

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ И ПОЛОЖЕНИЕ РУССКОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ В ПЕРИОД С 1905 ПО 1914 ГОД

Валерий Анатольевич КУРБЕНКОВ

ФГБОУ ВО «Морской государственный университет им. адмирала Г.И. Невельского»

690003, Российская Федерация, г. Владивосток, ул. Верхнепортовая, 50а

E-mail: kurbenkov@msun.ru

Аннотация. Показана деятельность Владивостокского порта в период с 1905 по 1914 г., особое внимание уделено положению порта в условиях промышленного подъема, раскрыта деятельность особых совещаний и комиссий, вырабатывавших проекты развития порта и предложения по совершенствованию управления им. Проведен анализ взглядов таких исследователей, как В.П. Бянкин, А.И. Крушанов, Н.А. Беляева, Ю.Д. Филиппов, А.А. Илларионов, А.А. Гвоздарев, Г. Орленко и других авторов, которые исторически последовательно проследили этапы становления и развития отечественного мореплавания на Дальнем Востоке, показали задачи, которые решал морской транспорт в хозяйственном развитии и освоении российской окраины. По исследуемой теме на основе архивных документов обобщен новый материал, полученный из архивных документов Российского государственного исторического архива Дальнего Востока и Государственного архива Приморского края, из которого видны изменения в управлении Владивостокским торговым портом, раскрыта деятельность особых совещаний и комиссий, вырабатывавших проекты развития порта и предложения по совершенствованию управления им. Дана общая характеристика проектов учреждения Владивостокского коммерческого порта, проанализирована нормативная база, регламентирующая порядок управления портом. Обращено внимание на противоречивость организации управления портом, порождавшую многочисленные межведомственные противоречия между Морским, Военным и гражданскими ведомствами. Сделан вывод о том, что Владивостокский торговый порт нуждается в модернизации объектов инфраструктуры и расширении подъездных путей в связи с увеличением грузооборота. Выделение государственных субсидий для поддержания регулярных рейсов пароходным обществам способствовало дальнейшему экономическому развитию отечественной промышленности на Дальнем Востоке и способствовало расширению морского судоходства в регионе.

Ключевые слова: Владивосток; морской порт; управление портом; государственные субсидии; развитие Дальнего Востока

Раскроем и покажем этапы развития торгового мореплавания на Дальнем Востоке, а в дальнейшем определим место Владивостокского морского порта и состояние русского морского судоходства в исследуемый период времени.

Русско-японская война 1904–1905 гг. значительно сократила грузооборот торговых портов Владивостока и Николаевска-на-Амуре, а также повлияла на всю деятельность судоходства на Дальнем Востоке. Причалы торгового порта были переданы для нужд Морского и Военного ведомств, которые загружали их углем, снаряжением и строительными материалами. Количество судов, заходивших в порт Владивостока, резко упало: в предвоенное время Владивосток посещали 328 судов русского и иностранного флагов дальнего и заграничного плавания и грузооборот порта составлял 18290000 пу-

дов, а в 1905 г. пришли 157 судов и грузооборот упал до 8823237 пудов¹ [1; 2].

Причиной тяжелого положения торгового флота на Дальнем Востоке был Портсмутский договор, который резко ухудшал положение России на Дальнем Востоке и предоставил широкие возможности для притока иностранного капитала в Дальневосточные регионы, главным образом в Японский. Так, созданная в 1890 г. японская компания «Ниппон – Юсен Кайся» после Русско-японской войны 1904–1905 гг. стремилась перехватить перевозки по всем русским побережьям, и много их судов заходило во Владивосток. Пассажирские срочные сообщения были возобновлены японскими судоходными компаниями «Осака» и «Сиосен – Кайся»². В

¹ РГИА ДВ (Российский государственный исторический архив Дальнего Востока). Ф 487. Оп. 1. Д. 3. Л. 4, 11.

² ГА ПК (Государственный архив Приморского края). Ф. 46. Оп. 78. Ед. хр. 1. Л. 56.

1906 г. в Николаевск-на-Амуре с грузом заходили 18 японских судов, в 1909 г. – уже 98 судов³.

Портсмутский договор также предоставлял Японии право на рыбный промысел в дальневосточных водах, чем и незамедлительно воспользовались рыбопромысловые предприятия. Так, в 1907 г. рыбным промыслом в водах русского Дальнего Востока занимались 109 японских судов, а уже в 1914 г. их было 368⁴ [3].

Иностранный капитал, проникая на Дальний Восток, с одной стороны, способствовал быстрому развитию некоторых отраслей промышленности, таких как горная, рыбная, лесная, с другой стороны, тормозил развитие машиностроительной, станкостроительной и некоторых других отраслей и тем самым, как указывал В.И. Ленин, «оказывает влияние на развитие капитализма, чрезвычайно ускоряя его» [4; 5].

Царское правительство, понимая, что Дальневосточный регион находится в руках иностранного капитала, подняло вопрос об отмене порто-франко, которое было введено указом Николая II в 1904 г. «Допускать иностранные товары в Приамурское генерал-губернаторство как через порты, лежащие при устье Амура и к югу от него, так и по сухопутной границе с Маньчжурией, беспощадно, не освобождая, однако, от акциза товары, которые им в Империи обложены...»⁵ [6]. 16 января 1909 г. царское правительство, «...чтобы задержать поток иностранных грузов и разорение отечественных предприятий», приняло решение об отмене порто-франко, но не полностью, а с некоторыми оговорками (разрешалось ввозить чай, мясо, соль, фрукты, овощи, машины и другое, пошлины были введены на спиртные напитки, фарфор, бумажные изделия, галантерею, мануфактуру и другое)⁶.

Порто-франко в период с 1904 по 1909 г. имел как сторонников, так и противников. Из письма главы Владивостокского Биржевого

комитета А.А. Масленникова министру С.Ю. Витте (1 декабря 1905 г.): «Моя миссия здесь... заключается в ходатайствовании немедленного снятия и отозвания таможенных чиновников – этого зла и тормоза русского дела на Востоке» [7]. Оказалось, несмотря на возвращение порто-франко, «таможенный состав и весь порядок таможни остается в полном штате и размерах». Из телеграммы императору от Благовещенской гордумы: «В годы войны милостью этой пользоваться было нельзя, так как весь край не имел торговых сношений не только с заграницей, но даже и с Россией. Ныне, лишь только наступила действительная возможность осуществить дарованную льготу, как уже в высших правительственных сферах возбужден вопрос о закрытии порто-франко...»⁷. В Особом журнале Совета министров «По вопросу о восстановлении таможенного обложения ввозимых в пределы Приамурского края иностранных товаров» (21 ноября 1906 г., 3 января 1907 г.) приводятся аргументы за отмену порто-франко: «Россия вынуждена, возможно, скорее укрепить свои связи с Приамурским краем, спаять его с внутренними частями империи и во что бы то ни стало отстоять его от мирного захвата иностранной промышленностью, по пятам которого обыкновенно идет и политическое завоевание страны. Необходимо, чтобы Приамурский край жил единой жизнью с империей, чтобы, так сказать, восстановилось его общее с коренной Россией экономическое кровообращение» [8].

Характеризуя положение русского морского судоходства на Дальнем Востоке, Владивостокский биржевой комитет 19 сентября 1909 г. сообщал в областное управление для доклада военному губернатору: «...русское морское судоходство на Дальнем Востоке самостоятельно существовать не может. Правительственная поддержка в виде ежегодных субсидий не достигает цели. Количество русских судов не увеличивается, а наличные приходят в негодность, предотвратить которую нет возможности за отсутствием какого-либо коммерческого расчета. Всю ближайшую морскую перевозку монополизировали китайцы и корейцы <...> Единст-

³ ГА ПК. Ф. 46. Оп. 78. Ед. хр. 1. Л. 56.

⁴ Доклад Приморской окружной торгово-промышленной палаты по вопросам русского Дальнего Востока. Владивосток, 1922. С. 248.

⁵ Порто-франко на Дальнем Востоке: сб. документов и материалов. Владивосток: РИО Владивост. ф-ла РТА, 2000. 304 с.

⁶ Приамурье: факты, цифры, наблюдения. М., 1909. С. 644.

⁷ Наше судоходство // Русское судоходство: ежемесячный журнал императорского общества судоходства. 1906. № 10. С. 168-169.

венным средством для создания господства русского торгового флота на Дальнем Востоке биржевой комитет видит в заключении долгосрочного контракта не менее, как на 10 лет с русскими пароходными обществами <...> Кроме того, необходимо обязать казенные учреждения поручать перевозку исключительно русским предпринимателям и воспретить всяким иностранным судам совершение рейсов в пункты, куда заходят субсидируемые рейсы»⁸.

Понимая всю сложность сложившейся ситуации, правительство начало заключать долгосрочные контракты с русскими пароходными обществами. Так, поскольку пароходство «Шевелев и Ко» уже прочно завоевало репутацию серьезного перевозчика, Министерство финансов России 17 июня 1888 г. заключило с ним новый контракт с выдачей субсидий. Основные статьи контракта предусматривали следующее.

1. Линия Владивосток–Николаевск-на-Амуре. Пароход должен делать дополнительные заходы в пункты Приморского побережья, общая протяженность всех рейсов должна быть 15 тыс. миль.

2. В заливе Петра Великого должно работать каботажное судно, способное обеспечить связь Владивостока с пунктами Амурского и Уссурийского заливов до бухты Находка включительно. Такое судно должно делать 12 тыс. миль плавания в навигацию, начало работы предусматривалось с 1889 г.

Через два года с начала действия контракта М.Г. Шевелев обязан был приобрести еще один, третий пароход, с приходом которого открывалась линия между Владивостоком и Шанхаем с заходом в Гензан, Фузан, Нагасаки, Чифу. Здесь предусматривалось делать в навигацию 23 тыс. миль плавания.

Контракт определял размеры судов, их комфортабельность, обязательность ежегодного освидетельствования, контракт разрешал при определенных условиях фрахтование судов. Действие контракта наступало с 1889 г. Срок контракта – до 1903 г. Годовая правительственная субсидия при 3 руб. за милю плавания составила 190000 руб. [9].

«Обществу прапорщиков» в 1907 г. были переданы охотско-камчатские рейсы. Обслуживание пунктов залива Петра Великого и Приморского побережья с 1908 г. начало

новое пароходство Г.Г. Кейзерлинга (это пароходное предприятие было известно на Дальнем Востоке вплоть до советского периода под названием «Пароходство Г.Г. Кейзерлинга»⁹ [10]). Русское Восточно-Азиатское пароходство после окончания Русско-японской войны 1904–1905 гг. захватило многие русские каботажные и заграничные линии (Одесса–Владивосток, по субсидированной линии Владивосток–Нагасаки–Шанхай, Санкт-Петербург–Владивосток, Владивосток–Корея–Нагасаки–Шанхай и др.¹⁰), но вмешательство Государственной думы позволило устранить это пароходство с Дальнего Востока и передать перевозки Добровольному флоту. Чтобы усилить деятельность Добровольного флота и улучшить контроль за его работой, в 1909 г. его передали в подчинение Министерству торговли и промышленности, которое разработало новое «Положение»¹¹, согласно которому Добровольному флоту разрешалось содержать не только каботажные, но и заграничные сообщения. К августу 1914 г. Добровольный флот имел пять самостоятельных грузопассажирских линий, которые поддерживались регулярными государственными субсидиями.

В целях развития Владивостокского порта и превращения его в крупнейший торговый перевалочный центр на Дальнем Востоке в 1908 г. российское правительство принимает решение о передаче его из Министерства внутренних дел в Министерство торговли и промышленности, а в феврале 1909 г. утверждаются новые «Правила о порядке заведования Владивостокским торговым портом»¹². Это был первый официальный документ, где Владивостокский коммерческий порт был назван торговым, а не коммерческим.

Правилами о порядке заведования Владивостокским торговым портом утверждался Комитет по делам торгового порта, председателем которого по-прежнему оставался военный губернатор Приморской области. В состав комитета входили представители Военного и Морского ведомств, Общества Китайско-Восточной железной дороги, председатель городской управы, начальник торго-

⁸ ГА ПК. Ф. 46. Оп. 77. Д. 1. Л. 30.

⁹ Дальний Восток. 1909. № 39.

¹⁰ ГА ПК. Ф. 356. Оп. 26. Ед. хр. 1. Л. 1.

¹¹ Там же.

¹² Там же. Оп. 1. Д. 3. Л. 41–42.

вого порта, председатель биржевого комитета и председатель областного правления. Этим документом также утверждались новые штаты управления торговым портом: начальник порта и его помощник, двое портовых техников, портовый делопроизводитель и два портовых надзирателя¹³.

Торговый порт перешел в ведение Министерства торговли и промышленности. Управление Владивостокского торгового порта было переименовано в управление Главного Владивостокского торгового порта и состояло из отдела эксплуатации, судомеханического отдела, отдела кадров, отдела портового надзора, финансово-учетного отдела, отдела материального снабжения, отдела рабочего снабжения, планового отдела, мобилизационного отдела, отдела охраны, политотдела, управления делами¹⁴.

В январе 1910 г. вышло правительственное Положение об Управлении морскими портами.

Общее состояние морского судоходства в 1913 г. лучше всего показывают данные Владивостокского порта, вобравшего в себя свыше 80 % общего количества грузов, перевозившихся на Дальний Восток.

Грузооборот Владивостокского порта в 1913 г. составлял 1465400 т, в том числе сюда входили все грузы, включая местное плавание. Причем порт обслуживал транзитные грузы, в основном маньчжурский экспорт (транзит по ввозу – 105600 т; транзит по вывозу – 361600 т) и транзит по вывозу 330 тыс. т был экспорт бобовых из Маньчжурии [11].

Пассажирское движение, имевшее в работе морского транспорта большое значение, за 1913 г. выражалось в следующих цифрах: всего пассажиров прибыло 70393 человека, выбыло 68314 человек [11].

Всего в 1913 г. во Владивостокский порт прибыло 601 судно дальнего и заграничного плавания, из них русских – 262, японских – 202, немецких – 30, американских – 17, китайских – 17, английских – 32, норвежских – 10 и т. д. [11].

Ввоз в 1913 г. во Владивостокский порт морским путем составляли следующие товары: одну треть этих грузов представляли товары русского фабрично-заводского производства и из русских портов – 124,8 тыс. т, а

остальные две трети – 288 тыс. т иностранных товаров¹⁵.

В 1914 г. Владивостокский морской торговый порт стал главным морским портом России. Резко возросший грузопоток – от продовольствия до паровозов и военных орудий, перевозимых из США, – потребовал срочной реконструкции морского порта. Проект реконструкции Владивостокского морского торгового порта был утвержден 31 марта 1915 г., и для его реализации правительством России было выделено 1,7 млн руб.

Из вышесказанного можно сделать выводы, что в период с 1905 по 1914 г.:

1) Владивостокский торговый порт, вобравший в себя свыше 80 % общего количества грузов, перевозившихся на Дальний Восток, нуждается в расширении подъездных путей к причалам и других объектах инфраструктуры, так как морской грузооборот в Дальневосточных портах за исследуемый период увеличился как по ввозу товара, так и по его вывозу;

2) благодаря изменившейся финансово-экономической политике в направлении помощи пароходным обществам, таким как «Шевелев и Ко», «Общество прапорщиков», «Пароходство Г.Г. Кейзерлинга», Русское Восточно-Азиатское пароходство, были выделены государственные субсидии для поддержания регулярных рейсов, что способствовало дальнейшему развитию края и расширению морского судоходства;

3) усиление деятельности Добровольного флота и передача его в подчинение Министерству торговли и промышленности положительно отразились на расширении деятельности морского судоходства в интересах отечественной промышленности и торговли на Дальнем Востоке.

Список литературы

1. *Бянкин В.П.* Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1979. 255 с.
2. *Бянкин В.П.* Порт приписки. Владивосток, Дальневост. кн. изд-во, 1983. 183 с.
3. *Гвоздарев А.А.* Морской транспорт Дальнего Востока // *Экономическая жизнь Приморья*. 1924. № 10. С. 1-14.
4. *Ленин В.И.* Полное собрание сочинений: в 55 т. М., 1969. Т. 27. 644 с.

¹³ ГА ПК. Ф. 356. Оп. 1. Д. 3. Л. 41-42.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же. Л. 27-32.

5. *Орленко Г.* Грузооборот Владивостокского торгового порта в прошлом и его перспективы в будущем // *Экономическая жизнь Приморья*. 1924. № 6-7. С. 3-22.
6. *Беляева Н.А.* От порто-франко к таможене: очерк региональной истории российского протекционизма. Владивосток: Дальнаука, 2003. 214 с.
7. *Авченко В.* Страсти по порто-франко: «Свободный порт» во Владивостоке: мифы и факты // *Новая газета*. 2015. 15 янв.
8. *Илларионов А.А.* Транспортное освоение российского Дальнего Востока в дооктябрьский период как фактор национальной безопасности (исторический аспект проблемы) // *Российский Дальний Восток в Азиатско-Тихоокеанском регионе на рубеже веков: Политика, экономика, безопасность*. Вып. 2. Владивосток: Дальнаука, 2008. С. 288-294.
9. *Илларионов А.А.* Проблема развития Дальневосточных портов в начале XX в. в планах и решениях правительства // *Вестник Морского государственного университета*. Серия: Общественно-научные науки. 2005. Вып. 8. С. 7-14.
10. *Филиппов Ю.* Добровольный флот // *Новый энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона*: в 41 т. СПб., 1914. Т. 16. С. 431.
11. *Крушанов А.И.* О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX – начале XX в. // *Материалы по истории Владивостока*. Кн. 1. Владивосток, 1960. С. 57.

Поступила в редакцию 20.12.2017 г.
Отрецензирована 23.01.2018 г.
Принята в печать 19.03.2018 г.

Информация об авторе

Курбенков Валерий Анатольевич, кандидат политических наук, доцент, зав. кафедрой морского права. Морской государственный университет им. адмирала Г.И. Невельского, г. Владивосток, Российская Федерация. E-mail: kurbenkov@msun.ru

Для цитирования

Курбенков В.А. Владивостокский морской порт и положение русского морского судоходства на Дальнем Востоке в период с 1905 по 1914 год // *Вестник Тамбовского университета*. Серия Гуманитарные науки. Тамбов, 2018. Т. 23, № 173. С. 203-208. DOI: 10.20310/1810-0201-2018-23-173-203-208.

DOI: 10.20310/1810-0201-2018-23-173-203-208

VLADIVOSTOK MARITIME PORT AND RUSSIAN MARITIME SHIPPING POSITION AT THE FAR EAST IN THE PERIOD FROM 1905 TO 1914

Valeriy Anatolevich KURBENKOV

Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy
50a Verkhneportovaya St., Vladivostok 690003, Russian Federation
E-mail: kurbenkov@msun.ru

Abstract. The activities of the Vladivostok port in the period from 1905 to 1914 are shown, special attention is paid to the position of the port under conditions of industrial expansion, the activities of special meetings and commissions that have developed port development projects and proposals for improving its management are disclosed. The analysis of the views of such researchers as V.P. Byankin, A.I. Krushanov, N.A. Belyaeva, Y.D. Filippov, A.A. Illarionov, A.A. Gvozdev, G. Orlenko and other authors, who historically consistently traced the stages of the formation and development of domestic navigation in the Far East, showed the tasks that maritime transport solved in economic development and development of the Russian outskirts. Using archival documents we also summarize the new material obtained from archival documents of the Russian State Historical Archives of the Far East and the State Archive of the Primorye Territory, from which we saw changes in the management of the Commercial Port of Vladivostok. The activities of special meetings and commissions that developed port development projects and proposals for improving its management were disclosed. The general description of the projects of the Commercial

Port of Vladivostok establishment is given, the regulatory framework regulating the order of port administration is analyzed. Attention is drawn to the inconsistency of the organization of the port administration, which generated numerous interdepartmental contradictions between the naval, the military with one and civilian departments. The conclusion is made that the Commercial Port of Vladivostok needs modernization of infrastructure facilities and expansion of access roads in connection with increased freight turnover. The allocation of state subsidies for the maintenance of regular flights to the shipping companies promoted the further economic development of domestic industry in the Far East and contributed to the expansion of maritime navigation in the region.

Keywords: Vladivostok; maritime port; management of the port; government subsidies; development of the Far East

References

1. Byankin V.P. *Russkoe trgovoe moreplavanie na Dal'nem Vostoke (1860–1925 gg.)* [Russian Merchant Shipping at the Far East (1860–1925)]. Vladivostok, Far Eastern Book Publ., 1979, 255 p. (In Russian).
2. Byankin V.P. *Port pripiski* [Port of Registration]. Vladivostok, Far Eastern Book Publ., 1983, 183 p. (In Russian).
3. Gvozdev A.A. Morskoy transport Dal'nego Vostoka [Maritime transport of the Far East]. *Ekonomicheskaya zhizn' Primor'ya* [Economic Life of Primorye], 1924, no. 10, pp. 1–14. (In Russian).
4. Lenin V.I. *Polnoe sobranie sochineniy: v 55 t.* [Completed Works: in 55 vols.]. Moscow, 1969, vol. 27, 644 p. (In Russian).
5. Orlenko G. Gruzooborot Vladivostokskogo trgovogo porta v proshlom i ego perspektivy v budushchem [Turnover of Vladivostok merchant port in the past and its prospects in the future]. *Ekonomicheskaya zhizn' Primor'ya* [Economic Life of Primorye], 1924, no. 6–7, pp. 3–22. (In Russian).
6. Belyaeva N.A. *Ot porto-franko k tamozhne: ocherk regional'noy istorii rossiyskogo protektsionizma* [From Porto-Franco to Custom House: an Essay of Regional History of Russian Protectionism]. Vladivostok, Dalnauka Publ., 2003, 214 p. (In Russian).
7. Avchenko V. Strasti po porto-franko: «Svobodnyy port» vo Vladivostoke: mify i fakty [Porto-franco passion: “Free port” in Vladivostok: myths and facts]. *Novaya gazeta* [New Gazette], 2015, January 15. (In Russian).
8. Illarionov A.A. Transportnoe osvoinie rossiyskogo Dal'nego Vostoka v dooktyabr'skiy period kak faktor natsional'noy bezopasnosti (istoricheskiy aspekt problemy) [Transport reclamation of the Russian Far East in the pre-October period as a factor of national security (historical aspect of the problem)]. *Rossiyskiy Dal'niy Vostok v Aziatsko-Tikhoookeanskom regione na rubezhe vekov: Politika, ekonomika, bezopasnost'. Vyp. 2.* [Russian Far East in Asia-Pacific Region at the Turn of the Century: Politics, Economy, Security. Issue 2]. Vladivostok, Dalnauka Publ., 2008, pp. 288–294. (In Russian).
9. Illarionov A.A. Problema razvitiya Dal'nevostochnykh portov v nachale XX v. v planakh i resheniyakh pravitel'stva [The problem of development of the Far Eastern ports in the early 20 century in plans and decisions of the government]. *Vestnik Morskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Obshchestvovedcheskie nauki* [Maritime State University Review. Series: Social Sciences], 2005, no. 8, pp. 7–14. (In Russian).
10. Filippov Y. Dobrovol'nyy flot [Voluntary naval forces]. *Novyy entsiklopedicheskiy slovar' Brokgauza i Efrona: v 41 t.* [New Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary: in 41 vols.]. St. Petersburg, 1914, vol. 16, p. 431. (In Russian).
11. Krushanov A.I. O razvitiyakh trgovogo moreplavaniya na russkom Dal'nem Vostoke v posledney chetverti XIX – nachale XX v. [On development of merchant shipping at the Russian Far East in the last quarter of the 19 – early 20 century]. *Materialy po istorii Vladivostoka. Kn. 1* [Materials on Vladivostok History. Bk. 1]. Vladivostok, 1960, p. 57. (In Russian).

Received 20 December 2017

Reviewed 23 January 2018

Accepted for press 19 March 2018

Information about the author

Kurbenkov Valeriy Anatolevich, Candidate of Politics, Associate Professor, Head of Maritime Law Department. Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy, Vladivostok, Russian Federation. E-mail: kurbenkov@msun.ru

For citation

Kurbenkov V.A. Vladivostokskiy morskoy port i polozhenie russkogo morskogo sudokhodstva na Dal'nem Vostoke v period s 1905 po 1914 god [Vladivostok maritime port and Russian maritime shipping position at the Far East in the period from 1905 to 1914]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2018, vol. 23, no. 173, pp. 203–208. DOI: 10.20310/1810-0201-2018-23-173-203-208. (In Russian, Abstr. in Engl.).