

Constructing the Frontier: Russian-Chinese Trade as a Factor in the Modernization of the Far East at the Turn of the 19th and 20th Centuries

Ildar R. Hamzin¹, Rustam T. Ganiev² & Anton V. Kochnev³

Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin.
 Yekaterinburg, Russia

Received: 9 January 2023 | Revised: 8 April 2023 | Accepted: 17 April 2023

Abstract

The article delves into the development of the transport and logistical infrastructure on the Far Eastern frontier of the Russian Empire during the late 19th and early 20th centuries. Throughout the period under study, challenges that emerged in the trade relations between Russia and China led to the creation of a new freight transport system for Russian-Chinese trading. This system proposed the integration of rail and maritime communication, with a sea port acting as the central logistical hub. This vision materialized with the construction of Russian railways in Manchuria, the leasing of Port Russian Dalian on the Liaodong Peninsula, and the initiation of maritime shipping by the China Eastern Railway Company. The article aims to systematically investigate the foundational concepts and the actualization of each segment of this new infrastructure. The research uncovered that the railways, sea port, and maritime shipping orchestrated by the Russian Empire in the Far East were viewed as cohesive elements of a unified trade and transport corridor. This corridor's primary goal was to forge an effective linkage with the Pacific region. The data assessed in the study indicates that the Chinese ports and market stood as the foremost objectives for Russia's geoeconomic pursuits in the Far East. In conclusion, the study underscores the importance of these novel infrastructural developments in the frontier modernization of the Far Eastern boundary shared by Russia and China.

Keywords

Far East; Frontier Modernization; Russian-Chinese Trade; Transport Infrastructure; Geoeconomics; Trans-Siberian Railway; CER; Dalianvan; Shipping Company; Transport Corridor



This work is licensed under a [Creative Commons "Attribution" 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

1 Email: ildar.hamzin1991@mail.ru
 2 Email: rusthist@yandex.ru
 3 Email: a.kochnev.usu@gmail.com



Конструируя фронтир: русско-китайская торговля как фактор модернизации Дальнего Востока на рубеже XIX – XX вв.

Хамзин Ильдар Рашидович¹, Ганиев Рустам Талгатович²,
Кочнев Антон Владимирович³

Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина.
Екатеринбург, Россия

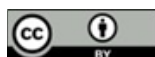
Рукопись получена: 9 января 2023 | Пересмотрена: 8 апреля 2023 | Принята: 17 апреля 2023

Аннотация

В статье рассматривается вопрос формирования транспортно-логистической инфраструктуры на дальневосточном фронтире Российской империи в конце XIX – начале XX в. В изучаемое время противоречия, сформировавшиеся в торговых связях России и Китая, послужили толчком к выстраиванию новой системы грузоперевозок в русско-китайской торговле, предполагающей сопряжение железнодорожного и морского сообщения и морского порта, как связующего логистического узла. Это выразилось в строительстве российских железных дорог на территории Маньчжурии, аренде порта Дальнего на Ляодунском полуострове и создании морского пароходства при Обществе КВЖД. Цель статьи – пошагово изучить идейные предпосылки и реализацию каждого звена новой инфраструктурной конструкции. В результате исследования было выявлено, что создаваемые Российской империей на Дальнем Востоке железные дороги, морской порт и морское пароходство рассматривались как составные части единого торгово-транспортного коридора, задачей которого было создать эффективное сообщение с тихоокеанским регионом. Привлеченный к исследованию материал свидетельствует, что китайские порты и китайский рынок были первоочередной целью геοэкономических интересов России на Дальнем Востоке. В выводах показано значение новых инфраструктурных объектов в качестве фактора фронтальной модернизации дальневосточного трансграничья России и Китая.

Ключевые слова

Дальний Восток; фронтальная модернизация; русско-китайская торговля; транспортная инфраструктура; геοэкономика; Транссибирская магистраль; КВЖД; Даляньвань; морское пароходство; транспортный коридор



Это произведение доступно по [лицензии Creative Commons “Attribution” \(«Атрибуция»\) 4.0 Всемирная](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

1 Email: ildar.hamzin1991@mail.ru
2 Email: rusthist@yandex.ru
3 Email: a.kochnev.usu@gmail.com

Введение

В научной литературе политика Российской империи на Дальнем Востоке неоднократно изучалась через призму фронтирной теории. В. В. Алексеев, опираясь на разработанную И. В. Побережниковым концепцию (Побережников, 2013), определил, что приобретение и освоение дальневосточных территорий стало третьим этапом фронтирной модернизации в истории России (Алексеев, 2017). При этом границы дальневосточного фронта трактуются широко: они не ограничивались государственной границей, определенной договорными соглашениями России и Китая, а диктовались геополитической сферой русского влияния в регионе (Михалев, 2017; Ходячков, 2018; Курас, 2021). Другими словами, КВЖД, ЮМЖД, арендованные порты на Ляодунском полуострове и Квантунская область составили часть дальневосточного фронта Российской империи в начале XX в.

Об отдельных аспектах дальневосточной политики позднеромановской России написано также немало, с акцентом на геополитических и военно-стратегических мотивах продвижения империи на Дальнем Востоке (Романов, 1928; Лукоянов, 2008; Дацышен, 2014). Между тем экономические факторы, способствовавшие строительству железных дорог в Маньчжурии и аренде незамерзающих китайских портов, были не менее значимы. Как современники, так и исследователи видели в качестве основного экономического партнера России на Дальнем Востоке Китай, и судьба Транссибирской магистрали, Владивостока и порта Дальнего была неотделима от будущего русско-китайских торгово-экономических отношений.

Другой важный аспект поднятой темы связан с проблемой транзитной роли России в мировой истории. Идея о том, что Российская империя с ее огромным континентальным пространством может стать непрерывным транспортным коридором между Востоком и Западом прослеживается еще в политике Петра I, который организовывал целый ряд военных, дипломатических и исследовательских мероприятий в страны Востока (Анисимов, 2022). Одной из важнейших задач данных компаний было создание условий для развития транс-евразийской торговли через российскую территорию. В начале XX в. мысль о транзитном потенциале России стала популярной не только среди политической элиты, но и в широких общественных кругах, в том числе и зарубежных. Строительство Транссибирской магистрали казалось главным шагом к воплощению этой мысли: в 1904 г. Хэлфорд Макиндер в своем знаменитом докладе «Географическая ось истории» говорил о том, что, создав Транссиб, Российская империя полноценно раскроит потенциал Хартлэнда, бросив вызов морским транзитным возможностям Великобритании и США (Классика геополитики, с. 7–33). Дальневосточная периферия России и Маньчжурия, образуя территорию русско-китайского трансграничья, занимали в этой политике ключевую роль. Но до сих пор в историографии практически



не раскрыт вопрос о том, какой логикой руководствовалось российское правительство, создавая транспортную инфраструктуру на Дальнем Востоке. Однако определенная концепция в этой политике прослеживалась и подразумевала создание следующих инфраструктурных объектов: железнодорожного сообщения, морского порта, морского транспортного сообщения. Таким образом, создавалась транспортно-логистическая система мультимодальных перевозок, когда грузы и пассажиры доставлялись в пункт назначения путем использования нескольких видов транспорта. В историографии этот аспект был отмечен в статье В. Д. Корябкина (Корябкин, 2021), но полноценно вопрос не был изучен до сих пор. Большой интерес для поднятой в статье проблемы представляет также фундаментальная работа В. Ф. Борзунова, где проведен глубокий анализ истории Транссибирской магистрали с точки зрения ее геополитических и геоэкономических задач (Борзунов, 2001). В. Ф. Борзунов неоднократно в своем исследовании поднимал вопрос о транспортной системе, связанной с Транссибом (порты, морское и речное судоходство), но единой концепции ее развития автор не затрагивал.

Много внимания российской транспортной политике на Дальнем Востоке уделяла зарубежная историография. Те или иные аспекты строительства Транссибирской магистрали и КВЖД рассматривались в работах С. Пэйна, С. Маркса, Д. Схиммельпенника ван дер Ойе, Ч. Сю, Дж. ЛеДонна и др. (Marks, 1991; LeDonne, 1997; Paine, 2003; Hsu, 2006; Схиммельпенник ван дер Ойе, 2009). Поднималась также проблематика сопредельных фронтирных территорий России и Китая на Дальнем Востоке и влияние этого фактора на русско-китайские отношения (Shan, 2003). С точки зрения транспортно-логистического фактора интерес представляет исследование Ф. Патрикеева и Г. Шукмана «Железные дороги и Русско-японская война: война транспортная», где затрагивается вопрос борьбы России и Японии за пути сообщения в Северо-Восточном Китае (Patrikeeff, Shukman, 2007). Однако проблематика торговых отношений России с Китаем и ее значение для создания новой инфраструктуры на дальневосточной периферии упоминается в названных работах только вскользь и не рассматривается специально.

В то же время источники по изучаемому периоду наполнены различного рода проектами и рассуждениями о том, что соединение железных дорог и морского паромного сообщения на Дальнем Востоке должно лечь в основу новой системы русско-китайской торговли. Такие отсылки можно увидеть в документах из фонда министра финансов С. Ю. Витте (РГИА, ф. 560), документах, отражающих строительство порта Дальнего (РГА ВМФ, ф. 417), материалах Общества КВЖД (РГИА, ф. 818), а также в различных опубликованных в изучаемый период работах современников. Безусловно, что новая инфраструктурная конструкция преследовала цель более широкую, чем только экономические отношения с Китаем: российский Дальний Восток торговал с Японией, Кореей, США, активно участвовал в транзитной торговле с европей-

скими странами. Но именно Китай занимал здесь ключевую позицию, удерживая в конце XIX – начале XX в. 4-е – 6-е место в общем товарообороте Российской империи (Обзор внешней торговли России, 1899, с. 47).

Заметим, что изучение опыта выстраивания транспортно-логистической системы на Дальнем Востоке сегодня приобретает особую значимость в связи с расширением экономических отношений России и Китая и реализацией совместных русско-китайских торгово-транспортных проектов. Период конца XIX – начала XX в. в этом отношении наиболее показателен, так как, получив Южно-Маньчжурскую железную дорогу, порт Дальний и создав морское пароходство Общества КВЖД, Российская империя добилась кульминации в экономической составляющей своей политики в Восточной Азии.

В основе методологии исследования лежит теория фронта и фронтальной модернизации. Русско-китайская пограничная территория на Дальнем Востоке рассматривается как точка сборки геополитических и геоэкономических интересов прежде всего Российской империи (а также Китая, Японии, Англии и США), что способствовало вливанию в этот регион финансовых, социальных и демографических ресурсов и в конечном счете стимулировало модернизацию Дальнего Востока, вне зависимости от результатов тех или иных политических амбиций.

Противоречия развития русско-китайской торговли

В течение второй половины XIX в. в системе торговых отношений России и Китая сложились два основных направления грузоперевозок – сухопутный и морской способ транзита. Первый из них появился еще на заре русско-китайской торговли и связан с историей кяхтинской слободы. Исторически этот путь предполагал движение чайных грузов из внутренних провинций Китая через Монголию к Кяхте, и далее по Сибирскому тракту товар отправлялся на русский рынок (Единархова, 2015). Вплоть до подписания Пекинского договора 1860 г. в Кяхте реализовывался пограничный торговый обмен, но по условиям нового русско-китайского соглашения российские и китайские купцы получили право отправляться на чужую территорию с целью торговли (Русско-китайские отношения, 1958, с. 34). Вторая половина XIX в. также отмечена появлением сухопутной русско-китайской торговли в Центральной Азии между российским Туркестаном и провинцией Синьцзян (согласно условиям Кульджинского договора 1851 г.) и пограничной торговли вдоль рек Амур и Уссури (согласно условиям Айгуньского договора 1858 г.).

Таким образом, к 60-м гг. XIX в. Россия и Китай создали единое торговое континентальное пространство, которое, как предполагалось в среде российской политической и торговой элиты, должно было обеспечить сбыт товаров в условиях открытия империи Цин для мировой экономики. Однако этого не произошло: Кяхтинская торговля к 1890-м гг. стала практически односто-



ронней чайной торговлей (Сладковский, 1974, с. 266), а Маньчжурия занимала едва 1 % от общего объема торговых отношений (Дацышен, 2014, с. 151). Ситуация с российским экспортом лучше выглядела в Синьцзяне, но из-за кризиса в регионе в течение 1870-х – начала 1880-х гг. торговля здесь развивалась неравномерно и была подвержена геополитическим рискам (Моисеев, 2003). В итоге к концу XIX в., при огромном и ежегодно растущем объеме импорта из Китая, русский сбыт составлял незначительную долю в общем товарообороте (Покровский, 1909, с. 10–17), что привело к утечке из страны валюты, которая шла на оплату китайского товара (Сладковский, 1974, с. 265–266). Стоит отметить, что в конце XIX в. единственным российским товаром, добившимся относительного успеха на китайском рынке, был керосин, изготавливаемый на бакинских нефтепромыслах. Русский керосин смог успешно конкурировать с аналогичной продукцией американской Standard Oil и голландской Royal Dutch, занимая ведущие позиции в портах Тяньцзинь и Фучжоу (Покотилов, 1895, с. 15, с. 123; Cheng, 1989, р. 205–237). Однако отсутствие национального флота, способного доставлять керосин наливным способом, и неимение прямого железнодорожного сообщения с империей Цин predeterminedелили убыточность российской керосиновой торговли.

Параллельно с сухопутными направлениями транзита в русско-китайской торговле сформировались морские пути сообщения. В 80–90-е гг. XIX в. развитие морской торговли России и Китая поддерживалось за счет пароходов Добровольного флота, первоочередной задачей которого была организация сообщения между Одессой и Владивостоком. На обратном пути из Приморья российские пароходы заходили в Ханькоу за чайным грузом и доставляли его транзитом через Суэцкий канал в Одессу (Поггенполь, 1903, с. 34–36; Бянкин, 1979, с. 68). Морской способ доставки товара показал себя как более дешевый и быстрый в сравнении с сухопутным трансмонгольским транзитом, и дорогие сорта китайского чая стали отправляться преимущественно в Одессу на пароходах Добровольного флота (Субботин, 1893, с. 533). В 1889 г. стоимость привезенного чая в Одессу впервые превысила стоимость чая, привезенного в Кяхту (АВПРИ, ф. 143, оп. 491, д. 396, л. 68). Однако эта эффективность стала причиной искусственного сдерживания морского направления: правительство России видело в кяхтинской торговле жизненно важный фактор для экономики Восточной Сибири, и для поддержания Кяхты таможенные пошлины на чай по азиатской границе были установлены кратно ниже в сравнении с морскими портами. По этой причине основная масса китайского чая по-прежнему шла по кяхтинскому направлению (Сладковский, с. 268).

Как правило, расходы на импортный товар компенсируются за счет таможенных ставок. Учитывая, что в Кяхте таможенный тариф был искусственно занижен для поддержания ее в условиях конкуренции с морским направлением, российская казна стала терять от торговли с Китаем. Принимая во внимание огромное падение экспорта из России в империю Цин

в конце XIX в., надо сказать, что русско-китайская торговля оказалась в ситуации системного кризиса.

Современники много писали об этой проблеме и основной способ ее решения видели в создании нового способа торгово-транспортной коммуникации (Зинченко, 1899; Васильев, 1899; Меркулов, 1903). Очевидно, что традиционная караванная торговля не была способна исправить ситуацию в торговле с Китаем и в целом выглядела архаично на фоне быстрой модернизации мирового транспортного сообщения. Одесское направление морской торговли также не давало видимых преимуществ для России: китайские порты были слишком далеки от черноморского побережья, конкуренция в международной морской торговле была огромной, а российский Добровольный флот был слишком мал (Бянкин, 1979, с. 67–70). Однако морская торговля предоставила опыт использования транзитного сообщения комбинированного типа: российские суда доставляли чай в Одессу, где он перегружался на железную дорогу и в течение нескольких дней прибывал в Москву для последующей торговли. Обозреватель А. Рудич еще в 1876 г. писал, что за таким способом доставки товаров было будущее русско-китайской торговли (Рудич, 1876, с. 6–7). В целом его мысль была верной, нужно было только, чтобы российский порт был ближе к китайскому рынку, и уже в 90-е гг. XIX в. взгляды российской политической и торговой элиты все больше концентрировались на Дальнем Востоке.

Транссиб и железные дороги в Маньчжурии

В 1890-х гг. Транссибирская магистраль и вопрос торговых связей с Китаем практически отождествлялись: железной дороге отводилось много внимания в основных исследованиях русско-китайской торговли (Субботин, 1892, с. 635). Некоторые работы прямо начинались с фраз о значении новой железной дороги для торговых связей России и Китая (Васильев, 1899), в то время как в крупнейших работах по Транссибу целые разделы были посвящены важности китайского фактора для российской экономики (Сибирь и Великая Сибирская железная дорога, 1893, с. 248–259). Это же характерно и для документов, отражающих правительственные интересы на Дальнем Востоке, где в различных формулировках повторялась мысль: «Несомненно, что Китай и Япония с приближением к их пределам Сибирской железной дороги станут более доступными как для сбыта отечественных продуктов, так и для вывоза к нам предметов производства этих стран» (АВПРИ, ф. 148, оп., 487, д. 488, л. 2).

Существовали и скептические взгляды на роль Транссибирской магистрали в будущем развитии торговых отношений России и Китая. К примеру, на страницах газеты «Восточное обозрение» в 1886 г. отмечалось следующее:

«Говорят – дорога, доведенная до Тихого океана, отвлечет огромную массу грузов Китая, теперь исключительно отправляющихся морем. Это громкая фраза и ничего более. Если даже положить, что железнодорожный путь от Пекина до Петербурга будет не более 10 тыс. верст и рассчитывая только 1/50 коп.



с версты, то получим 2 руб. за пуд. А затем остается еще передвижение от Петербурга до Лондона, или других крупных центров. Много ли наберется таких грузов, которые предпочтут платить хотя бы и два руб., когда теперь фрахт от Лондона до Шанхая не свыше 60 коп. за пуд на быстроходных пароходах. Скажут – значительный выигрыш времени послужит в пользу железной дороги. На это очень простой ответ: никогда товары большей скорости не оплачиваются 1/50 коп., а всегда в несколько раз дороже; грузы же, отправляемые с малой скоростью, немногим скорее дойдут по железной дороге до главных европейских центров, чем в настоящее время морским путем» (Восточное обозрение, 1886, № 9).

Однако по мере строительства Транссиба на Востоке понимание того, как именно скажется новая инфраструктура на торговле России и Китая, стало уточняться. В 1895 г. в Министерство финансов Российской империи поступило несколько докладных записок, в которых авторы приводили расчеты, отражавшие предполагаемые изменения в русско-китайской чайной торговле в связи со строительством Транссибирской магистрали (РГИА. ф. 560, оп. 28, д. 577, л. 216–245). Основное внимание уделялось вопросу таможенных ставок. К примеру, Н. А. Андрущенко показывал в своих расчетах, что сопряжение транзитных возможностей Транссибирской магистрали и Владивостока сократит стоимость доставки чая в Россию практически в три раза (Таблица 1). Это позволяло повысить тариф на импортируемый чай и, соответственно, увеличить доходы казны (РГИА. ф. 560, оп. 28, д. 577, л. 224–230).

Направление	Сорт чая	Стоимость
Ханькоу – Тяньцзинь – Кяхта – Иркутск	Байховый чай	6 руб. 22 коп.
	Кирпичный чай	3 руб. 76 коп.
Ханькоу – Владивосток – Иркутск (по Транссибу)	Байховый чай	2 руб. 20 коп.
	Кирпичный чай	1 руб. 43 коп.

**Таблица 1. Стоимость доставки 1 пуда чая в Россию
(РГИА. ф. 560, оп. 28, д. 577, л. 228 об. – 229)**

**Table 1. Cost of delivering 1 pood of tea to Russia
(RSHA. F. 560, In. 28, C. 577, ll. 228 verso – 229)**

Транссибирская магистраль виделась не только как способ исправления противоречий в тарифной политике относительно торговли с Китаем, но и как инструмент расширения экспорта товаров в империю Цин: «Россия, при посредстве Сибирской железной дороги, может со временем принять большее участие в снабжении Китая теми товарами, которые ныне ввозятся туда из других стран» (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 577, л. 90). В частности, надежды возлагались на то, что по железной дороге на китайский рынок отправятся хлопчатобумажные и шерстяные ткани, изготавливаемые в Центральной России

и в предыдущий период не выдерживавшие конкуренцию на китайском рынке ввиду дороговизны, продиктованной издержками долгой перевозки (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 577, л. 90).

В начале 1890-х гг. стала активно обсуждаться идея сокращения восточной части Транссиба до Владивостока: «Линия эта настолько приближается к китайской границе, что явиться возможность провести ветвь в китайские пределы» (Сибирь и Великая Сибирская железная дорога, 1893, с. 308). План строительства железной дороги через Маньчжурию традиционно приписывается Н. В. Копытову, хотя саму идею направить Транссиб сквозь китайскую территорию можно обнаружить намного раньше. В 1873 г. в докладе о путях сообщения России с Азией, зачитанном перед Обществом содействия промышленности и торговли, предлагалось несколько вариантов направления Сибирской железной дороги до Пекина через территорию Монголии. В начале XX в. эта мысль оформится в виде проекта Кяхтинской железной дороги. (Доклад комитету содействия промышленности и торговли, 1873, с. 23).

Окончательно проект трансманьчжурской железной дороги получил свой старт после подписания русско-китайского соглашения 1896 г. В целом ее задачи должны были реализовать перечисленные перспективы Транссиба для торговли с Китаем. Самостоятельная задача КВЖД заключалась в том, чтобы обеспечить экономическое завоевание непосредственно Маньчжурии. Способствовать этому должна была не только сама железная дорога, но и речное пароходство Общества КВЖД. Последнее начало свою работу в 1899 г. и занималось тем, что доставляло в Харбин необходимые строительные материалы (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 540, л. 106–106 об.). С 1901 г. речные пароходы Общества КВЖД стали участвовать в коммерческих грузоперевозках по реке Сунгари, заходя за товаром в Саньсинь, Бодунэ и Гирин (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 541, л. 27).

Важным фактором строительства Китайско-Восточной железной дороги стало учреждение Русско-китайского банка в 1895 г. Банк имел смешанный русско-французский капитал, но фактически стал инструментом экономической политики российского Министерства финансов на Дальнем Востоке (Беляев, 2006). КВЖД и Русско-китайский банк в трактовке ряда отечественных авторов составили «систему Витте» – взаимосвязь финансовых и транспортно-логистических методов экономической политики России на территории Китая, осуществлявшихся под патронажем министра финансов С. Ю. Витте (Беляев, 2006; Курас, Кальмина, Михалев, 2018, с. 27). Ключевой задачей Русско-китайского банка в конце XIX в. и до Русско-японской войны был выпуск займов на строительство КВЖД, управление и обеспечение этого предприятия (Яго Казухико, 2012).

Таким образом, Транссибирская магистраль и ее маньчжурская ветка стали первым шагом к выстраиванию единого транспортного коридора между Россией и Китаем. КВЖД с помощью организации железнодорожных и речных грузоперевозок внедрилась на маньчжурскую территорию, стимулируя инте-



грацию Северо-Восточного Китая в орбиту российского геоэкономического влияния.

Порт Дальний: «окно» в Тихий океан

Проблема замерзающих морских портов была одной из ключевых в дальневосточной морской политике Российской империи, так как расположенные здесь Владивосток и Николаевск останавливали судоходство на период от 3-х месяцев до полугода (Скальковский, 1883, с. 13; Забугин, 1896, с. 59). Можно сказать, что реализация всех геоэкономических амбиций дальневосточной политики С. Ю. Витте была бы невозможна без порта, пригодного для круглогодичной морской торговли. Способ решения этой проблемы был найден в 1898 г. путем подписания русско-китайского соглашения об аренде на территории Ляодунского полуострова двух портов, где Порт-Артур (Люйшунькоу) рассматривался как военная база, а порт Дальний (Далянь) – как коммерческий порт.

В 1898 г. комиссия во главе с Ф. В. Дубасовым определила, что бухта Виктория, где располагался небольшой поселок Даляньвань, наиболее пригодна для развития международных торговых связей (РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 1830, л. 220). Вскоре началось строительство морского порта, стоимость которого была рассчитана в сумме 2 200 000 руб.; окупить эти расходы должна была коммерческая деятельность Дальнего (РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 1830, л. 76).

Вместе с договором об аренде ляодунских портов Российская империя получила право на строительство линии от Харбина через Южную Маньчжурию к Дальнему, тем самым соединяя морские порты со своей железнодорожной сетью. Отсюда будущее Дальнего было теснейшим образом связано с Транссибирской магистралью, о чем прямо говорилось в документах: «Имея в глазах пример многих городов Северной Америки, как, например: Сан-Франциско, Чикаго, Ванкувера и других, которые, благодаря постройке железной дороги и порта, за несколько десятков лет из жалких деревушек превратились в цветущие города с громадным населением, можно ожидать такого же быстрого развития Да-лян-ваня, который будет поставлен в исключительно благоприятные условия» (РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 1830, л. 260 об). Сам морской порт должен был стать местом встречи российского фронта и тихоокеанского региона:

«Дальний, как и Владивосток, будет служить начальным пунктом Сибирской магистрали, но он имеет при этом с коммерческой точки зрения два громадных преимущества: он открыт для навигации в течение целого года и расположен ближе к главным иностранным портам крайнего Востока. Поэтому несомненно, что Дальний будет стягивать к себе большую часть пассажиров, грузов и почты, которые будут следовать транзитом по Сибирской железной дороге, и если эта последняя имеет будущность, как мировой транзитный путь, то эту будущность неизбежно разделит с ней и Дальний» (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 838, л. 34).

К сказанному стоит добавить, что Дальний рассматривался как торговый пункт, интегрированный в региональную и глобальную цепочку грузопотоков: помимо того, что порт должен был привлекать грузы из Кореи, Японии и Китая, сюда могли направиться и товары из США и Европы, которые к этому времени активно ввозились во Владивосток. Из самого Дальнего на внешний рынок товары могли идти не только из России, но и из Маньчжурии и Монголии (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 838, л. 36–36 об.).

Чтобы интенсифицировать международную торговлю, по личной инициативе С. Ю. Витте в Дальнем был установлен режим порто-франко. Примечательно, что министр финансов решил освободить от уплаты таможенных пошлин все товары, которые направлялись из России по Транссибу к Ляодунскому полуострову, в то время как товары, привозимые в Дальний и следующие через Маньчжурию в Россию, должны были облагаться тарифом при пересечении российской границы (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 122, л. 29). Очевидно, что одной из задач российского правительства было решение экспортной проблемы, сформировавшейся в регионе. Способствовать деловой активности должны были и социальные меры: в Дальнем предполагалось построить европейские и китайские кварталы, активно привлекать еврейское население России для работы и жизни в порту, дать право японцам приобретать здесь собственность, юридически закрепить высокий уровень имущественной и личной безопасности (РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 1830, л. 70; РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 122, л. 35 об., л. 88–89, л. 112). Все это должно было способствовать превращению Даляня в один из крупнейших торговых хабов Азиатско-Тихоокеанского региона своего времени. С его помощью Россия получила «окно» в Тихий океан, оставалось только организовать сообщение морского порта с внешним миром.

Морское пароходство Общества КВЖД

В 1896 г. по результатам командировки на Дальний Восток Н. П. Забугиным была опубликована работа, в которой он дал подробную характеристику текущей ситуации в дальневосточной инфраструктуре и рекомендации к ее развитию. Один из главных тезисов исследования сводился к тому, что Транссибирская железная дорога «не может обходиться без судов русских, дающих гарантию постоянного надежного сообщения с иностранными портами Дальнего Востока» (Забугин, 1896, с. 56). В это же время на необходимость расширения морского сообщения с портами Китая регулярно указывали официальные лица. К примеру, русский консул в Тяньцзине И. В. Лаптев отмечал в своих донесениях, что развитие российского экспорта в Китай требует «организации перевозных средств между Владивостоком и портами Китая» (Консульские донесения по торговле и промышленности, 1896, с. 44). Аналогичное мнение можно увидеть в консульских донесениях из порта Чифу:



«Благодаря более частому посещению порта к пароходам нашим более привыкли бы, а в следствии того они имели бы и больше грузов» (АВПРИ, ф. 143, оп. 491, Д. 343, л. 24).

Причина такого внимания к развитию судоходства в целом очевидна, так как на Дальнем Востоке в конце XIX в. Россия не имела своего морского торгового флота, если не считать трех пароходов купца М. Г. Шевелева, работавших за счет правительственной субсидии (Бянкин, 1979, с. 70–71). Подавляющая часть пассажирских и грузовых перевозок между Владивостоком, Николаевском и восточноазиатскими портами осуществлялась при посредничестве иностранных пароходов (английских, американских, немецких, японских и других), которые, как правило, ставили высокий фрахт за перевозку, что отталкивало российских коммерсантов от расширения своей деятельности в регионе (1979, с. 74). Но когда были подписаны соглашения на строительство КВЖД, ЮМЖД и аренду Дальнего, необходимость создать отечественный торговый флот на Дальнем Востоке приобрела стратегический характер, поскольку речь шла об обеспечении грузами новых железных дорог и морского порта.

12 июня 1898 г. согласно императорскому указу Общество КВЖД получило право на создание собственного пароходного предприятия для обеспечения пассажирских и грузовых перевозок между портами российского Дальнего Востока (Владивостоком и Дальним) и портами Восточной Азии (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 816, л. 5). Осенью 1898 г. был представлен проект развития морского пароходства КВЖД, где отмечалось, что к 1903 г. Общество будет эксплуатировать пять пароходных линий, четыре из которых должны быть связаны с Дальним и одна с Владивостоком. Особое внимание уделялось линии Дальний – Шанхай, «составляющая как бы прямое продолжение Сибирской железной дороги» и служащей для прямой перевозки товаров из России и Маньчжурии в Китай (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 816, л. 35). Торговля с Китаем, таким образом, выдвигалась на первый план в качестве обеспечения грузами КВЖД и ЮМЖД: «При том значении, которое имеет Шанхай для Маньчжурии как складочный и распределительный пункт потребляемых ею товаров, рейсы, соединяющие Шанхай с Владивостоком и Дальним будут иметь большое значение для железнодорожных перевозок» (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 818, л. 13 об.).

Еще больше внимания источники по морскому пароходству КВЖД уделяли необходимости взаимосвязи судоходства и железной дороги. Отмечалось, что «цель и значение Великого Сибирского пути оказались бы недостижимыми, если бы предприятие железной дороги и пароходство были бы разъединены» (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 818, л. 18), или:

«Естественный союзник русского пароходства в упомянутых водах есть железнодорожное предприятие Общества Китайской восточной железной дороги. Соединение того и другого предприятия в руках одного и того же общества есть

как бы тоже своего рода trust, или союз, который русское предпринимательство, в предвидении имеющей возникнуть конкуренции, признало более целесообразным» (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 818, л. 45).

О поставленной цели на заседаниях Общества КВЖД говорили также вполне определенно: «Задача как китайской дороги, так и пароходства представляется тесно связанной и заключается в овладении местным торговым движением и в подчинении засим сфер влияния этих двух взаимодействующих предприятий возможно большего торгового района» (РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 818, л. 19).

Морское пароходство Общества КВЖД просуществовало до Русско-японской войны и за несколько лет своей деятельности не смогло полноценно реализовать свой транзитный потенциал. Однако те планы и задачи, которые ставились перед пароходами КВЖД, позволяют увидеть, что оно стало своего рода последним этапом в конструировании новой транспортной инфраструктуры дальневосточного фронта Российской империи.

Выводы

Проведенное исследование позволяет сказать, что на рубеже XIX – XX вв. Российская империя смогла сконструировать на Дальнем Востоке логистическую систему, включавшую создание трех основных инфраструктурных объектов: железной дороги, морского порта и морского судоходства. Непосредственно это выразилось в продолжении Транссибирской магистрали на маньчжурской территории, создании порта Дальнего на Ляодунском полуострове и морского пароходства при Обществе КВЖД. Все элементы системы были тесно взаимосвязаны между собой и в совокупности создавали единый транспортно-логистический коридор между Россией и странами Восточной Азии. Привлеченные материалы показали, что данная трехчастная модель не стала спонтанным результатом движения России на Восток; ее идея плавно вырисовывалась по мере расширения российского влияния в маньчжурском и тихоокеанском регионе. Двигателем этой идеи выступали торгово-экономические интересы, прежде всего перспективы торговли с Китаем. К концу XIX в. русско-китайская торговля находилась в своеобразном тупике, когда экспортно-импортные связи, таможенная политика и существующие на тот момент пути сообщения противоречили друг другу. Выходом из ситуации могло стать объединение морского и сухопутного (железнодорожного) сообщения в одну транспортную систему, где морской порт выступил бы в качестве логистического узла. Новая инфраструктура позволяла не только решить проблему таможенных ставок и доходов казны, но и стимулировать рост экспорта из России в Китай. Решив проблемы со своим основным торговым партнером в Азии, российская экономика могла продолжить расширение в тихоокеанский регион в целом (Рис. 1).

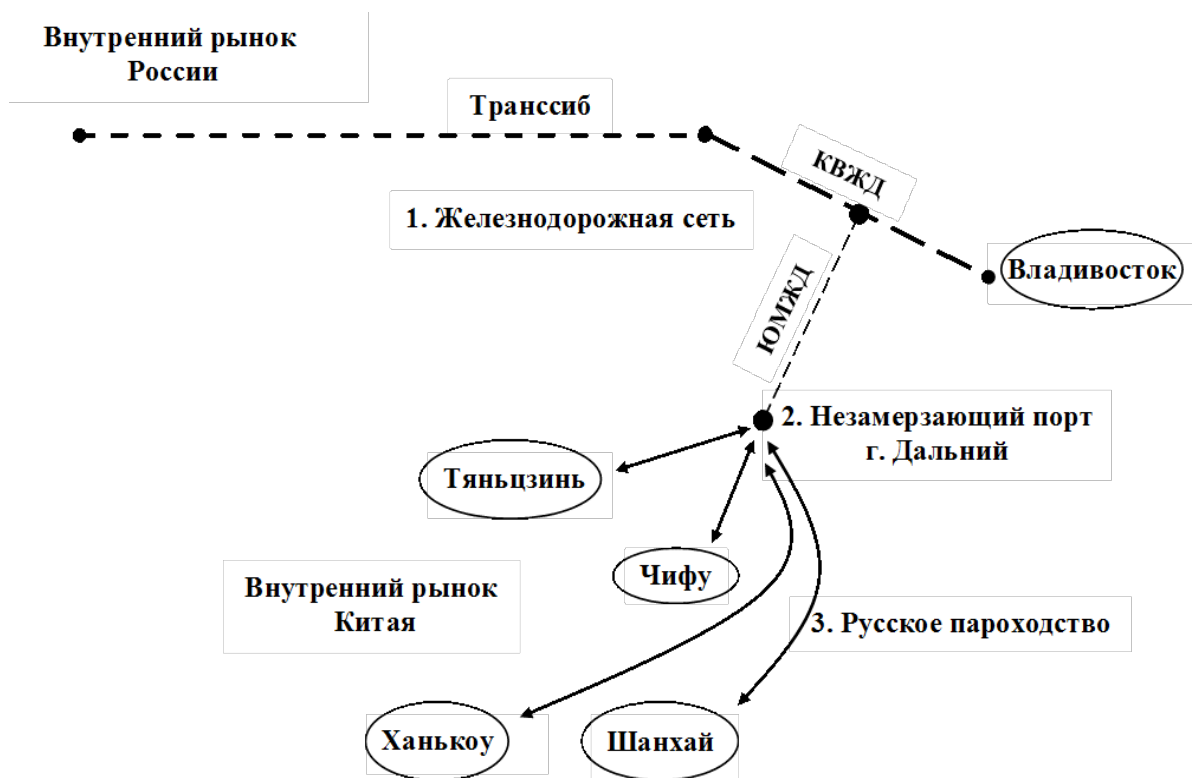


Рисунок 1. Схема транспортно-логистической инфраструктуры русско-китайской торговли на Дальнем Востоке на рубеже XIX– XX вв.

Figure 1. Schematic of the transport-logistics infrastructure of Russian-Chinese trade in the Far East at the turn of the 19th–20th centuries.

С теоретической точки зрения создание транспортно-логистической инфраструктуры ознаменовало продвижение российского фронта на юго-восток дальневосточного региона. Важно подчеркнуть, что инструментом этого продвижения стала модернизация тех территорий, которые оказывались в сфере влияния России. Помимо строительства самих инфраструктурных объектов (железных дорог, станций, пристаней и др.), Россия активно использовала переселенческую политику, привлечение иностранцев, внедрение собственной культуры. Все это позволяет говорить о российской фронтальной модернизации на Дальнем Востоке на рубеже XIX – XX в., происходящей вне официальных границ империи.

Но полноценной реализации изучаемая логистическая система не получила. После поражения в войне с Японией Россия была вынуждена отказаться от Дальнего и Южно-Маньчжурской железной дороги, а морское пароходство Общества КВЖД было ликвидировано, так как пароходы были либо уничтожены, либо захвачены японцами. Конечно, продолжали функционировать Владивосток и КВЖД, но их возможности были сильно урезаны: Владивосток оставался замерзающим портом, в судоходстве продолжали доминировать

иностранные суда, а КВЖД в итоге показала себя как убыточная линия. С другой стороны, ЮМЖД и Даляньвань уже в первой половине XX в. стали одними из наиболее загруженных по грузообороту транспортно-логистических объектов региона.

Подводя итог, стоит сказать, что логистическая система в Маньчжурии на рубеже XIX–XX вв. стала одним из крупнейших геоэкономических проектов в истории Российской империи, но для его воплощения российской власти не хватило политической осторожности и грамотного выстраивания отношений со своими ближайшими соседями на Дальнем Востоке.

Благодарности

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 22-78-00050 «Система торговых отношений России и Китая во второй половине XIX – начале XX в.», <https://rscf.ru/project/22-78-00050>

The study was supported by the Russian Science Foundation grant No. 22-78-00050 “The system of trade relations between Russia and China in the second half of the 19th – early 20th centuries”, <https://rscf.ru/project/22-78-00050>

Список литературы

- Cheng, C.-Y. (1989). The United States petroleum trade with China, 1876–1949. In E. R. May & J. K. Fairbank (Eds.), *America’s China Trade in Historical Perspective: The Chinese and American Performance* (pp. 205–236). Harvard Univ Asia Center.
- Hsu, C. Y. (2006). A Tale of two railroads: ‘Yellow Labor’, agrarian colonization, and the making of Russianness at the Far Eastern Frontier, 1890s – 1910s. *Ab Imperio*, 2006(3), 217–253. <https://doi.org/10.1353/imp.2006.0053>
- LeDonne, J. (1997). *The Russian Empire and the World. The Geopolitics of Expansion and Containment*. Oxford university press.
- Marks, S. G. (1991). *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917*. Tauris.
- Paine, S. C. M. (2003). *The Sino-Japanese War of 1894–1895: Perceptions, power and primacy*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511550188>
- Patrikeeff, F. & Shukman H. (2007). *Railways and the Russo-Japanese war: Transporting war*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/CMS>
- Shan, F. P. (2003). *The development of the North Manchuria frontier, 1900–1931* [PhD Dissertation]. McMaster University.
- Алексеев, В. В. (2017). Фронтирная модернизация в имперской России. *Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки*, 17(2), 6–13. <https://doi.org/10.14529/ssh170201>



- Анисимов, Е. В. (2022). Движение империи Петра Великого на Восток. *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: история России*, 21(3), 312–321.
<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-3-312-321>
- Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). (б. д.-а). Ф. 143. Оп. 491. Д. 343.
- Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). (б. д.-б). Ф. 143. Оп. 491. Д. 396.
- Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ). (б. д.-с). Ф. 148. Оп. 487. Д. 488.
- Беляев, С. Г. (2008). Русское предпринимательство в Китае в конце XIX – начале XX века. *Вестник Санкт-Петербургского университета*, 8(1), 170–183.
- Бозунов, В. Ф. (2001). *Транссибирская магистраль в мировой политике Великих держав*. Московский университет путей сообщения.
- Бянкин, В. П. (1979). *Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860-1925 гг.)*. Дальневосточное книжное издательство.
- Васильев, М. Н. (1899). *Торговля с Китаем*. Типография П. И. Макушина.
- Восточное обозрение*. (1889). 9.
- Дацьшен, В. Г. (2014). *История российско-китайских отношений в конце XIX – начале XX вв*. Директ-Медиа.
- Доклад комитету содействия промышленности и торговли*. (1873). Типография В.С. Балашева.
- Единархова, Н. Е. (2015). *Кяхта и кяхтинская торговля (40–60-е гг. XIX в.)*. Оттиск.
- Забугин, Н. П. (1896). *О судоходстве на русском Дальнем Востоке*. Типография В.Ф. Киршбаума.
- Зинченко, Н. (1899). *Россия и Китай. Краткий очерк русско-китайской торговли*. Типография Г. А. Бернштейна.
- Классика геополитики. XX век*. (с. 33). (2003). Издательство Аст.
- Консульские донесения по торговле и промышленности*. Выпуск VI. *Восточный Китай*. (1896). Типография А. Лейферта.
- Корябкин, В. Д. (2021). Транспортное обеспечение торговли России и Китая на Дальнем Востоке в начале XX века. В *Развитие таможенного дела Российской Федерации: Дальневосточный вектор: Т. I* (с. 104–110). РИО Владивостокского филиала Российской таможенной академии.
- Курас, Л. В. (2021). Российская империя как фактор регионального порядка в Восточной Азии в конце XIX – начале XX в. *Известия Иркутского государственного университета*, 38, 21-27. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2021.38.21>
- Курас, Л. В., Кальмина, Л. В., & Михалев, А. В. (2018). *Капитаны российской восточной политики: Рубеж XIX – XX вв*. Оттиск.
- Лукоянов, И. В. (2008). «Не отстать от держав ...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в. *Нестор-История*.
- Меркулов, С. Д. (1903). *Возможные судьбы русской торговли на Дальнем Востоке*. Типография Г.А. Бернштейна.
- Михалев, А. В. (2017). Многообразие политических смыслов русского мира на азиатском фронтире. *Вестник Московского университета. Серия 12. Политические науки*, 6, 43–59.

- Моисеев, В. А. (2003). *Россия и Китай в Центральной Азии (вторая половина XIX в. – 1917 г.)*. АзБука.
- Обзор внешней торговли России по европейской и азиатской границе за 1896 год. (1898). Типография М. П. Фроловой.
- Побережников, И. В. (2013). Фронтирная модернизация в истории России. *Экономическая история*, 21(2), 18–23.
- Поггенполь, М. Ю. (1903). *Очерк возникновения Добровольного флота за время XXV-ти летнего его существования*. Типография А. Бенке.
- Покотилов, Д. Д. (1985). *Китайские порты, имеющие значение для русской торговли на Дальнем Востоке*. Ч. 1. Министерство финансов.
- Покровский, В. П. (1909). *Статистические сведения о торговле России с Китаем*. Типо-лит. М. П. Фроловой.
- Романов, Б. А. (1928). *Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерк по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма*. Издание Ленинградского Восточного института имени А. С. Енукидзе.
- Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). (б. д.). Ф. 417. Оп. 1. Д. 1830.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-а). Ф. 560. Оп. 28. Д. 122.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-б). Ф. 560. Оп. 28. Д. 540.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-с). Ф. 560. Оп. 28. Д. 541.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-d). Ф. 560. Оп. 28. Д. 577.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-e). Ф. 560. Оп. 28. Д. 816.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-f). Ф. 560. Оп. 28. Д. 818.
- Российский государственный исторический архив (РГИА). (б. д.-g). Ф. 560. Оп. 28. Д. 838.
- Рудич, А. (1876). *Одесса и русско-индо-китайская торговля*. Типография Л. Нитче.
- Русско-китайские отношения. 1689–1916: Официальные документы*. (1958). Издательство восточной литературы.
- Сибирь и Великая Сибирская железная дорога*. (1893). Типография В.Ф. Киршбаума.
- Скальковский, К. А. (1883). *Русская торговля в Тихом океане: Экономическое исследование русской торговли и мореходства в Приморской области, Восточной Сибири, Кореи, Китая, Японии и Калифорнии*. Типография А. Суворина.
- Сладковский, М. И. (1978). *История торгово-экономических отношений народов России с Китаем*. ИДВ РАН.
- Субботин, А. П. (1892). *Чай и чайная торговля в России и других государствах. Производство, потребление и распределение чая*. Типография Северного Телеграфного агентства.
- Схиммельпенник ван дер Ойе, Д. (2003). *Навстречу Восходящему солнцу: Как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией*. Новое литературное обозрение.
- Ходяков, М. В. (2018). Желтороссия конца XIX – начала XX века в геополитических планах военной элиты. *Новейшая история России*, 8(4), 880–897.



Яго Казухико. (2012). Русско-китайский банк в 1896–1910 гг.: Международный финансовый посредник в России и Азии. В *Экономическая история: Ежегодник. РОССПЭН*.

References

- Alekseev, V. V. (2017). Frontier-Type Modernization of Imperial Russia. *Bulletin of South Ural State University. Series "Social Sciences and the Humanities"*, 17(2), 6–13. <https://doi.org/10.14529/ssh170201> (In Russian).
- Anisimov, E. V. (2022). Eastward Motion of Peter the Great's Empire. *RUDN Journal of Russian History*, 21(3), 312–321. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-3-312-321> (In Russian).
- Archive of Foreign Policy of the Russian Empire (AFPRI). (n. d.-a). F. 143. In. 491. C. 343. (In Russian).
- Archive of Foreign Policy of the Russian Empire (AFPRI). (n. d.-b). F. 143. In. 491. C. 396. (In Russian).
- Archive of Foreign Policy of the Russian Empire (AFPRI). (n. d.-c). F. 148. In. 487. C. 488. (In Russian).
- Beljaev, S. G. (2008). Russkoe predprinimatel'stvo v Kitae v konce XIX – nachale XX veka. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta*, 8(1), 170–183. (In Russian).
- Bjankin, V. P. (1979). *Russkoe torgovoe moreplavanie na Dal'nem Vostoke (1860–1925 gg.)*. Dal'nevostochnoe knizhnoe izdatel'stvo. (In Russian).
- Bozunov, V. F. (2001). *Transsibirskaja magistral' v mirovoj politike Velikih derzhav*. Moskovskij universitet putej soobshhenija. (In Russian).
- Cheng, C.-Y. (1989). The United States petroleum trade with China, 1876–1949. In E. R. May & J. K. Fairbank (Eds.), *America's China Trade in Historical Perspective: The Chinese and American Performance* (pp. 205–236). Harvard Univ Asia Center.
- Dacyshen, V. G. (2014). *Istorija rossijsko-kitajskih otnoshenij v konce XIX – nachale XX vv.* Direkt-Media. (In Russian).
- Doklad komitetu sodejstvija promyshlennosti i trgovli*. (1873). Tipografija V.S. Balasheva. (In Russian).
- Edinarhova, N. E. (2015). *Kjahta i kjahtinskaja trgovlja (40–60-e gg. XIX v.)*. Ottisk. (In Russian).
- Hodjakov, M. V. (2018). Zheltorossija konca XIX – nachala XX veka v geopoliticheskikh planah voennoj jelity. *Novejshaja istorija Rossii*, 8(4), 880–897. (In Russian).
- Hsu, C. Y. (2006). A Tale of two railroads: 'Yellow Labor', agrarian colonization, and the making of Russianness at the Far Eastern Frontier, 1890s – 1910s. *Ab Imperio*, 2006(3), 217–253. <https://doi.org/10.1353/imp.2006.0053>
- Jago Kazuhiko. (2012). Russko-kitajskij bank v 1896–1910 gg.: Mezhdunarodnyj finansovyj posrednik v Rossii i Azii. In *Jekonomicheskaja istorija: Ezhegodnik. ROSSPJeN*. (In Russian).
- Klassika geopolitiki. XX vek*. (s. 33). (2003). Izdatel'stvo Ast. (In Russian).
- Konsul'skie donesenija po trgovle i promyshlennosti. Vypusk VI. Vostochnyj Kitaj*. (1896). Tipografija A. Lejferta. (In Russian).
- Korjabkin, V. D. (2021). Transportnoe obespechenie trgovli Rossii i Kitaja na Dal'nem Vostoke v nachale XX veka. In *Razvitie tamozhennogo dela Rossijskoj Federacii: Dal'nevostochnyj vektor: Vol. I* (ss. 104–110). RIO Vladivostokskogo filiala Rossijskoj tamozhennoj akademii. (In Russian).

- Kuras, L. V. (2021). The Russian Empire as a Factor of Regional Order in East Asia at the End of 19th – Beginning 20th Century. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 38, 21–27. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2021.38.21> (In Russian).
- Kuras, L. V., Kal'mina, L. V., & Mihalev, A. V. (2018). *Kapitany rossijskoj vostochnoj politiki: Rubezh XIX – XX vv.* Ottisk. (In Russian).
- LeDonne, J. (1997). *The Russian Empire and the World. The Geopolitics of Expansion and Containment.* Oxford university press.
- Lukojanov, I. V. (2008). «Ne otstat' ot derzhav ...» Rossiya na Dal'nem Vostoke v konce XIX – nachale XX v. *Nestor-Istorija*. (In Russian).
- Marks, S. G. (1991). *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917.* Tauris.
- Merkulov, S. D. (1903). *Vozmozhnye sud'by russkoj trgovli na Dal'nem Vostoke.* Tipografija G.A. Bernshtejna. (In Russian).
- Mihalev, A. V. (2017). Mnogoobrazie politicheskikh smyslov russkogo mira na aziatskom frontire. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija 12. Politicheskie nauki*, 6, 43–59. (In Russian).
- Moiseev, V. A. (2003). *Rossija i Kitaj v Central'noj Azii (vtoraja polovina XIX v. – 1917 g.).* AzBuka. (In Russian).
- Obzor vneshnej trgovli Rossii po evropejskoj i aziatskoj granice za 1896 god. (1898).* Tipografija M. P. Frolovoj. (In Russian).
- Paine, S. C. M. (2003). *The Sino-Japanese War of 1894–1895: Perceptions, power and primacy.* Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511550188>
- Patrikeeff, F. & Shukman H. (2007). *Railways and the Russo-Japanese war: Transporting war.* Routledge. <https://doi.org/10.4324/CMS>
- Poberezhnikov, I. V. (2013). Frontirnaja modernizacija v istorii Rossii. *Jekonomicheskaja istorija*, 21(2), 18–23. (In Russian).
- Poggenpol', M. Ju. (1903). *Ocherk vozniknovenija Dobrovol'nogo flota za vremja XXV-ti letnego ego sushhestvovanija.* Tipografija A. Benke. (In Russian).
- Pokotilov, D. D. (1985). *Kitajskie porty, imejushhie znachenie dlja russkoj trgovli na Dal'nem Vostoke. Ch. 1. Ministerstvo finansov.* (In Russian).
- Pokrovskij, V. P. (1909). *Statisticheskie svedenija o trgovle Rossii s Kitaem.* Tipol-lit. M. P. Frolovoj. (In Russian).
- Romanov, B. A. (1928). *Rossija v Man'chzhurii (1892-1906). Ocherk po istorii vneshnej politiki samod-erzhavija v jepohu imperializma.* Izdanie Leningradskogo Vostochnogo instituta imeni A. S. Enukidze. (In Russian).
- Rudich, A. (1876). *Odessa i russko-indo-kitajskaja trgovlja.* Tipografija L. Nitche. (In Russian).
- Russian State Archive of the Navy (RSA Navy). (n. d.). F. 417. In. 1. C. 1830. (In Russian).
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-a). F. 560. In. 28. C. 122. (In Russian).
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-b). F. 560. In. 28. C. 540. (In Russian).
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-c). F. 560. In. 28. C. 541. (In Russian).
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-d). F. 560. In. 28. C. 577. (In Russian).



- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-e). F. 560. In. 28. C. 816. (In Russian).
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-f). F. 560. In. 28. C. 818. (In Russian).
- Russian State Historical Archive (RSHA). (n. d.-g). F. 560. In. 28. C. 838. (In Russian).
- Russko-kitajskie otnoshenija. 1689-1916: Oficial'nye dokumenty.* (1958). Izdatel'stvo vostochnoj literatury. (In Russian).
- Shan, F. P. (2003). *The development of the North Manchuria frontier, 1900–1931* [PhD Dissertation]. McMaster University.
- Shimmel'pennink van der Oje, D. (2003). *Navstrechu Voshodjashhemu solncu: Kak imperskoe mifotvorchestvo privelo Rossiju k vojne s Japoniej.* Novoe literaturnoe obozrenie. (In Russian).
- Sibir' i Velikaja Sibirskaja zheleznaja doroga.* (1893). Tipografija V.F. Kirshbauma. (In Russian).
- Skal'kovskij, K. A. (1883). *Russkaja torgovlja v Tihom okeane: Jekonomicheskoe issledovanie russkoj torgovli i morehodstva v Primorskoj oblasti, Vostochnoj Sibiri, Koree, Kitae, Japonii i Kalifornii.* Tipografija A. Suvorina. (In Russian).
- Sladkovskij, M. I. (1978). *Istorija torgovo-jekonomicheskikh otnoshenij narodov Rossii s Kitaem.* IDV RAN. (In Russian).
- Subbotin, A. P. (1892). *Chaj i chajnaja torgovlja v Rossii i drugih gosudarstvah. Proizvodstvo, potreblenie I raspredelenie chaja.* Tipografija Severnogo Telegrafnogo agentstva. (In Russian).
- Vasil'ev, M. N. (1899). *Torgovlja s Kitaem.* Tipografija P. I. Makushina. (In Russian).
- Vostochnoe obozrenie.* (1889). 9. (In Russian).
- Zabugin, N. P. (1896). *O sudohodstve na russkom Dal'nem Vostoke.* Tipografija V.F. Kirshbauma. (In Russian).
- Zinchenko, N. (1899). *Rossija i Kitaj. Kratkij ocherk russko-kitajskoj torgovli.* Tipografija G. A. Bernshtejna. (In Russian).