УДК 94 (571.5)

ББК 63.3 (2Р54)

DOI 10.31554/2222-9175-2021-42-36-44

А. В. Кальмина

НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР ГОСУДАРСТВА

(забайкальское купечество в восточных стратегических проектах империи на рубеже XIX–XX вв.)

Анализируется роль забайкальского купечества в реализации геополитических проектов Российской империи на восточном направлении. Хотя региональное деловое сообщество в первую очередь преследовало собственные коммерческие интересы, в ключевые политические моменты оно показывало способность проникнуться государственными задачами усиления российского влияния на востоке, разрабатывая и финансируя важные стратегические проекты.

Первая часть материала посвящена кяхтинскому купечеству, проложившему дорогу в Китай и положившему там начало прочному русскому торговому влиянию.

Ключевые слова: кяхтинское купечество, кяхтинская чайная торговля, пошлина, китайская торговля, Монголия.

L. V. Kalmina

A TRUSTWORTHY PARTNER OF STATE

(Transbaikalian Merchants in the Imperial Eastern Strategic Projects at the Turn of the 20th Century)

The article analyses the Transbaikalian merchants' role in the implementation of Russian imperial geopolitical projects in the east. Though the regional business society primarily pursued its own commercial targets, in vital political situations it displayed the ability to recognize state plans in connection with Russian influence in the East strengthening, developing, and financing important strategic projects.

The first part of the article is devoted to the Kyakhta's merchants, who paved the road to China and gave birth to stable Russian trade influence.

Keywords: Kyakhta's merchants, Kyakhta's tea trade, customs, Chinese trade, Mongolia.

На рубеже XIX–XX вв. Сибирь стала объектом государственного интереса из-за потенциальных геополитических рисков, заключавшихся не столько в угрозе прямого военного отторжения российских окраин, «сколько в высокой вероятности их мирного экономического захвата иномациональным элементом и, соответственно, их «дрейфа» в сферы влияния других государств» [Зубков 2019: 188]. Поэтому крупные государственные проекты (строительство Транссибирской железнодорожной магистрали, аграрная колонизация) имели в первую очередь стратегическую направленность – укрепление восточных границ империи и обеспечение ее геополитических интересов. Правительство в своих проектах рассчитывало на

КАЛЬМИНА Лилия Владимировна – доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник Федерального государственного бюджетного учреждения науки Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН (г. Улан-Удэ, Россия). E-mail: kalminal@gmail.com.

поддержку крупного капитала, тем более что регион, даже при низком техническом уровне производства, имел высокую степень его концентрации, что с точки зрения государственных интересов делало экономику вполне управляемой [Очерки... 2019: 120]. Ожидания оправдались не сразу. Не симпатизировавшая сибирским предпринимателям региональная пресса обвиняла их в корыстолюбии и стремлении к личной наживе. «Наши капиталисты вообще туги на подъем, – писала газета “Сибирь”, – они раскошеляются только тогда, когда видят в этом или непосредственную денежную выгоду, или возможность удовлетворить своему тщеславию» [Сибирь]. «Наш фабрикант, сколачивающий капиталы под сенью протекционной политики, очень мало заботится о новых рынках, и его не смущает то обстоятельство, что английские фабриканты не только проникли в Монголию, но и вытесняют русские изделия оттуда, где в сравнительно недавнее время они занимали исключительное положение», – вторило ей «Восточное обозрение» [1897: № 50].

Известный резон в обвинениях в адрес сибирского купечества был: оно, конечно, преследовало в первую очередь личный коммерческий интерес. Однако озвученный нами ранее тезис о близости представителям различных социальных слоев идеи получения баснословных прибылей без особых затрат [Кальмина, Плеханова 2014: 86] не следует истолковывать как то, что государство в реализации своих геополитических замыслов вообще осталось в одиночестве. В острые политические моменты деловое сообщество, проникаясь российскими амбициями, принимало участие в государственных долгосрочных стратегических проектах собственными идеями и финансами, иной раз даже упреждая имперские планы мирной экспансии на восточном направлении. Его участие в российских проектах «встраивания» в монгольско-китайскую систему отношений и усиления собственных позиций в Азиатско-Тихоокеанском регионе более всего проявилось в торговле и транспортном строительстве.

Проникнувшие в «сердце Китая»

Забайкалье было втянуто в сложное геополитическое положение трансграничности, обусловленное непростыми политическими и экономическими отношениями России и Китая, уже с началом российского продвижения в регион [Шахеров 2018: 79]. С 1772 г. забайкальская торговая слобода Кяхта со своим статусом чисто торгового поселения, не имевшего аналогов в Восточной Сибири, единственный пункт легальной российско-китайской торговли, приобрела всероссийскую значимость. Кяхтинский золотой век продолжался почти до 1840-х гг., когда годовой торговый оборот города превышал 16 млн руб. Основным продуктом ввоза в Россию был чай. Роль чайной торговли для экономической жизни России определялась, во-первых, приобретением широкого рынка сбыта для продукции мануфактурной промышленности, которая во 2-й четверти XIX в. стала основным предметом российского экспорта в Китай; во-вторых, – возможностью обменивать ее на чай, который постепенно входил в число продуктов первой необходимости [Хохлов 1989: 24, 40–41; Корсак 1857: 292, 443]. Кяхтинская торговля также способствовала развитию кожевенного производства, ярмарок, извозной промышленности, обеспечивала России таможенный доход. Большое влияние она оказывала и на экономическое развитие Сибири: распространение хлебопашества и скотоводства, рост городов, развитие золотопромышленности, обеспечение занятости кяхтинцев, обслуживавших чайную торговлю [Единархова 2015: 133–134].

В 1854–1855 гг. российское правительство дало разрешение на использование серебряных изделий и золотых монет в качестве платежного средства, которым ку-

печество расплачивалось за китайские товары, хотя вывоз драгоценных металлов все-таки регламентировался, первоначально заметно уступая объемам привычных предметов торгога – мануфактуры и пушнины. А с 1861 г. была разрешена свободная беспошлинная торговля в Кяхте и в целом в Забайкалье и вывоз в Китай золота и серебра в неограниченных количествах. «Главный предмет ввоза из Китая – чай, а вывоза – драгоценные металлы», – эта фраза отныне регулярно повторялась в губернаторских отчетах о состоянии Забайкальской области. В обзоре за 1889 г. указывалось, что «из вывезенных в Кяхту и Монголию товаров на сумму 3.242.235 руб. 91 $\frac{3}{4}$ коп. самая большая сумма приходится на золото и серебро 1.618.680 р. 98 $\frac{3}{4}$ коп., тогда как изделий фабричных и ремесленных на 668227 р. 40 к.» [Курас и др. 2018: 11].

Причины такого решения заключались, во-первых, в неэквивалентности меновой торговли с Китаем. Ценовую политику Китай формировал практически единолично, завышая цены на главный продукт своего экспорта – чай и занижая их на предметы российского ввоза. Такие торговые операции приносили немалые убытки русскому купечеству, несмотря на запрет продажи китайцам товаров по ценам ниже и покупки чая по ценам выше установленных купеческими старшинами. Невыгодность менового торгога тормозила торговлю и оставляла русское купечество без достаточного оборотного капитала, необходимого для закупки чая. Второй причиной стала контрабандная торговля, которая приняла такой размах, что жители Забайкалья, жившие недалеко от Кяхты, могли вообще обходиться без легальной торговли, предпочитая скупать китайские товары у контрабандистов в пограничных пунктах. Такая ситуация, не позволявшая кяхтинскому купечеству платить пошлину, вынуждала его для расплаты с государством брать деньги под залог, в т. ч. и у казны. Обеспокоенное ростом казенных долгов и заинтересованное в выходе русских товаров на китайский рынок, русское правительство вынуждено было поддержать кяхтинское купечество отменой пошлин и позволением ему торговать на деньги [Хохлов 1989: 47].

Это разрешение оживило торговлю: ускорились торговые обороты, капитал возвращался быстрее, так как не нужно было искать покупателя на свой товар, чтобы получить деньги для закупки чужого. Но покровительственные меры правительства недолго помогали процветанию кяхтинской торговли. Ощутимый удар ей нанесли два обстоятельства. Первое – открытие ряда морских портов Китая для торговли и разрешение ввоза чая через западную границу России, что было несравненно дешевле караванной доставки через Кяхту. Однако российское правительство амортизировало удар, приняв решение о разнице пошлин для искусственной поддержки кяхтинской торговли: пошлины на чай, ввозимый морем, устанавливались более высокие, чем на доставленный через азиатскую сухопутную границу, чтобы последний был конкурентоспособным. Нами были выдвинуты несколько версий причин принятия такого нестандартного решения – от искусственной поддержки кяхтинской торговли из уважения к ее былой славе до признания ее действенным инструментом упрочения экономических контактов России с Китаем, позволявшего ей сохранять свои позиции на китайском рынке [Кальмина, Курас 2019: 123].

Как бы там ни было, но усилиями российского правительства вплоть до конца XIX в. Кяхта оставалась главными «воротами» чайной торговли, особенно дешевыми сортами плиточного и зеленого чая. Автор очерка о сибирско-монгольских торговых отношениях К. А. Линский признавал, что, хотя Кяхта и начала терять свое значение как пункт пропуска чая, свое значение чаеприемницы для Сибири она продолжала удерживать даже в 1890-е гг., и наиболее популярный в регионе кир-

пичный чай шел через город в эти годы «несравненно напряженнее, чем через морские границы Европейской России» [Линский 1911: 55]. Однако в целом торговый баланс определенно складывался не в пользу России: она вывозила товаров гораздо меньше, чем ввозила, причем вывоз год от года падал. «...вывоз русских изделий через Кяхту крайне ничтожен и почти не повышается», – писали газеты [Восточное обозрение 1897: № 50]. Пассивность российского баланса еще более усиливалась тем, что китайцы и сами ввозили через Кяхту свои товары. Однако дело здесь не в нерасторопности русского купечества. Просто около 3/5 русских товаров отправлялись в Китай морем для снижения транспортных издержек, а после сбыта их в китайских портах или во внутренних районах Китая закупленный там чай ввозился в Россию через Кяхту [Кальмина, Плеханова 2016: 194]. Считалось, что именно «кяхтинский» чай обладает высоким качеством, в то время как ввозимый через западную границу «кантонский», переходя от англичан к остальным потребителям, «упрочивается в своей дешевизне не в малой степени и от различных фабрикаций» [Огородников 1857: 6]. В структуре ввоза-вывоза изменений к лучшему тоже не произошло: к концу XIX в. кяхтинская торговля свелась к покупке чая за деньги, и только незначительный объем товаров китайцы и монголы обменивали на российские продукты: хлеб, омуль, сало, зерно и муку и некоторые другие товары. Тем не менее региональная администрация очень ценила усилия кяхтинского купечества по интенсификации трансграничной торговли. Свидетельством тому служит поддержка кяхтинским пограничным комиссаром требований купечества об изменении маршрутов доставки товаров на более короткие и выгодные, хотя направления товарных потоков были регламентированы российско-китайским торговым договором от 12 февраля 1881 г., поскольку их удовлетворение «чрезвычайно важно для интересов нашей сухопутной торговли с Китаем». За «облегчение торговых сношений» кяхтинцев выступил и забайкальский военный губернатор М. П. Хорошхин. Стремившийся поддержать кяхтинскую чайную торговлю, «главный начальник края» не возражал и против признания продажи-покупки кяхтинским купечеством товаров в монгольских городах как реализованных/ приобретенных на внутреннем рынке, и против покупки и аренды местными предпринимателями монгольских земель, хотя это могло вызвать недовольство китайской стороны [ГАЗК. Л. 13, 16, 17, 20]. Однако на кяхтинской торговле губительно сказалось второе обстоятельство – проведение КВЖД. Провозная плата чая, составлявшая теперь на всем огромном расстоянии 4,97 руб. за пуд – намного меньше, чем при доставке гужевым способом через Кяхту, плюс более быстрая доставка лишила город чайных грузов, после чего как центр чайной торговли он просто перестал существовать [Пронин 1999: 43]. В 1900-е гг. вывоз товаров через Кяхту порой едва переваливал за 1 млн руб. или даже не достигал его [Вольский 1908: 433]. Всего за период с 1900 по 1908 г. количество чая, провозимого через Кяхту, уменьшилось с 1129 до 109,9 тыс. пудов, т. е. в 10,3 раза [Старцев 2005: 132]. Печальную судьбу главного пункта российской чайной торговли сибирское общество предвидело. «С проведением железной дороги все грузы из Китая и в Китай ... пойдут не через Кяхту, а через Владивосток, – писала газета «Восточное обозрение» еще до проведения Транссиба, – уже потому, что доставка места чая из Ханькоу в Иркутск по железной дороге обойдется в 7 раз дешевле (плюс еще выигрыш во времени), чем через Кяхту». Но, будучи принципиальным противником протекционизма, издание считало неправильной поддержку «сибирской Венеции» в ущерб общегосударственным интересам [Восточное обозрение 1894: № 29].

Окончательно потеряв свое значение как «точка отсчета» торговли с Китаем, Кяхта стала местом русско-монгольского торгового обмена, а кяхтинский импорт

приобрел выраженный «монгольский» оттенок. В 1908 г. стоимость ввезенных русскими купцами монгольских товаров почти в 10 раз превысила стоимость китайских [Обзор... 1909: 40–41]. Торговля с Монголией, как и китайская, имела пассивный характер, причем пассивность эта постоянно росла из-за активизации в Монголии китайской торговли, которой Россия помешать была не в силах. В своем отчете о поездке в Монголию «с военно-научною целью» поручик Кушелев указывал: «... Сейчас наш импорт в Монголию почти не существует из-за конкуренции китайцев; наш экспорт из Монголии, наоборот, очень значителен, так как мы вывозим оттуда громадное количество шерсти, шкур и много скота; так как мы платим за все чистыми деньгами, то Монголия уже теперь стоит России больших денег; в этом смысле при оставлении старого порядка (т. е. предоставления свободы действий в Монголии Китаю) положение дел для нас будет с каждым годом ухудшаться» [Отчет... 1913: 300]. Чиновник особых поручений при военном губернаторе Забайкальской области В. Заболотный в своем рапорте причиной вялого российско-монгольского торгового сотрудничества называл отсутствие взаимной заинтересованности сторон в его успешном развитии. По его наблюдениям, наиболее активные российские скотопромышленники и чаоторговцы взвинтили цены на российские товары, чем вынудили монголов обратиться за всем необходимым в Маньчжурию, через которую в Монголию поступают только китайские изделия, дешевизной и качеством выгодно отличающиеся от российских [РГВИА. Ф. 1482. Оп. 1. Д. 136. Л. 33–34]. Некоторые исследователи того времени объясняли пассивность русского купечества сохранившимся и в XX в. меновым характером торгового обмена в Монголии, из-за чего посредниками в российско-монгольских торговых отношениях выступали китайцы, удерживая свой процент и делая их для России заведомо невыгодными [Линский 1911: 59]. Купечество, в свою очередь, объясняло незаинтересованность в монгольской торговле «незначительностью и бедностью» населения Монголии, которое «ни продать, ни купить многого не может» [Труды совещания... 1908: 198].

Упадок русско-китайской и недостаточный объем русско-монгольской торговли не на шутку встревожил российское правительство. В попытках найти причину «нестроения наших торговых отношений» с Китаем и Монголией даже снаряжались торгово-научные экспедиции, без труда ее определявшие: сибирское и монгольское бездорожье, затруднявшее транспортировку товара, и очень сильная иностранная конкуренция при развитии Китаем железнодорожной сети, облегчавшей доставку европейских товаров. Переориентация Кяхты на монголов как основного партнера в трансграничной торговле не оказала положительного влияния на судьбу города. Претендовавшая на роль эпицентра русско-монгольской торговли, монополию в ней она быстро потеряла. Этому в немалой степени способствовал сам торговый класс, озабоченный поиском более выгодных путей доставки товаров в обход города. В конце XIX в. ввоз товаров из Монголии через Кяхту уже не служит показателем объема русско-монгольской торговли, поскольку русское купечество стало активно внедряться на монгольский рынок по другим направлениям [Тагаров 2014: 176]. Обороты торговли бийских предпринимателей, торговавших с северо-западными областями Монголии по Чуйскому тракту, и минусинских купцов, действовавших в Урянхайском крае и северных районах Улусутайского округа, по объемам и темпам роста уже в 1860–1880-е гг. значительно опережавшие кяхтинское направление [Старцев 2005: 131–132], открыли удобство этих торговых траекторий и для кяхтинского купечества, которое в поисках более дешевого варианта доставки товара просило разрешения ввозить чай из Китая в Нерчинск, минуя свой город. Но военный губернатор Забайкальской области М. П. Хорошхин, поддерживавший

кяхтинскую торговлю, выступил против удовлетворения просьбы о доставке чая в Нерчинск по китайской территории, не «заходя» в Россию, поскольку это означало бы крах торговой репутации города [ГАЗК. Ф. 1(о). Оп. 1. Д. 2701. Л. 13, 16–17, 20].

Во 2-м десятилетии XX в. Кяхта пережила краткий период усиления влияния на русско-монгольскую торговлю, обусловленного разрешением транзита только через Кяхту, с установлением льготного тарифа на ввоз чая и некоторых других товаров [Иванов и др. 2012: 115]. Однако оживление города за счет создания искусственных преград на других участках российско-монгольской границы не могло продолжаться долго.

Как видим, роль купечества в российско-китайской трансграничной торговле во 2-й половине XIX в. трудно оценивать однозначно. С одной стороны, оно, избалованное государственным протекционизмом, не слишком усердствовало в деле спасения своего бизнеса и своего города, больше рассчитывая на государственные преференции. Исследователи считают, что медлительность и дороговизна доставки товаров и сосредоточение оборотов в немногих руках, что сделало кяхтинскую торговлю, по сути, монополией феодального типа [Воробьев 1959: 67; Рабинович 1975: 220], стали не менее весомой причиной ее упадка, чем открытие морского пути для ввоза товаров через порты. С другой – кяхтинское купечество с честью выполнило важную миссию первопроходца: «проникнув в сердце Китая», оно положило там прочное начало русскому торговому влиянию. Чайный транзит, в течение десятилетий надежно связывавший Россию с Китаем, кяхтинские торговцы разработали на собственные деньги [Труды совещания... 1908: 251]. «Это не те люди, которые, приехав на Дальний Восток и в Манчжурию, направляют свою деятельность на быстрое обогащение, не питая никакой привязанности к стране, – подчеркивалось в Записке об изысканиях по проведению Кяхтинской ветки железной дороги. – Раньше другого купечества кяхтинцы действовали сплоченно в вопросах внешней торговли с Китаем, мирились с долгим оборотом капитала, с постепенным завоеванием далекого рынка, с иностранной конкуренцией» [Изыскания... 1910: 27].

Заслуги регионального купечества как российского проводника в трансграничье были замечены государством, что, собственно, и стало одной из причин его поддержки. Но постепенно Кяхта, утратившая роль действующего лица в восточной внешнеполитической игре, перестала быть и объектом постоянной заботы империи. Тогда-то купечество озаботилось спасением города, став автором смелых инициатив и радетелем государственных интересов. Стратегическое видение, умение оценивать внешнеполитическую ситуацию при стремлении вернуть городу былую славу деловое сообщество показало при решении задачи создания надежных транспортных путей, призванных не только оживить трансграничную торговлю, но и обеспечить безопасность российских восточных границ.

Продолжение в № 4

Статья подготовлена в рамках госзадания (проект «Россия и Внутренняя Азия: динамика геополитического, социально-экономического и межкультурного взаимодействия (XVII–XXI вв.в.)» № 121031000243-5.

Источники и литература

Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК): ф. 1(о), оп. 1, д. 2701.
Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА): ф. 1482, оп. 1, д. 136.

Восточное обозрение. – 1894. – № 29; – 1897. – № 50.

Сибирь. – 1883. – № 6 (6 февр.)

Вольский З. Вся Сибирь. Справочная книга по всем отраслям культурной и торгово-промышленной жизни Сибири / З. Вольский. – СПб.: Изд. и склад издания при первом Петербургском адресном деле, 1908. – 582 с.

Воробьев В. В. Города южной части Восточной Сибири (историко-географические очерки) / В. В. Воробьев. – Иркутск: Иркут. кн. изд-во, 1959. – 146 с.

Единархова Н. Е. Кяхта и кяхтинская торговля (40–60-е гг. XIX в.) / Н. Е. Единархова. – Иркутск: Оттиск, 2015. – 164 с.

Зубков К. И. Колонизация в истории России: экономика и геополитика / К. И. Зубков // Исторические вызовы и экономическое развитие России: мат-лы Всерос. науч. конф. с междунар. участием / отв. ред. Е. Т. Артемов. – Екатеринбург: АльтаПринт, 2019. – С. 186–190.

Иванов А. А. Забайкальская периферия на переломе эпох (1880–1920-е гг.) / А. А. Иванов, Л. В. Кальмина, Л. В. Курас / отв. ред. Б. В. Базаров. – Иркутск: Оттиск, 2012. – 300 с.

Изыскания железной дороги на Кяхту от станции Мысовой Забайкальской железной дороги до Кяхты. Общая записка. – СПб.: Знаменская типография инж. Г. А. Бернштейна, 1910. – 86 с.

Кальмина Л. В. Русско-китайская торговля через Кяхту в 1840–1900-е гг.: печальный детектив / Л. В. Кальмина, Л. В. Курас // Вестник Томского государственного университета. – 2019. – № 442. – С. 122–125.

Кальмина Л. В. «А был ли мальчик?», или Можно ли считать забайкальские экономические опыты 1900–1920-х гг. модернизационными преобразованиями? / Л. В. Кальмина, А. М. Плеханова // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. – 2014. – № 2. – С. 85–96.

Кальмина Л. В. Забайкальские города в торговом пространстве трансграничья (1880–1920-е гг.) / Л. В. Кальмина, А. М. Плеханова // Власть. – 2016. – № 7. – С. 193–198.

Корсак А. Историко-статистическое обозрение торговых сношений России с Китаем / А. Корсак. – Казань: Изд. Ивана Дубровина, 1857. – 445 с.

Курас Л. В. Капитаны российской восточной политики: рубеж XIX–XX вв. / Л. В. Курас, Л. В. Кальмина, А. В. Михалев. – Иркутск: Оттиск, 2018. – 112 с.

Линский К. А. Торговые сношения Сибири с Монголией // Сибирский торгово-промышленный календарь на 1911 год / К. А. Линский. – СПб.: Тип. Э. Ф. Мекс, 1911. – Отд. III. – С. 49–64.

Обзор Забайкальской области за 1908 г. – Чита: Тип. Заб. обл. правления, 1909. – 84 с. [78 с.]

Огородников Е. К. Несколько слов о Кяхтинской торговле. Приложение к «Историко-статистическому обозрению торговых сношений России с Китаем» / Е. К. Огородников. – Казань: Изд. Ивана Дубровина, 1857. – 35 с.

Отчет о поездке с военно-научной целью в Монголию л.-гв. гусарского Его Величества полка поручика Кушелева // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. LXXXVI. – СПб.: Военная типография, 1913. – С. 284–374.

Очерки истории освоения и изучения Северной Азии / отв. ред. В. П. Зиновьев. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 2019. – 340 с.

Пронин В. И. Сибирь в составе всероссийского и мирового рынков в начале XX в. (1897–1917 гг.) / В. И. Пронин. – Новосибирск: Изд-во НГТУ, 1999. – 89 с.

Рабинович Г. Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX – начала XX вв. / Г. Х. Рабинович. – Томск: Изд-во Том. ун-та, 1975. – 328 с.

Старцев А. В. Кяхта и ее роль в русско-монгольской торговле второй половины XIX – начала XX в. / А. В. Старцев // Проблемы социально-экономического и культурного развития Сибири XVII–XX вв.: сб. науч. тр. / под ред. М. В. Шиловского. – Новосибирск: РИПЭЛ, 2005. – С. 128–136.

Тагаров Ж. З. Русско-китайская торговля через Кяхту и ее значение для развития торговых отношений России и Монголии / Ж. З. Тагаров // Россия и Монголия в начале XX века: дипломатия, экономика, наука: статьи участников III Междунар. науч.-практ. конф. – Иркутск; Улан-Батор: Изд-во БГУЭП, 2014. – С. 172–177.

Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири: в 2 т. Т. II / под ред. В. Попова. – Иркутск: Издание канцелярии Иркутского генерал-губернатора, 1908. – 479 с.

Хохлов А. Н. Кяхта и кяхтинская торговля (20-е гг. XVIII – середина XIX в.) / А. Н. Хохлов // Бурятия XVII – начала XX в. Экономика и социально-культурные процессы. – Новосибирск: Наука, Сиб. отд-ние, 1989. – С. 15–50.

Шахеров В. П. Особенности развития дореволюционного забайкальского города в условиях российско-китайского трансграничья / В. П. Шахеров // Республике Бурятия – 95 лет: сб. науч. ст. / науч. ред. Б. В. Базаров. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2018. – С. 79–80.

References

- Gosudarstvennyj arhiv Zabajkal'skogo kraya (GAZK): f. 1(o), op. 1, d. 2701.
Rossijskij gosudarstvennyj voenno-istoricheskij arhiv (RGVIA): f. 1482, op. 1, d. 136.
Vostochnoe obozrenie. – 1894. – № 29; – 1897. – № 50.
Sibir'. – 1883. – № 6 (6 fevr.)
Vol'skij Z. Vsyä Sibir'. Spravochnaya kniga po vsem otraslyam kul'turnoj i torgovo-promyshlennoj zhizni Sibiri / Z. Vol'skij. – SPb.: Izd. i sklad izdaniya pri pervom Peterburgskom adresnom dele, 1908. – 582 s.
Vorob'ev V. V. Goroda yuzhnoj chasti Vostochnoj Sibiri (istoriko-geograficheskie ocherki) / V. V. Vorob'ev. – Irkutsk: Irkut. kn. izd-vo, 1959. – 146 s.
Edinarhova N. E. Kyahta i kyahtinskaya trgovlya (40–60-e gg. XIX v.) / N. E. Edinarhova. – Irkutsk: Ottisk, 2015. – 164 s.
Zubkov K. I. Kolonizaciya v istorii Rossii: ekonomika i geopolitika / K. I. Zubkov // Istoriicheskie vyzovy i ekonomicheskoe razvitie Rossii: mat'ly Vseros. nauch. konf. s mezhdunar. uchastiem / otv. red. E. T. Artemov. – Ekaterinburg: Al'taPrint, 2019. – С. 186–190.
Ivanov A. A. Zabajkal'skaya periferiya na perelome epoh (1880–1920-e gg.) / A. A. Ivanov, L. V. Kal'mina, L. V. Kuras / otv. red. B. V. Bazarov. – Irkutsk: Ottisk, 2012. – 300 s.
Izyskaniya zheleznoj dorogi na Kyahtu ot stancii Mysovoj Zabajkal'skoj zheleznoj dorogi do Kyahty. Obschaya zapiska. – SPb.: Znamenskaya tipografiya inzh. G. A. Bernshtejna, 1910. – 86 s.
Kal'mina L. V. Russko-kitajskaya trgovlya cherez Kyahtu v 1840–1900-e gg.: pechal'nyj detektiv / L. V. Kal'mina, L. V. Kuras // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. – 2019. – № 442. – S. 122–125.
Kal'mina L. V. «A byl li mal'chik?», ili Mozhno li schitat' zabajkal'skie ekonomicheskie opyty 1900–1920-h gg. modernizacionnymi preobrazovaniyami? / L. V. Kal'mina, A. M. Plekhanova // Vestnik Buryatskogo nauchnogo centra SO RAN. – 2014. – № 2. – S. 85–96.
Kal'mina L. V. Zabajkal'skie goroda v torgovom prostranstve transgranich'ya (1880–1920-e gg.) / L. V. Kal'mina, A. M. Plekhanova // Vlast'. – 2016. – № 7. – S. 193–198.
Korsak A. Istoriko-statisticheskoe obozrenie torgovyh snoshenij Rossii s Kitaem / A. Korsak. – Kazan': Izd. Ivana Dubrovina, 1857. – 445 s.
Kuras L. V. Kapitany rossijskoj vostochnoj politiki: rubezh XIX–XX vv. / L. V. Kuras, L. V. Kal'mina, A. V. Mihalev. – Irkutsk: Ottisk, 2018. – 112 s.
Linskij K. A. Torgovyie snosheniya Sibiri s Mongoliej // Sibirskij torgovo-promyshlennyj kalendar' na 1911 god / K. A. Linskij. – SPb.: Tip. E. F. Meks, 1911. – Otd. III. – S. 49–64.
Obzor Zabajkal'skoj oblasti za 1908 g. – Chita: Tip. Zab. obl. pravleniya, 1909. – 84 s. [78 s.]
Ogorodnikov E. K. Neskol'ko slov o Kyahtinskoj trgovle. Prilozhenie k «Istoriko-statisticheskomu obozreniyu torgovyh snoshenij Rossii s Kitaem» / E. K. Ogorodnikov. – Kazan': Izd. Ivana Dubrovina, 1857. – 35 s.
Otchet o poezdke s voenno-nauchnoj cel'yu v Mongoliyu l.-gv. gusarskogo Ego Velichestva polka poruchika Kusheleva // Sbornik geograficheskikh, topograficheskikh i statisticheskikh materialov po Azii. Vyp. LXXXVI. – SPb.: Voennaya tipografiya, 1913. – S. 284–374.
Ocherki istorii osvoeniya i izucheniya Severnoj Azii / otv. red. V. P. Zinov'ev. – Tomsk: Izd-vo Tom. un-ta, 2019. – 340 s.
Pronin V. I. Sibir' v sostave vserossijskogo i mirovogo rynkov v nachale XX v. (1897–1917 gg.) / V. I. Pronin. – Novosibirsk: Izd-vo NGTU, 1999. – 89 s.

Rabinovich G. H. Krupnaya burzhuaziya i monopolisticheskij kapital v ekonomike Sibiri konca XIX – nachala XX vv. / G. H. Rabinovich. – Tomsk: Izd-vo Tom. un-ta, 1975. – 328 s.

Starcev A. V. Kyahta i eyo rol' v rusko-mongol'skoj trgovle vtoroj poloviny XIX – nachala XX v. / A. V. Starcev // Problemy social'no-ekonomicheskogo i kul'turnogo razvitiya Sibiri XVII–XX vv.: sb. nauch. tr. / pod red. M. V. Shilovskogo. – Novosibirsk: RIPEL, 2005. – S. 128–136.

Tagarov Zh. Z. Russko-kitajskaya trgovlya cherez Kyahtu i eyo znachenie dlya razvitiya trgovyh otnoshenij Rossii i Mongolii / Zh. Z. Tagarov // Rossiya i Mongoliya v nachale XX veka: diplomatiya, ekonomika, nauka: stat'i uchastnikov III Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. – Irkutsk; Ulan-Bator: Izd-vo BGUEP, 2014. – S. 172–177.

Trudy soveshchaniya 1906 g. v g. Irkutske o putyah soobshcheniya v Sibiri: v 2 t. T. II / pod red. V. Popova. – Irkutsk: Izdanie kancelarii Irkutskogo general-gubernatora, 1908. – 479 s.

Hohlov A. N. Kyahta i kyahtinskaya trgovlya (20-e gg. XVIII – seredina XIX v.) / A. N. Hohlov // Buryatiya XVII – nachala XX v. Ekonomika i social'no-kul'turnye processy. – Novosibirsk: Nauka, Sib. otd-nie, 1989. – S. 15–50.

Shaherov V. P. Osobennosti razvitiya dorevolucionnogo zabajkal'skogo goroda v usloviyah rossijsko-kitajskogo transgranich'ya / V. P. Shaherov // Respublike Buryatiya – 95 let: sb. nauch. st. / nauch. red. B. V. Bazarov. – Ulan-Ude: Izd-vo BNC SO RAN, 2018. – S. 79–80.