XIX в. не было в приоритете российской внешней политики. В ходе обсуждения проекта «Русского общества пароходства на Востоке» основной проблемой виделись финансовые потери на иностранном фрахте, а геополитические и военно-стратегические факторы комиссия не брала в расчёт. Такой подход можно назвать прагматичным и исходящим из реальной обстановки на Дальнем Востоке, но его точно нельзя считать дальновидным. Можно констатировать, что все опасения, приводимые А.К. Сиденснером в своей записке относительно России на Дальнем Востоке, оправдаются уже в начале XX в.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Айрапетов О.Р. На пути к краху. Русско-японская война 1904—1905 гг. Военно-политическая история. М.: Алгоритм, 2015. 494 с.
2. Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860—1925 гг.). Владивосток: Дальневосточное книжное изд-во, 1979. 256 с.
3. Забугин Н.П. О судоходстве на русском Дальнем Востоке. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1896. 193 с.
4. Илларионов А.А. Дальневосточный российский каботаж // Россия и АТР. 2003. № 1. С. 32—37.
5. Илларионов А.А. Укрепление транспортных связей в Приамурье во второй половине XIX — начале XX в.: проблема взаимодействия бизнеса с государственной властью // Известия Восточного института. 2019. № 1. С. 21—36.
6. Курбенков В.А. Порт как фактор освоения и развития экономической жизни Владивостока и областей России в период с 1862 по 1920 г. // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. 2017. № 11. С. 37—42.
7. Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX вв. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.
8. Моисеев В.А. Россия и Китай в Центральной Азии (вторая половина XIX в. — 1917 г.). Барнаул: АзБука, 2003. 345 с.
9. Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX — начала XX вв. Омск: Омский государственный университет, 2004. 548 с.
10. Романова Г.Н. Порто-франко и протекционизм: торговые связи Дальнего Востока России и Северо-Восточного Китая // Россия и АТР. 2006. № 3. С. 110—122.
11. Сиденснер А.К. Адмирал Геннадий Иванович Невельской: к столетию со дня его рождения. СПб.: Тип. Морского министерства, 1914. 204 с.
12. Сиденснер А.К. Сведения о мурманском берегу, собранные летом 1896 года контр-адмиралом Сиденснером. СПб.: Тип. Морского министерства, 1897. 102 с.
13. Скальковский К.А. Русская торговля в Тихом океане: экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Корее, Китае, Японии и Калифорнии. СПб.: Тип. А.С. Суворина, 1883. 515 с.
14. Терещенко Е.Ю. Восточный Мурман: социальные аспекты колонизации в материалах экспедиций и путевых заметок II половины XIX — начала XX в. // Арктика и Север — междисциплинарный электронный научный журнал. 2020. № 41. С. 261—276.
15. АВПРИ (Архив внешней политики Российской империи).
16. РГА ВМФ (Рос. гос. архив военно-морского флота).

REFERENCES

1. Ayrapetov O.R. *Na puti k krakhu. Russko-yaponskaya voyna 1904—1905 gg. Voенно-politicheskaya istoriya* [On the Way to Collapse. Russian-Japanese War of 1904—1905. Military and Political History]. Moscow, Algorithm Publ., 2015, 494 p. (In Russ.)
2. Byankin V.P. *Russkoe torgovoe moreplavanie na Dal'nem Vostoke (1860—1925 gg.)* [Russian Merchant Shipping in the Far East (1860—1925)]. Vladivostok, Dal'nevostochnoe knizhnoe izd-vo Publ., 1979, 256 p. (In Russ.)

3. Zabugin N.P. *O sudokhodstve na russkom Dal'nem Vostoke* [On Shipping in the Russian Far East]. Saint Petersburg, Tip. V. Kirshbauma Publ., 1896, 193 p. (In Russ.)
4. Illarionov A.A. Dal'nevostochnyy rossiyskiy kabotazh [Far Eastern Russian Cabotage]. *Rossiya i ATR*, 2003, no. 1, pp. 32—73. (In Russ.)
5. Illarionov A.A. Ukreplenie transportnykh svyazey v Priamur'e vo vtoroy polovine XIX — nachale XX v.: problema vzaimodeystviya biznesa s gosudarstvennoy vlast'yu [Strengthening Transport Links in the Amur Region in the Second Half of the 19th — the Early 20th Centuries: The Problem of Interaction between Business and Government]. *Izvestiya Vostochnogo instituta*, 2019, no. 1, pp. 21—36. (In Russ.)
6. Kurbenkov V.A. Port kak faktor osvoeniya i razvitiya ekonomicheskoy zhizni Vladivostoka i oblastey Rossii v period s 1862 po 1920 g. [Port as a Factor in the Exploration and Development of the Economic Life of Vladivostok and the Regions of Russia from 1862 to 1920]. *Vestnik Vyatskogo gosudarstvennogo gumanitarnogo universiteta*, 2017, no. 11, pp. 37—42. (In Russ.)
7. 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 19th — Early 20th Centuries]. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2008, 668 p. (In Russ.)
8. Moiseev V.A. *Rossiya i Kitay v Tsentral'noy Azii (vtoraya polovina XIX v. — 1917 g.)* [Russia and China in Central Asia (the Second Half of the 19th Century — 1917)]. Barnaul, AzBuka Publ., 2003, 345 p. (In Russ.)
9. Remnev A.V. *Rossiya Dal'nego Vostoka. Imperskaya geografiya vlasti XIX — nachala XX vv.* [Russia of the Far East. Imperial Geography of Power in the 19th — the Early 20th Centuries]. Omsk, Omskiy gosudarstvennyy universitet Publ., 2004, 548 p. (In Russ.)
10. Romanova G.N. Porto-franko i protektsionizm: torgovye svyazi Dal'nego Vostoka Rossii i Severo-Vostochnogo Kitaya [Free Port and Protectionism: Trade Relations between the Russian Far East and Northeast China]. *Rossiya i ATR*, 2006, no. 3, pp. 110—122. (In Russ.)
11. Sidensner A.K. *Admiral Gennadiy Ivanovich Nevel'skoy: k stoletiyu so dnya ego rozhdeniya* [Admiral Gennady Ivanovich Nevelskoy: On the Centenary of His Birth]. Saint Petersburg, Tip. Morskogo ministerstva Publ., 1914, 204 p. (In Russ.)
12. Sidensner A.K. *Svedeniya o murmanskome berege, sobrannye letom 1896 goda kontr-admiralom Sidensnerom* [Information about the Murmansk Coast Collected by Rear Admiral A.K. Sidensner in Summer 1896]. Saint Petersburg, Tip. Morskogo ministerstva Publ., 1897, 102 p. (In Russ.)
13. Skal'kovskiy K.A. *Russkaya torgovlya v Tikhom okeane: ekonomicheskoe issledovanie russkoy torgovli i morekhodstva v Primorskoj 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, Tip. A.S. Suvorina Publ., 1883, 515 p. (In Russ.)
14. Tereshchenko E.Yu. Vostochnyy Murman: sotsial'nye aspekty kolonizatsii v materialakh ekspeditsiy i putevykh zametok II poloviny XIX — nachala XX v. [Eastern Murman: Social Aspects of Colonization in the Materials of Expeditions and Travel Notes in the Second Half of the 19th — the Early 20th Centuries]. *Arktika i Sever — mezhdistsiplinarnyy elektronnyy nauchnyy zhurnal*, 2020, no. 41, pp. 261—276. (In Russ.)

Дата поступления в редакцию 15.09.2022