



# ИЗВЕСТИЯ ВОСТОЧНОГО ИНСТИТУТА

№ 1 (41) • 2019

Научный журнал

Выходит 4 раза в год

Основан в 1900 г.

Возобновлён в 1994 г.

До 2011 года выходил под названием «Известия Восточного института Дальневосточного государственного университета»

ISSN 2542-1611

Индекс 42398

doi: [dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2019-1](https://dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2019-1)

## СОДЕРЖАНИЕ

### ИСТОРИЯ

Агапов В. Л. Первая мировая война и печать. Часть 1: Опыт Англии, Германии, Франции и Европейской России ..... 6

Илларионов А. А. Укрепление транспортных связей в Приамурье во второй половине XIX – начале XX в.: проблема взаимодействия бизнеса с государственной властью ..... 21

### ЛИТЕРАТУРОВЕДЕНИЕ

Соколова И. В. Особенности рецепции литературного текста в иноязычной аудитории: опыт сопоставительного анализа ..... 37

### ПОЛИТИКА

Танцура М. С., Садовникова А. А. Исследование сетевой активности как инструмента политической мобилизации молодёжи (на примере антикоррупционных митингов 26 марта 2017 г.) ... 46

Наумова И. Ю. Бюджетный механизм регионального социально-экономического развития в Японии (на примере префектуры Хоккайдо) ..... 56

### НАУЧНЫЕ СООБЩЕНИЯ

Козлов Л. Е. Исторический анализ опыта и предпосылок международной интеграции периферийных регионов ..... 63

### АРХИВ

Врадий С. Ю. Корейские ксилографы библиотеки ДВО РАН ..... 69

### Клуб ИВИ

Зуенко И. Ю. Старший сын республики: как Северо-Восточный Китай перестал быть флагом китайского футбола ..... 82

Акуленко В. С., Волощак В. И., Иванова А. И., Кулагина О. А., Лушников А. О., Мядзель В. С., Филимонова Е. С. Современный Раджин: транспорт, образование, торговля и отдых ..... 95

### РЕЦЕНЗИИ

Бояркина А. В. Осмысляя Дальний Восток ..... 111

### НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ

Соколовский А. Я. Россия-Индия: 70 лет вместе ... 116



**ИЗВЕСТИЯ  
ВОСТОЧНОГО  
ИНСТИТУТА**

Пустовойт Е. В., Горячева Е. А. Круглый стол «Новые тенденции в развитии экономического сотрудничества России и Японии» .....	121
АВТОРАМ И ЧИТАТЕЛЯМ .....	126

**И. о. главного редактора** А. А. Хамадова

**Зам. главного редактора** А. Л. Лукин

**Ответственный редактор** Я. А. Барбенко

**Редакционная коллегия**

Р. М. Азизян	М. Г. Лебедько	С. В. Севастьянов
Х. Араи	Г. Н. Ловцевич	А. Г. Сторожук
С. М. Дударёнок	З. Ф. Моргун	Ю. Сунь
А. А. Киреев	О. В. Николаева	И. А. Толстокулаков
В. В. Кожевников	В. Д. Николаенко	В. Фудзимото
А. М. Кузнецов	Е. А. Первушина	Е. С. Шереметьева
В. И. Курилов	С. К. Песцов	
В. Л. Ларин	Е. А. Поправко	

**Подписка на журнал** принимается во всех почтовых отделениях. Информацию о стоимости и условиях подписки Вы можете найти в Объединенном каталоге «Пресса России» (Том 1. Газеты и журналы). Подписной индекс журнала: **42398**

**Почтовый адрес редакции:** 690950 г. Владивосток, ул. Суханова, д. 8, редакция журнала «Известия Восточного института»

**Фактический адрес:** г. Владивосток, о. Русский, кампус ДВФУ, корпус D (20), каб. D620.

**Тел.:** 8 (423) 223-00-21

**Электронная почта:** [izvestyavi@yandex.ru](mailto:izvestyavi@yandex.ru)

**Сайт издания:** [https://www.dvfu.ru/schools/school\\_of\\_regional\\_and\\_international\\_studies/edition/](https://www.dvfu.ru/schools/school_of_regional_and_international_studies/edition/) или <http://bit.ly/1g20Qsu>

**Точка зрения редакции** не всегда совпадает с точкой зрения авторов.

**Качество печати иллюстраций** соответствует качеству присланных авторами графических файлов.

© Авторы, Дальневосточный федеральный университет, 2019

## Укрепление транспортных связей в Приамурье во второй половине XIX – начале XX в.: проблема взаимодействия бизнеса с государственной властью

УДК 94(571.6)+332.146

doi: dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2019-1/21-36

**Внимание автора сосредоточено на разных организационных формах партнёрства государственного и частного секторов в транспортном освоении Дальнего Востока. Специфические условия края, такие как транспортная удалённость и пограничное положение вызывали к жизни неординарные практики (административные, хозяйственные) освоения территории. Применяя сравнительно-исторический метод и системный анализ, автор приходит к выводу о существенной роли концессионных соглашений и подрядных отношений в закреплении и последующем освоении Россией новых территорий, где обычные рыночные механизмы и административные решения не давали необходимого эффекта**

*государство, Приамурье, подрядчики, водный транспорт, регион, акционерная компания, концессия, партнёрство, предприниматели*

### Постановка проблемы

Сегодня различные виды партнёрств государства и бизнеса играют немаловажную роль в экономической жизни страны. Речь идёт о кооперации государства и бизнеса при осуществлении особенно важных в социальном плане проектов. В полной мере это относится и к транспортной сфере. Строительство и содержание объектов транспортной инфраструктуры, организация перевозок по малорентабельным маршрутам принадлежат к тем социально значимым сферам, в которых взаимовыгодное сотрудничество предпринимательских кругов с государством сейчас оказывается весьма востребованным.

Но примеры подобной практики взаимоотношений можно обнаружить и в прошлом. Например, об этом говорит история хозяйственного освоения восточных окраин Российской империи. Именно такой альянс государственного и частного секторов на начальной стадии колонизации Приамурья является предметом нашего исследования.

История транспортного освоения Дальнего Востока позволяет рассуждать о подобной кооперации как об одном из факторов колонизации дальневосточной окраины империи. Тема исследования нашла отражение в работах А. Алепко, С. Волегова, М. Высокова, Л. Галлямовой, В. Зуева, Н. Троицкой [1; 3; 4; 5; 7; 12]. В них освещаются различные нюансы эволюции транспортной системы Приамурья в конце XIX – начале XX в., продемонстрированы, в частности, масштабность и комплексный характер мероприятий государственных структур и частного бизнеса в период сооружения Амурской железной дороги, которая проектировалась не только как военно-стратегическая магистраль, но и как круп-

*Для цитирования:*  
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. doi: dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2019-1/21-36

нейшее культурное предприятие в Приамурье, нацеленное на развитие местной городской и индустриальной инфраструктуры. Со своей стороны, Н. Троицкая и В. Зуев оценили вклад частных предпринимателей как в реальные транспортные проекты, осуществлённые в конце XIX в., так и в стратегическое планирование развития дорожного дела в Амурском бассейне. С точки зрения методологии, исследование базируется на методах системного анализа и сравнительном, которые позволили рассмотреть партнёрства бизнеса и власти на различных этапах транспортного освоения Приамурья. Сравнительный метод способствовал восстановлению картины транспортного освоения региона в динамике, выявлению как качественных, так и количественных характеристик менявшейся на протяжении полувека транспортной системы, системный анализ позволял выявлять взаимосвязи и зависимости между отдельными элементами транспортной системы Приамурья, рассмотреть железнодорожный, гужевой, водный транспорт как элементы единого транспортного комплекса, а также интеграцию транспорта как отрасли в хозяйственную структуру Приамурья.

### **Условия становления транспортной системы Приамурья**

Отсутствие у коренного населения южных районов Дальнего Востока государственных институтов, его примитивный быт, объясняют отсутствие в крае сколько-нибудь действенной системы путей сообщения в момент его присоединения к России. Поэтому в отношении транспортного освоения Дальний Восток изначально представлял собой один из самых проблемных регионов страны. Удалённость этой территории и природная специфика (сложный рельеф, суровый климат), малая плотность населения осложняли ситуацию. Очевидно, что задача полноценной интеграции региона в состав российского административно-хозяйственного пространства актуализировала вопросы как укрепления транспортных связей с западными областями, так и развития внутренних коммуникаций.

На начальном этапе хозяйственного освоения юга Дальнего Востока (фактически до последнего десятилетия XIX в.) основополагающую роль здесь играл водный транспорт. Объективные трудности создания надёжной сети сухопутных сообщений, а также протяжённое морское побережье и разветвлённая речная сеть стимулировали транспортировку людей и грузов по воде. Основой речной сети Дальнего Востока является система Амура, реки, входящей в число наиболее крупных водных артерий России. Особого внимания, в контексте транспортного освоения края, заслуживает вопрос о глубинах реки: они отличаются большой неравномерностью. Изменчивость фарватера, безусловно, затрудняет судоходство, составляя существенные риски для судовладельцев и их клиентов – пассажиров и грузоотправителей. Стоит упомянуть и имеющие судоходное значение притоки Амура, крупнейшие из левых притоков – Зея (1208 км), Амгунь (1005 км), Бурея (713 км), Селемджа (647 км), а из правых – Сунгари (1870 км) и Уссури (885 км) [9, с. 70]. Такие реки, как Зея, Бурея, Уссури, существенно облегчали доступ к районам, расположенным к северу и югу от основной водной магистрали, имеющей преимущественно широтное протяжение.

История русского судоходства на Амуре восходит к XVII в., ко времени появления русских землепроходцев на Дальнем Востоке. По ряду причин тогда закрепиться на Амуре России не удалось. Очередную попытку приступить к транспортному освоению Приамурья наши соотечественники предприняли в середине XIX в. В 1854 г. под руководством генерал-губернатора Восточной Сибири Н. Н. Муравьёва был организован первый сплав по Амuru. После длительного перерыва русские люди вновь появились на этой могучей реке. В непростых условиях военного времени (ведь в это время шла Крымская война, а неприятельский флот угрожал не только Севастополю и балтийским портам России, но и её тихоокеанским владениям) именно государство организовало и профинансировало это смелое предприятие. Кроме военно-политических задач обеспечения безопасности дальневосточных рубежей страны, решался и собственно вопрос налаживания транспортного сообщения – доставки людей и грузов при помощи сплавных средств и самоходного флота. Специально для этого похода был построен в Сретенске пароход «Аргунь», имевший небольшую осадку [11, с. 51]. Весь экспедиционный отряд составил около 900 человек [8, с. 159].

В дальнейшем были организованы новые сплавы по Амuru, началось переселение забайкальских казаков на восток. Переселенцы передвигались по Шилке и Амuru на баржах, а скот и инвентарь сплавляли к местам переселения на плотках. Вверх по Уссури баржи буксировали пароходы, а плоты тянули бечевой. Обилие мелей было главным естественным препятствием судоходства, особенно на Шилке.

Амур, составивший основу транспортной системы региона, имел стратегическое значение пути снабжения населения Дальнего Востока. Надо заметить, что и почтовый тракт прокладывался либо по зимнику, либо берегом Амuru. В 1860-е гг. почти все грузы доставлялись из Забайкалья на плотках и деревянных баржах, что было самым дешёвым способом транспортировки тяжестей при отсутствии надёжного сухопутного сообщения, даже с учётом тяжёлых условий плавания. Речные караваны, включавшие по несколько десятков плотов и барж, направлялись в Благовещенск и дальше, вниз по реке, шли на Уссури, но чаще – в Николаевск. На начальном этапе колонизации Приамурья по рекам перевозили в основном провиант, скот, строительные материалы. И, естественно, людей. В среднем ежегодно сплавлялось порядка 500–600 плотов. Значительным было число занятых на водном транспорте региона: в 1860 г. в Амурской области, при населении не более 12 тыс. человек, судовых рабочих насчитывалось 3520, в 1863 г. – 3857 (РГИАДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 11. Л. 27). Эти факты указывают на то, что речной транспорт играл ключевую роль в жизни Приамурья.

Следовательно, становление транспортных связей в Приамурье происходило в довольно непростых условиях. Самые существенные из них можно охарактеризовать так: 1) низкая плотность населения при огромной территории края вызвала очевидные затруднения в обслуживании транспорта и негативно сказывалась на рентабельности операций, делая этот бизнес малопривлекательным; 2) непростые, местами экстремальные, природные условия (в частности, рельеф) препятствовали транспортному освоению; 3) наконец, не стоит забывать о присоединении региона в драматическое для страны вре-

мя: переломная эпоха Великих реформ и всеобъемлющее внимание правительства к социально-политическим проблемам в европейской части империи не способствовали своевременному привлечению в пионерный край необходимых ресурсов. Поэтому рассчитывать на практику хозяйственного освоения территории, основанную на использовании привычных институтов (только рыночные механизмы) тут не приходилось, сама жизнь подсказывала необходимость сложения государственных и частных ресурсов для достижения необходимой синергии.

Самоходного флота на Амуре в те годы почти не было, начало его движению в Амурском бассейне положил, как уже отмечалось, исторический рейс «Аргуни» в 1854 г. А за год до официального присоединения края к России по Айгунскому договору, в 1857 г., на Амуре уже действовали 5 пароходов [5, с. 25]. Согласно отчёту Амурского губернатора, за 1860 г. уже наблюдался небольшой рост парового флота: документы фиксируют 7 пароходов: 5 казённых и 2 частных, - курсировавших в границах Амурской области. Часть из них осуществляли рейсы на участке от Николаевска до Благовещенска и от Благовещенска до Сретенска. Частный флот был представлен пароходом предпринимателя Де-Фриза («Адмирал Казакевич») и «Амурской компании» («Граф Муравьев-Амурский») (РГИАДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 11. Л. 27). В основном же движение пароходов в то время было делом случая. Решающими факторами, которые определяли сроки их выхода в рейс, являлись нужды местной власти либо капитанов судов. Данное положение было совершенно ненормальным, отрицательно сказывалось на интересах местного населения и ставило в повестку дня вопрос о более рациональной организации транспортных операций на Амуре.

Через три года число пароходов на Амуре удвоилось (впечатляющая динамика!), 9 из 15 судов были казёнными, а 6 принадлежали частному бизнесу (РГИАДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 26. Л. 25). Среди предпринимателей следует отметить иностранных судовладельцев, в основном американских и немецких. По политическим соображениям с присоединением Приамурья к России операции иностранных торгового флота здесь были под запретом. Однако жизнь доказала необходимость отказа от данных ограничительных мер. Уже в том же 1858 г. генерал-губернатор Н. Н. Муравьев сам предлагал центральным властям разрешить в виде исключения работу иностранных судов под российским флагом хотя бы до Софийска, расположенного в низовьях Амура. Чиновнику на месте не составляло труда разобраться в сути проблемы: собственных судовладельцев, достаточно состоятельных для того, чтобы наладить постоянное движение пароходов по Амуру, тогда не было, возможности государства для организации систематических внутренних перевозок также были весьма ограничены. Возникла тупиковая ситуация: экономическая целесообразность требовала обратиться к иностранным судовладельцам и торговле, без них развить экономику приобретённого региона не представлялось возможным. В декабре 1858 г. правительство разрешило плавание иностранных судов под российским флагом от устья Амура до Софийска. Юридические барьеры вынуждали бизнес идти на разного рода ухищрения. Так как для иностранных подданных действовали ограничения в пользовании внутренними водными путями империи,

им приходилось оформлять пароходы на своих русских компаньонов, что позволяло доставлять товары из Николаевска во все значительные населённые пункты, включая весьма удалённые от морского побережья Благовещенск и Сретенск. Примером тому являлся, в частности, немецкий предприниматель Г. Дикман. Он начал на Дальнем Востоке собственное дело в 1860-х гг. и спустя некоторое время располагал уже 3 пароходами и несколькими баржами, а в Николаевске ему принадлежала пристань [1, с. 131].

Между тем на начальной стадии освоения Приамурья львиную долю речного флота по-прежнему составляли казённые суда, роль государства в судоходстве оставалась ключевой. Так, из сплавленных по Амуру за 1860 г. 592 плотов 320 принадлежали государству, а Сибирская флотилия, например, в 1865 г. имела в своём составе большинство речных, а не морских, что было бы логично, судов (24 из 35) (РГИАДВ. Ф. 704. Оп. 1. Д. 11. Л. 27). Это также говорит о вынужденном внимании государства к транспортным операциям в речной системе дальневосточного края. Впоследствии рост парового флота на Амуре несколько замедлился: к 1870 г. число пароходов достигало лишь 25. Пароходы привлекали всё больше грузов, поэтому лодочное движение стало заметно сокращаться. В дальнейшем соотношение частного и государственного парового флота выравнивается. К 1880-м гг. частный сектор на водном транспорте значительно окреп, возрос удельный вес паровых судов, принадлежавших частным фирмам. Таких пароходов насчитывалось до 40 единиц с суммарной мощностью машин свыше 2 тыс. л. с. Ключевую роль сыграло развитие золотодобычи в Амурском бассейне, отрасли, которая заняла ведущие позиции в экономике региона. Только пароходы (особенно популярными на Амуре были так называемые «заднеколёсники» американского типа) могли успешно справиться с доставкой людей и грузов в труднодоступные приисковые районы на Зее, Бурее, Селемдже, возрос спрос на транспортировку, на речном транспорте всё отчётливее начала проявляться конкуренция. В этих условиях частные перевозчики имели преимущества перед казёнными учреждениями, располагавшими на Амуре судами.

Да, затраты на приобретение и обслуживание паровых судов оставались весьма высокими в регионе, где по понятным причинам пока и судостроение, и судоремонт как отрасли промышленности находились в зачаточном состоянии. Но в сравнении с сухопутной дорожной сетью, речные пути требовали существенно меньших затрат на обустройство необходимой минимальной инфраструктуры. Единственной альтернативой пароходству могла стать сеть железнодорожных путей, надёжных и всесезонных, но в 1850–1880-х гг. ни государство, ни частный бизнес на Дальнем Востоке ещё не были готовы к реализации таких проектов. Этим и объяснялся интерес деловых людей к водному транспорту.

### **Укрепление транспортных связей в регионе в последней трети XIX – начале XX в. как результат взаимодействия государственных структур с бизнесом**

Опыт первого десятилетия транспортного освоения Приамурья убедил местную власть в том, что одними только государственными ресурсами и административными мерами поднять новый край

не удастся. Более тесное сотрудничество с предпринимателями – и российскими, и зарубежными – приобрело стратегический характер. Речь идёт об осознании государственной властью необходимости делегирования бизнесу части ключевых правомочий в этой системообразующей отрасли. Государство, безусловно, не стремилось устраняться от решения данных вопросов (поддержания и укрепления транспортных связей в регионе), понимая свою ответственность за бесперебойное обеспечение местного населения столь важным благом. С другой стороны, частному сектору по определению присущи мобильность и более высокая степень эффективности использования ресурсов. Одним из наиболее распространённых типов такой кооперации является концессия. В XIX в. эта форма взаимоотношений государства с частным капиталом была довольно частым явлением. Государство при такой организационной форме партнёрства не теряло прав собственности имущества, составлявшего предмет концессионного соглашения. Это обстоятельство, без сомнения, усиливало позиции государства в альянсе с бизнесом. Речь шла не только о сложении ресурсов для осуществления социально значимых проектов, но и разделении рисков и прибыли предприятия. Извлечение прибыли, понятно, и привлекало частный сектор. Предприниматели, со своей стороны, охотно выступали соискателями концессий, так как надеялись по концессионным соглашениям исключить правами, например, монопольным правом перевозки почты и иных казённых грузов, а также пассажиров по рекам Амурского бассейна на время действия контракта. Уже в 1870–1880-е гг. мы видим первые примеры такой кооперации в транспортной сфере.

Ярким и показательным примером партнёрства в виде концессии может служить «Товарищество Амурского пароходства». Учредили его в 1871 г. Для создания предприятия привлекался иностранный капитал. Стоит отметить, и власти региона, и столичная бюрократия проявили немалую заинтересованность в данном предприятии. Для казны осуществление регулярного сообщения по рекам региона было по многим причинам делом обременительным. Сибирская флотилия всё же должна была решать профильные задачи. Поэтому учредители фирмы могли рассчитывать на государственную поддержку своего предприятия, как нацеленного на социально значимую деятельность. Речь шла о дотационной поддержке акционерного общества и передаче ему в качестве концессионного имущества казённых судов и объектов инфраструктуры, уже присутствовавших в Приамурье. Подразумевалось и исключительное право перевозки казённых грузов по Амуру и его притокам. Такое вполне осязаемое участие государства имело, помимо прочего, огромное политическое значение, обеспечивая будущему предприятию очевидные конкурентные преимущества.

Устав акционерного общества включал обязательство наладить регулярное движение не менее чем 12 пароходами с 15 баржами на Амуре и его притоках. Уже в 1872 г. компании следовало приступить к операционной деятельности по транспортировке в Амурском бассейне. Государство, желая освободиться от хлопот по организации этого непростого, грозящего убытками дела, перекладывая их на товарищество, готово было передать свой флот с большим дисконтом, за 40% их первоначальной стоимости [4, с. 43]. Объективно говоря, некоторые



пароходы отличались весьма почтенным возрастом. Оплату концессионного имущества следовало произвести в течение месяца после его передачи обществу. Безвозмездно товарищество получало пристани в наиболее значительных с экономической и административной точек зрения центрах, таких как Хабаровск, Благовещенск, Сретенск, плюс судоремонтные мастерские – в Сретенске и Благовещенске. Не меньшее значение для концессионеров приобретало и право на правительственную субсидию. Таковая назначалась компании на 20 лет в виде порейсовой платы: первые 10 лет по 2 руб. 15 коп. за каждую пройденную пароходами товарищества версту, с последующим сокращением финансовой поддержки на 5% ежегодно. Договор с правительством включал обязательное условие, что размер субсидии не должен превосходить 245 тыс. руб. в год (РГИАДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 535. Л. 48). Следовательно, на 20 лет предприятие получало гарантированную помощь государства, масштабы которой полностью зависели от пройденного пароходами расстояния. Вместе с тем казённые учреждения в Приамурье не должны были прибегать к услугам конкурентов товарищества до тех пор, пока объём казённых грузов на Амуре не превысит планки 300 тыс. пудов в год. Ну а условие о постепенном сокращении мер государственной поддержки следовало из предположения об успешности данного партнёрства, ведь шансы на коммерческий успех у него определённо были.

Важную роль в финансировании амурского пароходства сыграл зарубежный капитал. Нуждаясь в деньгах для исправного осуществления своих контрактных обязательств, в частности для доведения собственного флота до указанного в Уставе числа судов, «Товарищество Амурского пароходства» обращалось к услугам английского банкирского дома «Эрлангер и К°». В итоге в Англии были выпущены ценные бумаги российского пароходного общества, под которые удалось выручить необходимую сумму, что и позволило компании приступить к работе [12, с. 131].

Однако концессионеры не смогли заслужить репутацию надёжного партнёра и исправного контрагента казны. Несмотря на особые отношения с государством, предполагавшие определённые конкурентные преимущества, товарищество не выполняло своих обязательств надлежащим образом, проигрывая в конкурентной борьбе другим частным перевозчикам. Последнее обстоятельство едва ли имело для правительства решающее значение, у государства были свои интересы: оно рассчитывало на своевременную и дешёвую доставку казённых грузов и пассажиров в пункты назначения. Уже в 1876 г. возникла идея назначить государственного инспектора для надзора за деятельностью пароходства, однако вопрос так и остался бюрократией неразрешённым. И спустя десятилетие приамурский генерал-губернатор А. Н. Корф по-прежнему пенял на отсутствие такой должности, желая иметь эффективный рычаг воздействия на месте на пароходную администрацию (РГИАДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 535. Л. 48). И государство, конечно, имело право на подобное участие в делах партнёрства, ведь к середине 1880-х гг. правительство выделило товариществу свыше 5 млн. руб. в виде порейсовой платы, получая в ответ, как правило, некачественную услугу.

Между тем, акционерам пароходство приносило солидную прибыль. Находясь в привилегированном положении при доставке ка-

зённых грузов, бизнесмены старались не упускать и частные заказы. Так, с конца 1870-х гг. товарищество стало перевозить грузы по Зее, что сулило не малую прибыль. В 1879 г., например именно доставка частных грузов привела к увеличению доходов компании на 11% в сравнении с предыдущей навигацией (РГИАДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 534. Л. 18). В то же время основную прибыль в качестве дивидендов получали акционеры, в том числе иностранные, на обновление флота денег не хватало, эксплуатационные расходы и долговая нагрузка росли. В том же 1879 г. правление компании отчитывалось перед общим собранием пайщиков о бедственном состоянии флота. Наиболее «возрастные» суда являлись для товарищества убыточными, в то время таких пароходов в распоряжении концессионеров было более трети. Интенсификация же операционной деятельности приводила к ещё большему износу этого ветхого флота компании. Менялся менеджмент, в правление приходили новые люди (так, в середине 1870-х гг., в непростые для товарищества времена, компанию возглавил Ф. П. Неронов), однако негативные тенденции в жизни амурского пароходства преодолеть не удалось. Да, новому председателю правления удалось установить партнёрские отношения с такими серьёзными иностранными фирмами, как кредитовавший товарищество банкирский дом «Мейер и К°» и одним из крупнейших бельгийских предприятий в области машиностроения «Джон Коккериль», которому «Товарищество Амурского пароходства» заказывало пароходы и баржи. Задолженность общества перед кредиторами росла, обновление флота шло медленно, а львиная доля извлечённой прибыли присваивалась иностранными акционерами.

В партнёрстве с бизнесом государство преследовало свои цели, что вполне закономерно. Устав компании предписывал перевозить казенные грузы по символическому тарифу: вниз по течению по 0,017 коп. с пуда и версты, а вверх – по 0,035 коп. На самом протяжённом участке, в пароходном рейсе из Сретенска в Николаевск, расстояние между которыми по реке более двух тыс. км, доставка пуда груза приносила товариществу заработок в 50 коп., в обратном направлении – 1 руб. Но и эти деньги бизнесу было заработать непросто. Выигрыш властей заключался именно в том, что львиная доля грузов направлялась на промежуточные станции, почему плата за транспортировку по тарифу была зачастую весьма скромной. Кроме того, договорные отношения с государством вынуждали товарищество отдавать предпочтение казенным грузам, ожидая в течение навигации наряды на их отправку и упуская срочно возникавшие заказы по доставке частных грузов, что лишало компанию потенциального заработка и мешало её деловой репутации. Другое существенное обстоятельство, объяснявшее заинтересованность государства в субсидируемом им пароходном обществе, заключалось в обязательстве последнего предоставить правительству свой флот в случае начала военных действий в этом беспокойном пограничном крае. Это и были те самые риски, которые следовало адекватно и своевременно оценить организаторам компании. Но в действительности данное явление было обоюдоострым.

Операционная деятельность товарищества не устраивала правительство. Мнение местных чиновников о компании, о её пользе краю было категорически негативным. Так, приморский губернатор И. Г. Баранов справедливо отмечал, что концессионеры, пользуясь

финансовой поддержкой государства, могли бы действовать эффективнее. В действительности, «... несмотря на все усилия местной пароходной администрации дело шло весьма туго, и на каждом шагу обнаруживалась несостоятельность товарищества» (РГИАДВ. Ф. 701. Оп. 1. Д. 87. Л. 22). В итоге эта фирма, заработав на перевозках более 1 млн. руб., так и не смогла обеспечить надёжного сообщения по Амуру и его притокам. Поэтому в 1892 г., с завершением срока выдачи казённой субсидии, концессия была передана другой компании – «Амурскому обществу пароходства и торговли», ставшему одной из крупнейших транспортных компаний Приамурья. А «Товарищество Амурского пароходства» ещё некоторое время продолжало свои операции на Амуре, но преодолеть кризис так и не сумело.

Этот конкретный пример партнёрских отношений бизнеса с государством, однако, не говорит об ошибочности избранного пути хозяйственного освоения региона. Скорее, речь нужно вести о неэффективном менеджменте компании, руководство которой, в погоне за прибылью, упустило из виду некоторые, стратегически важные для предприятия моменты (своевременные инвестиции в обновление флота, в частности, могли бы уберечь товарищество от многих проблем).

Другим типом кооперации государства с частным капиталом, широко применявшимся в транспортном освоении дальневосточного региона, стали договоры подряда. Например, это было характерно для каботажных, где подрядчиками казны были известные фирмы – пароходство М. Шевелёва, предприятие Г. Кейзерлинга, общество «Добровольный флот». Но и в Амурском бассейне, при организации перевозок на наиболее значимых с социальной, а также и с административной точек зрения направлениях, подрядные отношения были широко распространены. Самыми тяжёлыми для судоходства здесь по-прежнему оставались Зeya, Буряя, Селемджа, Амгунь. Они открывали доступ в наиболее глухие, удалённые от главных магистралей (в том числе и от только появившегося Транссиба), но весьма привлекательные в экономическом плане районы. При отсутствии постоянного пассажиро- и грузопотока здесь важно было наладить регулярное сообщение, создав условия для успешной колонизации этих территорий. Кооперация государства с частным капиталом могла обеспечить необходимый эффект.

Пример такого делового сотрудничества и сочетания интересов – предприятие благовещенского купца И. А. Опарина. В 1910 г. с ним был заключен контракт сроком на 5 лет о совершении регулярных рейсов между Благовещенском и Зеей-Пристанью. Судовладелец обязался предоставить для этой цели 2 парохода с баржей и совершать 30 рейсов в навигационный период. За это ему следовало поощрение со стороны государства в размере 22392 руб. [13, с. 491]. Таким образом, субсидии, выданные предпринимателю за время действия контракта, должны были превысить 110 тыс. руб., что делало предприятие рентабельным. Неисправность контрагента строго наказывалась: за невыполнение рейса, например, Опарина лишали рейсовой поверстной платы и штрафовали в размере 50% суммы, составлявшей субсидию. В 1911 г. Управление водных путей Амурского бассейна, учитывая положительный пример данного партнёрства и реагируя на

ходатайства местных жителей, подготовило проекты контрактов на совершение регулярных субсидируемых рейсов по Аргуни и Амгуни.

Договоры заключались по итогам проведенных торгов. На них предприниматели, конкурируя друг с другом, предлагали казенному учреждению (Управлению водных путей) свои условия. Вопрос о стимулировании государством паромных рейсов по притокам Амура возник вновь на особом межведомственном дорожном совещании в 1915 г., так как в следующем году истекал срок действия прежних контрактов с частными перевозчиками. В соответствии с ними частные суда уже осуществляли регулярные рейсы по Селемдже, Амгуни и Зее. Начальник Управления водных путей П. Чубинский, принимавший участие в совещании, высказался за расширение сферы субсидируемых рейсов, предложив включить в их число рейсы по Уссури с Сунгачей и Ханкой; по Тунгуске с притоком Кур; по Томи и Гилюю; по озерам Кизи, Орель, Удыль, Чля [6, с. 25–26]. Взаимодействие с бизнесом существенным образом влияло на вовлечение новых территорий в хозяйственно-культурную жизнь, обеспечивало их транспортную доступность, стимулировало колонизационную активность на далёкой окраине страны.

С 1890-х гг. начался принципиально новый этап в транспортном освоении Российским государством Дальнего Востока. И геополитические соображения, и задачи экономического развития (пресловутое развитие капитализма «вширь») стимулировали российскую власть к прокладке железных дорог за Уралом. Водный транспорт имел при многих преимуществах один существенный недостаток – сезонный характер. Железные дороги и по пропускной способности, и по надёжности сообщения представляли собой качественно новый уровень транспортировки людей и грузов, логично дополняя и развивая существующую систему коммуникаций. До русско-японской войны успели проложить магистральный путь через Сибирь до Забайкалья, откуда столичные стратеги повернули его в Маньчжурию, увлечённые экспансионистскими устремлениями. Собственно по территории российского Дальнего Востока участок Транссибирской магистрали пролегал только в Приморье – от Владивостока до Хабаровска. События 1904–1905 гг. продемонстрировали уязвимость транспортной инфраструктуры, возведённой на российские капиталы в сопредельном государстве. Поэтому в Российской империи нашли возможности ликвидировать нелогичный пробел, зиявший до некоторого времени на месте Амурской железнодорожной магистрали.

Строительные работы, развернутые с 1908 г. на трассе Амурской железной дороги, осуществлялись высокими темпами. Спешность постройки объяснялась стратегическим характером объекта. Необходимость возведения этого звена Транссиба диктовали события, происходившие в мире перед первой мировой войной. Крупнейшие страны Европы, накапливая силы, готовились к большой войне. Локальные войны уже гремели на Балканах. В Восточной Азии, после 1905 г., Япония стремилась упрочить свое положение региональной сверхдержавы. Японцы активно развивали транспортную сеть в собственной сфере влияния в Китае и Корее. Русское правительство пыталось своевременно и адекватно ответить на эти вызовы. Основные работы на линии стратегически важной Амурской железной дороги, которая не приближалась к Амуру ближе 12 км, но и не удалялась от

него более чем на 150 км, следовало закончить до того, как будет завершено выполнение военных программ Японии. Однако постройка Амурской железной дороги определялась не только военно-политическими задачами.

Успех предприятия во многом зависел от состоятельности предпринимателей-подрядчиков. Согласно сложившемуся положению, большинство казенных строек в России сдавалось с подряда частным лицам или компаниям. Эта практика регламентировалась изданным еще в 30-х гг. XIX в. законодательством о казенных подрядах и поставках. Строительство Амурской железной дороги велось как подрядным, так и хозяйственным способом. На Западном участке дороги значительный объем работ был сдан подрядчикам, которые с охотой брались за земляные и тоннельные работы, а также за возведение всевозможных сооружений. Но положение подрядчиков существенно осложняла государственная транспортная политика на Дальнем Востоке, основанная на идее использования исключительно русской рабочей силы. Этот принцип был обусловлен политическими мотивами, а не экономическими соображениями. В Приамурье, уязвимость которого после поражения в войне с Японией ощущалась еще острее, применение иностранной рабочей силы признавалось нежелательным: край должны были осваивать подданные Российской империи, а не жители Поднебесной. Но на месте найти рабочих было очень сложно, поэтому их доставляли из европейских и сибирских губерний. Возникла угроза срыва сроков возведения магистрали, ведь труд рабочих-китайцев обходился предпринимателям дешевле, подрядчики сталкивались с дополнительными расходами. Стоит заметить, что и привлечение солдат к строительным работам (как это было в Приморье в 1890-е гг.) правительство признало нецелесообразным. При этом значительные военные силы были заняты охраной порядка на гигантской стройке: сказывались уроки недавней революции.

Правительство не могло допустить разорения подрядчиков и срыва строительных работ. Поэтому были приняты энергичные меры по стабилизации положения на строившейся дороге. Благодаря своевременному вмешательству министерства финансов частные банки открывали подрядчикам Управления постройки Амурской железной дороги крупные кредиты, что позволило профинансировать доставку продуктов и рабочего инструмента на стройку. Развернулось строительство грунтовых дорог от ближайших к месту работ пристаней на Шилке и Амуре. Эти меры, конечно, содействовали исправлению положения. Однако двукратная попытка сдачи с торгов участков в Средней части строившейся дороги потерпела неудачу: в 1910 г. не нашлось желающих взять подряд.

В создавшихся условиях МПС вынуждено было организовать работы хозяйственным способом. Министр путей сообщения Рухлов впоследствии отмечал, что положение этих, законтрактованных в западных губерниях людей, было куда надежнее положения тех, кого нанимали частные предприниматели. Например, законтрактованным казной рабочим была гарантирована выплата заработанных денег вовремя и полностью. Этот фактор повлиял на успешное продолжение работ.

У подрядчиков почти повсеместно рабочие трудились на сдельной основе. Обычно заработок рабочего в течение строительного сезона

(с 15–20 мая до 15 сентября – 1 октября) оставался в распоряжении подрядчика и выдавался при расчете по окончании работ. Такой порядок, безусловно, был выгоден предпринимателям, создавая почву для злоупотреблений. Однако, инспекция министра путей сообщения на строящейся Амурской железной дороге в 1911 г. не выявила серьезных нарушений подрядчиками их обязательств перед рабочими.

В 1913–1915 гг. сдавались во временную эксплуатацию отдельные участки магистрали, а с вводом в строй моста через Амур открылось сквозное движение по Транссибу. Безусловно, прокладка железнодорожной магистрали вдоль Амура привела к активизации заселения Амурской области, вдоль линии железной дороги выросли новые поселки, интенсивнее стали развиваться торговля и промышленность, в особенности угледобыча, так как сама дорога являлась крупным потребителем минерального топлива.

Завершение строительства проходило в военной обстановке, когда государство уже не могло его финансировать в полном объеме, поэтому магистраль была сдана в эксплуатацию с многочисленными недоделками, значительно ограничившими пропускную способность Амурской железной дороги. Другой важной проблемой оставалась неразвитость подъездных путей к железнодорожной магистрали, что, конечно, уменьшало ее экономическое значение.

Деловые круги были заинтересованы в развитии как железнодорожного строительства на Дальнем Востоке, так и дорожного дела в целом, понимая, что эта проблема носит системный характер, делая ведение бизнеса неоправданно дорогим. Многие из задуманного не удалось осуществить в дореволюционное время. Но буржуазия принимала активное участие в изучении этого вопроса и его практическом решении. Она, пусть позже капиталистов европейской части страны, приступила к изысканию направлений новых железных дорог. В частности, золотопромышленник В. А. Левашов снарядил за свой счет отряд для изыскания трасс перспективных Николаевской и Де-Кастринской железных дорог [7, с. 113]. Этим линиям предстояло связать труднодоступные приисковые районы и тихоокеанское побережье с Транссибирской магистралью. В 1912 г. съезд золотопромышленников Амурской области в очередной раз поднял вопрос о соединении Сибирского рельсового пути с Николаевском-на-Амуре. Такое соединение обеспечивало России еще один надежный выход к Тихому океану, что было важно и с экономической, и с политической точек зрения. В 1916 г. на особом межведомственном дорожном совещании при приамурском генерал-губернаторе признается необходимой постройка Николаевской, Де-Кастринской и некоторых других железных дорог. Сторонниками этих планов были такие предприниматели, как Левашов, Опарин, Кузнецов, Мордвинов, Саяпин, Чурин, Орлов. В результате правительство в 1916 г. включило Николаевскую и Де-Кастринскую линии в «План железнодорожного строительства на 1917–1930 гг. в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке» [7, с. 113]. Участники межведомственного совещания, состоявшегося при активной поддержке амурского губернатора Валуева 17 ноября 1911 г. в Благовещенске, высказались за скорейшую постройку грунтовых дорог к приисковым районам от конечных пунктов судоходства по рекам Зее, Селемдже, Бурее, о чем и решено было ходатайствовать перед правительством. Внимание властей также было обращено на вопрос

о сооружении Николаевского тракта от Суражевки до Кербинской резиденции на р. Амгуни с ответвлением в бассейн р. Уды [10, с. 2, 6]. В 1913 г. на очередном съезде русских деятелей по водным путям речь снова зашла о необходимости развития в Приамурье грунтовых подъездных дорог. По мнению экспертного сообщества в лице местных предпринимателей, следовало проложить дороги к верховьям Тимптона, Селемджи, Буреи, верховьям притоков Учюра и Алдана [2, с. 15]. При наличии южных магистралей широтного протяжения удаленные от них золотопромышленные районы оставались практически изолированными. Транспортировка туда грузов обходилась предпринимателям очень дорого и зачастую превышала стоимость самого товара. Если малогабаритные грузы еще можно было перевезти, то цены на доставку тяжелых и громоздких машин (драги, локомобили и прочее оборудование) из-за бездорожья были для бизнеса просто неподъемными. Как результат – на всех приисках в Ниманском, Амгунском, Селемджинском районах почти полностью отсутствовала механизация труда [3, с. 175].

### **Заключение**

Альянс государственного и частного секторов представляет собой интересный, хотя и неоднозначный опыт транспортного освоения Приамурья. Специфические условия края, такие как малая транспортная доступность, низкая плотность населения и пограничное положение, вызывали к жизни неординарные практики (административные, хозяйственные) освоения территории. Обычные рыночные и административные механизмы здесь либо не работали, либо не давали необходимого эффекта. Там, где не приходилось рассчитывать на нормальную (свободную) конкуренцию в сфере перевозок, способную обеспечить потребителей доступной и качественной услугой, была востребована кооперация частного бизнеса и государственных структур, такое сложение ресурсов становилось исключительно важным фактором местной жизни.

Основные выводы можно сформулировать следующим образом. Первое – благодаря сотрудничеству казённых учреждений с частными предпринимателями существенно расширялся ареал территорий, вовлечённых в экономическую и в более широком смысле – культурную – жизнь, транспортные связи укреплялись, приобретая постоянный характер (регулярное субсидируемое пароходное сообщение по притокам Амура, Амурская железная дорога). Исторический опыт показывает, что, пусть и не повсеместно, партнёрство бизнеса и власти приводило к конкретным положительным результатам. В ряде случаев инициатива представителей делового сообщества позволяла выработать наиболее эффективную стратегию развития региона. Примером тому служит привлечение бизнесменов в качестве экспертов к работе межведомственных совещаний и комиссий по обсуждению насущных вопросов транспортного строительства в Приамурье.

Второе – ведущая роль в такой кооперации закономерно принадлежала государству, которое исходило из конкретных, в первую очередь политических, интересов: занятия края, его закрепления за собой, успешного решения военных и административных задач, – экономические же интересы частного капитала оказывались, как правило, вторичными и подчинёнными достижению названных более

крупных и важных политических целей. Предприниматели не всегда были в состоянии адекватно оценить, а значит, и разделить эти риски. Подтверждением тому служит пример крупнейшего коммерческого пароходства на Амуре в 1870–1880-е гг. – «Товарищества Амурского пароходства», уязвимое положение частного капитала в таком альянсе демонстрирует и опыт возведения Амурской железной дороги, когда частные подрядчики оказывались перед лицом значительных финансовых потерь из-за определявшихся государством юридических коллизий. С другой стороны, рисковало и государство, становясь иногда заложником безответственных контрагентов. У государства выбор тоже был невелик из-за слабости и малочисленности местного предпринимательского класса. Но это не умаляет значения такой сложившейся и устоявшейся для Дальнего Востока практики.

Поэтому исторический опыт колонизации дальневосточной территории, безусловно, должен быть всесторонне проанализирован при осуществлении новых инфраструктурных проектов на территории ДФО, комплексному развитию которого сейчас уделяется повышенное внимание.

## Литература

1. Алепко А. В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке (конец XVIII в. – 1917 г.). – Хабаровск: Изд-во Хабар. гос. пед. ун-та, 2001. 334 с.
2. Васильев С. А. Схема путей Дальнего Востока. – СПб., 1913.
3. Вологов С. В. О развитии дорожной сети в Приамурье в начале XX в. // Исторический опыт освоения Дальнего Востока. – Благовещенск, 2000. Вып. 3. С. 175.
4. Высоков М. С. Очерки истории связи на Дальнем Востоке (30-е гг. XVIII – начало XX в.). – Южно-Сахалинск: ИМ-ГИГ, 1985. – 85 с.
5. Галлямова Л. И. Дальневосточные рабочие России во второй половине XIX – начале XX в. – Владивосток: Дальнаука, 2000. 309 с.
6. Журнал Особого междуведомственного дорожного совещания при Приамурском генерал-губернаторе. 1915. – Хабаровск: Б. и., 1916. 47 с.
7. Зуев В. Ф. Несостоявшиеся железнодорожные проекты // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии. Международная научная конференция: тезисы докладов и сообщений. – Владивосток, 1997. С. 113.
8. Кабанов П. И. Амурский вопрос. – Благовещенск: Амурское кн. Изд-во, 1959. 256 с.
9. Никольская В. В. Дальний Восток. Очерк природы южной половины Дальнего Востока. – М.: Географгиз, 1962. 215 с.
10. Протоколы междуведомственных совещаний с участием представителей торговли, промышленности, городских и общественных организаций Амурской области по вопросам, связанным с развитием транспорта грузов по рекам Амурского бассейна в предположении осуществления мероприятий, намеченных Амурской экспедицией. Вып. VII. 17 и 22 ноября 1911 г. – Б. м.: б. г.
11. Сергеев, О. И. Казачество на русском Дальнем Востоке в XVII – XIX вв. – М.: Наука, 1983. 127 с.
12. Троицкая Н. А. Участие буржуазии Европейской России в освоении Дальнего Востока в период доминирующего капитализма // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма: Сб. науч. тр. / Под общ. ред. А. И. Крушанова. – Владивосток: ДВО АН СССР, 1989. С. 129–134.
13. Труды командированной по высочайшему повелению Амурской экспедиции. Вып. XII. Общий отчет дорожного отряда. Т. 1. Водные пути / Сост. П. П. Чубинский. – СПб.: б. и., 1913. 706 с.



## Aleksey A. ILLARIONOV

Ph. D. (in History), Associate Professor, Department of Theory and History of Russian and Foreign Law, Vladivostok State University of Economics and Service (Vladivostok, Russia)

E-mail: aa.illarionov1976@mail.ru

# Transport links in the Amur river basin in the second half of the XIX – early XX century: the factor of public-private partnership

UDC 94(571.6)+332.146

doi: dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2019-1/21-36

The article is devoted to the role of public-private partnership (PPP) in the transport development of the South of the Far East at the initial stage of the colonization of the region by Russians (the second half of the 19th and the beginning of the 20th century). The subject of the work is PPP as one of the factors of colonization of the Amur region. The attention of the author is focused on various organizational forms of partnership between the public and private sectors in the transport development of the Far East. The specific conditions of the region, such as transport distance and border position, caused extraordinary practices (administrative, economic) development of the territory. Applying a comparative historical method and system analysis, the author comes to the conclusion that PPPs, including concession agreements, have an exclusive role in securing Russia with new territories where ordinary market and administrative decisions either did not work or did not have the necessary effect.

*public-private partnership, state, Amur river basin, water transport, region, joint-stock company, concession*

*For citation:* Illarionov A. A. Transport links in the Amur river basin in the second half of the XIX – early XX century: the factor of public-private partnership // Oriental Institute Journal. 2019. № 1. P. 21–36. doi: dx.doi.org/10.24866/2542-1611/2019-1/21-36

## References

1. Alepko A. V. Zarubezhnyj kapital i predprinimatel'stvo na Dal'nem Vostoke (konets XVIII v. – 1917 g.). – Khabarovsk: Izd-vo Khabar. gos. ped. un-ta, 2001. 334 s.
2. Vasil'ev S. A. Skhema putej Dal'nego Vostoka. – SPb., 1913.
3. Volegov S. V. O razvitii dorozhnoj seti v Priamur'e v nachale XX v. // Istoricheskij opyt osvoeniya Dal'nego Vostoka. – Blagoveshhensk, 2000. Vyp. 3. S. 175.
4. Vysokov M. S. Ocherki istorii svyazi na Dal'nem Vostoke (30-e gg. XVIII – nachalo XX v.). – YUzhno-Sakhalinsk: IMGIG, 1985. – 85 s.
5. Gallyamova L. I. Dal'nevostochnye rabochie Rossii vo vtoroj polovine XIX – nachale XX v. – Vladivostok: Dal'nauka, 2000. 309 s.
6. Jurnal Osobogo mezhdovedomstvennogo dorozhnogo soveshchaniya pri Priamurskom general-gubernatore. 1915. – Khabarovsk: B. i., 1916. 47 s.
7. Zuev V. F. Nesostoyavshiesya zheleznodorozhnye proekty // KVZHD i ee vliyanie na razvitie politicheskikh, sotsial'no-ekonomicheskikh i kul'turnykh protsessov v Severo-Vostochnoj Azii. Mezhdunarodnaya nauchnaya konferentsiya: tezisy dokladov i soobshhenij. – Vladivostok, 1997. S. 113.
8. Kabanov P. I. Amurskij vopros. – Blagoveshhensk: Amurskoe kn. Izd-vo, 1959. 256 s.
9. Nikol'skaya V. V. Dal'nij Vostok. Ocherk prirody yuzhnoj poloviny Dal'nego Vostoka. – M.: Geografiz, 1962. 215 s.
10. Protokoly mezhdovedomstvennykh soveshchaniy s uchastiem predstavitelej trgovli, promyshlennosti, gorodskikh i

obshhestvennykh organizatsij Amurskoj oblasti po voprosam, svyazannym s razvitiem transporta gruzov po rekam Amurskogo bassejna v predpolozhenii osushhestvleniya meropriyatij, namechennykh Amurskoj ehkspeditsiej. Vyp. VII. 17 i 22 noyabrya 1911 g. – B. m.: b. g.

11. Sergeev, O. I. Kazachestvo na russkom Dal'nem Vostoke v XVII – XIX vv. – M.: Nauka, 1983. 127 s.

12. Troitskaya N. A. Uchastie burzhuazii Evropejskoj Rossii v osvoenii Dal'nego

Vostoka v period domonopolisticheskogo kapitalizma // KHozyajstvennoe osvoenie russkogo Dal'nego Vostoka v ehpokhu kapitalizma: Sb. nauch. tr. / Pod obshh. red. A. I. Krushanova.– Vladivostok: DVO AN SSSR, 1989. S. 129–134.

13. Trudy komandirovannoj po vysochajshemu poveleniyu Amurskoj ehkspeditsii. Vyp. XII. Obshhij otchyot dorozhnogo otryada. T. 1. Vodnye puti / Sost. P. P. CHubinskij. – SPb.: b. i., 1913. 706 s.