

Л.В. Кальмина*, Л.В. Курас**

РУССКО-КИТАЙСКАЯ ТОРГОВЛЯ ЧЕРЕЗ КЯХТУ В 1840–1900-е гг.: ПЕЧАЛЬНЫЙ ДЕТЕКТИВ

* Статья подготовлена в рамках государственного задания ФАНО России (проект XII.191.1.1. Трансграничные России, Монголии и Китая: история, культура, современное общество, номер госрегистрации № АААА-А17-117021310269-9).

** Статья подготовлена в рамках гранта Российского научного фонда (проект 14-18-00552)
«Монгольские народы: исторический опыт трансформации кочевых сообществ Азии».

Исследуется история русско-китайской торговли через Кяхту в XIX – начале XX в. Причиной ее упадка после длительного процветания стало появление более дешевых способов доставки товаров из Китая – сначала морского, затем по железной дороге. Однако и после этого ввоз китайских товаров через Кяхту не прекратился. Российское правительство, преследовавшее свои геополитические цели в Китае и заинтересованное в выходе русских товаров на китайский рынок, искусственно поддерживало кяхтинскую торговлю.

Ключевые слова: Кяхта; купечество; чайная торговля; пошлина; предмет ввоза; мануфактура.

Кяхта со своим статусом чисто торгового поселения, не имевшего аналогов в Восточной Сибири, приобрела общероссийскую значимость как центр русско-китайской торговли. Ее золотой век продолжался с последней четверти XVIII в., когда город стал единственным пунктом легального русско-китайского торгового обмена, почти до 40-х гг. XIX в., когда его годовой оборот превышал 16 млн руб. Основным продуктом ввоза в Россию был чай. В Китае большим спросом пользовались российская пушнина, хотя во второй четверти XIX в. наметилась тенденция увеличения вывоза товаров российского промышленного производства, особенно тканей, заметно потеснивших мануфактуру других стран. К концу 1830-х гг. доля тканей в российском экспорте составляла более 50% [1. С. 24, 40–41]. Современники отмечали: «Чайная торговля была двигателем нашей мануфактурной промышленности; она, заставив купцов увеличить заготовку товаров, вместе с тем побудила капиталистов заводить новые фабрики для выработки их». Таким образом, роль чайной торговли для экономической жизни России определялась, во-первых, приобретением широкого рынка сбыта для продукции мануфактурной промышленности; во-вторых, – возможностью обменивать ее на чай, который постепенно входил в число продуктов первой необходимости [2. С. 292, 443]. В 1840-х гг. таможенные сборы в Троицкосавске с русских и китайских товаров возросли с 3,5 до 5,5 млн руб. серебром [1. С. 46]. С учетом этого, казалось бы, трудно объяснить тот факт, что в 1854–1855 гг. российское правительство дало разрешение на использование серебряных изделий и золотых монет в качестве платежного средства, которым купечество расплачивалось за китайские товары, хотя вывоз драгоценных металлов все-таки регламентировался, первоначально заметно уступая объемам привычных предметов торга – мануфактуры и пушнины. С 1861 г. были разрешены свободная беспошлинная торговля в Кяхте и в Забайкалье и вывоз в Китай золота и серебра в неограниченных количествах – джинна выпустили из бутылки. «Главный предмет ввоза из Китая чай, а вывоза – драгоценные металлы» – эта фраза отныне регулярно повторялась в статистических 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 3/4 коп. самая большая сумма приходится на золото и серебро 1 618 680 руб. 98 3/4 коп., тогда как изделий фабричных и ремесленных на 668. 227 р. 40 к.» [3. С. 27; 4. 1891. Прибавление 11 и 12 к 1890 г.]. Вместе с российскими кредитными билетами как своего рода валюты, используемой в расчетах обеих сторон, драгоценные металлы годами оставались главным предметом российского экспорта в Китай, составляя в нем от 56,7% в 1886 г. до 43,3% в 1892 г. [5. Оп. 1. Д. 2237. Л. 2; Д. 3017. Л. 7].

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 русского 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 торга 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: в пограничных пунктах у китайских контрабандистов всегда можно было разжиться и чаем, и китайскими тканями. Убытки, которые терпело кяхтинское купечество, не позволяли им платить пошлину. Для расплаты с государством оно брало деньги под залог, в том числе 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 [1. С. 47].

Разрешение закупать товар за деньги 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. Открытие ряда морских портов Китая для торговли и разрешение ввоза чая через западную границу, что было несравненно дешевле караванной доставки через Кяхту, отправили последнюю в нокаут. Ввоз дешевых иностранных товаров через порты Китая начал вытеснять более дорогую русскую мануфактуру [6. С. 67]. Однако и здесь российское правительство приняло нестандартное решение, искусственно поддерживав кяхтинскую торговлю разницей пошлин: пошлины на чай, ввозимый морем, устанавливались более высокие, чем на доставленный через азиатскую сухопутную границу, чтобы последний был конкурентоспособным. Спрашивается, зачем нужно было идти на этот заведомо экономически невыгодный шаг? В качестве объяснения рассмотрим три версии.

Версия первая – ностальгическая – с целью поддержки былой славы кяхтинской торговли. Хотя российское правительство трудно заподозрить в излишних сантиментах, это мнение было достаточно популярно. «...признавая громадное значение кяхтинской торговли и принимая в соображение ее прошлое, – писала газета “Восточное обозрение”, – правительство не сочло себя вправе нанести ей сразу смертельный удар и признало необходимым принять меры к тому, чтобы таковая все-таки не была бы убыточнее по сравнению с торговлей кантонским чаем» [7. 1885. № 28]. Кяхтинское купечество, «балованное дитя» российского протекционизма, восприняло это как должное. Когда же в 1885 г. пошлины на кяхтинский чай, ввезенный через иркутскую таможенную, выросли на рубль с пуда больше, чем на чай, ввезенный морским путем, это вызвало очень нервную реакцию сибирского купечества, хотя пошлина за пуд ввезенного морем чая оставалась на 9 руб. больше, чем кяхтинского. Торговцы шантажировали правительство полным прекращением провоза чая через Сибирь и пугали исключением любимого напитка из меню сибиряка, который «по дороговизне вследствие высокой пошлины» «обратится к дрянным травам». Но газета «Сибирский Вестник» дала русским чаоторговцам жесткую отповедь, обвинив их в постоянном требовании привилегий исключительно для себя под маркой заботы о народных нуждах [8]. Интересно, что такую же позицию занял непримиримый оппонент еженедельника – газета «Восточное обозрение», высказавшаяся, что «кахтинская торговля со временем должна пасть как искусственно поддерживаемая и основанная на нерациональных началах» и решительно отмежевавшаяся от обвинений своего соперника в защите «всесильной богатой Кяхты», поскольку является последовательным противником протекционизма, в какой бы форме он ни проявлялся и кого бы ни касался [7. 1885. № 28; 1894. № 29]. Купеческий ультиматум никого не впечатлил. Было ясно, что покровительственная система по отношению к кяхтинской торговле – дело временное.

Версия вторая – экономическая. Несмотря на поддержку кяхтинской торговли, правительство ценило ее как способ непосредственных экономических контактов с Китаем. Поднебесная представляла собой

емкий рынок сбыта российской продукции: в конце XIX в. несколько московских и владельцы текстильных фабрик работали только на Кяхту. Прекращение кяхтинской торговли с полной ее заменой морской доставкой китайских товаров означало бы его потерю. К тому же в аргументах сибирских чаоторговцев о предстоящем обездоливании сибиряков, кормившихся «возле чая», определенный резон был. В Троицкосавске – Кяхте значительная часть населения занималась обслуживанием транзитной торговли. В отличие от жителей других забайкальских городов они даже не ходили на заработки, потому что кяхтинская торговля обеспечивала стабильный заработок [9. С. 120]. Ежегодно расходуемые кяхтинцами на провоз товаров 2,5–3,5 млн руб. составляли доход притрактового населения [6. С. 67]. Правда, публицисты считали, что сибирскому крестьянству, промышляющему доставкой товаров в Кяхту – из Кяхты, ничего не грозит, раз «никакого разорения не последовало» даже с разрешением ввоза чая морским путем, и «плач о его грядущем разорении... внесен был в записку [чаоторговцев] только для красоты слога» [8].

Версия третья – геополитическая. Россия рассматривала Китай как одно из важнейших направлений своих внешнеполитических действий. Идея «распространения влияния на Китай» в противовес усилению там британских позиций была развернута в «Записке о Китайских делах» еще в 1862 г. [10. С. 68]. В дальнейшем при формировании своей восточной политики Россия все время держала «в уме» Китай, рассматривая его и как торгового партнера, и как возможного противника в будущих военных действиях [11. С. 139]. Даже при планировании проведения Транссиба Комитет Сибирской железной дороги считал «вполне своевременным всестороннее ознакомление с условиями нашей торговли на крайнем Востоке», выражая уверенность, что магистраль сделает Китай более доступным «как для сбыта отечественных продуктов, так и для вывоза к нам... предметов его производства». По мнению Комитета, открытие русским купцам китайских городов и гаваней для свободной торговли было бы выгодно в первую очередь Китаю, поскольку это будет содействовать развитию и укреплению взаимных торговых связей «между двумя величайшими странами мира, границы коих соприкасаются на протяжении многих тысяч верст» [4. 1894. № 7]. Уход же России с китайского рынка означал окончательный проигрыш восточной политической игры западноевропейским державам, которые и без того чувствовали себя здесь очень уверенно.

Как бы там ни было, усилиями российского правительства вплоть до конца XIX в. Кяхта оставалась главными «воротами» чайной торговли, особенно дешевыми сортами плиточного и зеленого чая, хотя 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 [7. 1897. № 50]. Вдобавок китайцы через Кяхту ввозили своих товаров и вывозили российских гораздо больше, чем сами русские купцы. К примеру, в 1893 г. русские ввезли

через Кяхту товаров на 13,6 млн руб., а китайцы – на 14,9 млн руб.; в 1896 г. – соответственно на 16,8 и 19,4 млн руб. [12. 1896. С. 258; 1899. С. 150]. Однако дело здесь даже 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 [13. С. 194], поскольку считалось, что именно «кахтинский» 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 фабрикации» [14. С. 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. Китай, видя выгоду торговли с Россией, ни в коем случае не желал ее потери как торгового партнера. В условиях высокой конкуренции китайскому шелку со стороны Японии, Франции и Италии и индийского и цейлонского чая – его китайскому аналогу, Китай просто цеплялся за Россию, которая была крупным потребителем того и другого. Тем более что западные державы скупали китайское серебро, наводняя страну долларами, в то время как Россия ввозила в Китай драгоценные металлы [4. 1897. № 64]. Идя на уступки в экономике, российское правительство рассчитывало выиграть в политике.

Последний удар Кяхте был нанесен проведением 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 по железной дороге лишили город чайных грузов, после чего как центр чайной торговли он просто перестал существовать [15. С. 43]. В 1900-е гг. вывоз товаров через Кяхту едва переваливал за миллион рублей или даже не достигал его [16. С. 433]. Оптовые фирмы, сделавшие на торговле чаем миллионные состояния, стали покидать город. Привыкшее к привилегиям, щедро предоставляемым правительством, сибирское купечество оказалось не готовым к действиям в форс-мажорных обстоятельствах.

Рассуждая о перспективах развития чайного транзита, Кяхтинский пограничный комиссар Генке счел его возможную реанимацию напрасной тратой казенных денег. По его мнению, путь этот, начавший «глохнуть» еще до открытия Маньчжурской железной дороги, не имел будущего, в противном случае кяхтинское купечество, «разработавшее» его на собственные деньги, его бы не забросило [17. С. 251]. Надежды на возрождение Кяхты как центра русско-китайской торговли связывались с проектированием Кяхтинской ветки железной дороги, которая, пройдя через Монголию до Пекина, должна была у Верхнеудинска соединиться с Транссибирской железнодорожной магистралью. Само обсуждение этого вопроса заметно повлияло на объем русского экспорта через Кяхту: с 1911 по 1914 г. вывоз мануфактуры через город возрос с 83,3 до 379, 5 тыс. руб. [18. С. 186]. Интересно, что в экономической записке о значении будущей Кяхтинской ветки железной дороги основной акцент делался на ее роли как инструмента полного вытеснения с монгольского рынка тканей нероссийского производства российской мануфактурой [19. С. 68, 75]. Той самой, которая во время расцвета кяхтинской чайной торговли господствовала здесь безраздельно.

ЛИТЕРАТУРА

1. Хохлов А.Н. Кяхта и Кяхтинская торговля (20-е гг. XVIII в. – середина XIX в.) // Бурятия XVII – начала XX в. Экономика и социально-культурные процессы. Новосибирск : Наука, Сиб. отд-е, 1989. С. 15–50.
2. Корсак А. Историко-статистическое обозрение торговых сношений России с Китаем. Казань : Издание книгопродавца Ивана Дубровина, 1857. 445 с.
3. Обзор Забайкальской области за 1884 г. Чита : Тип. Заб. обл. правления, 1885. 64 с. [51 с. табл.].
4. Забайкальские областные ведомости.
5. Государственный архив Забайкальского края. Ф. 1(о).
6. Воробьев В.В. Города южной части Восточной Сибири (историко-географические очерки). Иркутск : Иркут. кн. изд-во, 1959. 146 с.
7. Восточное обозрение.
8. Сибирский Вестник. 1885. № 2.
9. Евдокимова С.В. Социально-экономическое развитие городов Забайкалья в XVII–XIX вв. Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2007. 248 с.
10. Синиченко В.В. К вопросу о выборе стратегии развития внешнеэкономических связей Восточно-Сибирского региона в 60-х гг. XIX в. // Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск, 2000. С. 67–71.
11. Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. СПб. : Издание военно-ученого комитета главного Штаба, 1891. Вып. XLVIII. 277 с.
12. Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь. Томск : Издание Ф.П. Романова, 1896, 1899.
13. Кальмина Л.В., Плеханова А.М. Забайкальские города в торговом пространстве трансграничья (1880–1920-е гг.) // Власть. 2016. № 7. С. 193–198.
14. Огородников [Б.и.]. Несколько слов о Кяхтинской торговле. Приложение к Историко-статистическому обозрению торговых сношений России с Китаем. Казань : Издание книгопродавца Ивана Дубровина, 1857. 35 с.
15. Пронин В.И. Сибирь в составе Всероссийского и мирового рынков в начале XX в. (1897–1917 гг.). Новосибирск : НГТУ, 1999. 89 с.
16. Вольский З. Вся Сибирь. Справочная книга по всем отраслям культурной и торгово-промышленной жизни Сибири. СПб. : Изд. и склад издания при первом Петербургском адресном деле, 1908. 582 с.
17. Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения Сибири. Т. II: Материалы / под ред. В. Попова. Иркутск : Издание канцелярии Иркутского Генерал-губернатора, 1908. 479 с.
18. Старцев А.В. Русская торговля в Монголии (вторая половина XIX – начало XX в.). Барнаул : Изд-во Алт. гос. ун-та, 2003. 308 с.
19. Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении / под ред. П.П. Червинского. СПб. : Тип. Т-ва С. Суворина «Новое время», 1913. 212 с.

Статья представлена научной редакцией «История» 25 октября 2018 г.

Russian-Chinese Trade Through Kyakhta in the 1840s–1900s: A Sad Detective Story

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2019, 442, 122–125.

DOI: 10.17223/15617793/442/15

Lilia V. Kalmina, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (Ulan-Ude, Russian Federation). E-mail: kalminal@gmail.com

Leonid V. Kuras, Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (Ulan-Ude, Russian Federation). E-mail: kuraslv@yandex.ru

Keywords: Kyakhta; merchants; tea trade; import duty; import item; manufacture.

The aim of the article is the research of the Russian-Chinese trade dynamics through Kyakhta and the definition of reasons influencing its volume and intensity. The sources of the study are official statistic reviews about Asian frontier trade and publications in the periodicals expressing all the variety of opinions about its perspectives. The vicinity of China, the necessity of marketing Russian goods, the Russian Government's protectionism, which allowed unlimited import of gold and silver in exchange for Chinese tea and duty free trade through Kyakhta, gave the trade longevity and prosperity. Nevertheless, development of alternative, more economically profitable means of deliverance of Chinese tea to Russia led Kyakhta trade to decline though ancient tea transit was not completely stopped and Chinese tea import through the town continued in the 20th century. In the process of the research, the authors came to the following conclusions. The development of transport infrastructure in the Far East, starting the sea route of tea deliverance to Europe and construction of the Chinese Eastern Railroad (KVZhD) gave the opportunity to cheapen Chinese import to Russia but damaged Kyakhta trade. Protectionism on the side of the Russian Government did not allow it to fail. Among the reasons of Kyakhta protectionism is the bygone fame of a large trading centre having no analogues in Eastern Siberia and the desire to strengthen frontier Russian-Chinese trade relations which faced the danger of failure due to the ceasing of Kyakhta trade. The main aim to preserve Kyakhta tea transit was geopolitical. Russia considered China to be the area of its future influence which was impossible to introduce without elimination of European powers as economic rivals on the Chinese territory. In order to realize these plans it was supposed to use all the means of marketing Russian goods in China, among them Kyakhta tea transit as time proved. In its turn, China regarded Kyakhta transit the fastest and the most reliable way of opening up the huge Russian market, so the country was greatly interested in frontier trade preservation. The Russian Government's geopolitical aspiration included the Kyakhta branch railroad construction that would connect China with the Trans-Siberian Railway. The Kyakhta railroad was to be the tool to remove goods of non-Russian origin from the Chinese market. In this connection, Siberian merchants hoped for Kyakhta trade rebirth and ancient trading centre renaissance.

REFERENCES

1. Khokhlov, A.N. (1989) Kyakhta i Kyakhtinskaya torgovlya (20-e gg. XVIII v. – seredina XIX v.) [Kyakhta and Kyakhta trade (1720s–1850s)]. In: Kim, N.V. (ed.) *Buryatiya XVII – nachala XX v. Ekonomika i sotsial'no-kul'turnye protsessy* [Buryatia of the 17th – early 20th centuries. Economy and socio-cultural processes]. Novosibirsk: Nauka.
2. Korsak, A. (1857) *Istoriko-statisticheskoe obozrenie torgovykh snosheniy Rossii s Kitaem* [Historical and statistical review of trade relations between Russia and China]. Kazan: Izdanie knigoprodavtsa Ivana Dubrovina.
3. Transbaikalian Region Administration. (1885) *Obzor Zabaykal'skoy oblasti za 1884 g.* [Overview of the Transbaikalian Region for 1884]. Chita: Tip. Zab. Obl. pravleniya.
4. *Zabaykal'skie oblastnye vedomosti*.
5. State Archive of Zabaykalsky Krai. Fund 1(o). (In Russian).
6. Vorob'ev, V.V. (1959) *Goroda yuzhnoy chasti Vostochnoy Sibiri (istoriko-geograficheskie ocherki)* [Cities of the southern part of Eastern Siberia (historical and geographical essays)]. Irkutsk: Irkut. kn. izd-vo.
7. *Vostochnoe obozrenie*.
8. *Sibirskiy Vestnik*. (1885) 2.
9. Evdokimova, S.V. (2007) *Sotsial'no-ekonomicheskoe razvitiye gorodov Zabaykal'ya v XVII–XIX vv.* [Socio-economic development of cities in Transbaikalia in the 17th–19th centuries]. Ulan-Ude: Buryat State University.
10. Sinichenko, V.V. (2000) K voprosu o vybere strategii razvitiya vneshneekonomicheskikh svyazey Vostochno-Sibirskogo regiona v 60-kh gg. XIX v. [On choosing a strategy for the development of foreign economic relations of the East-Siberian region in the 1860s]. In: Tsykunov, G.A. et al. (eds) *Irkutskiy istoriko-ekonomicheskii ezhegodnik* [Irkutsk Historical and Economic Yearbook]. Irkutsk: Izd-vo IGEEA.
11. Military Scientific Committee of the General Staff. (1891) *Sbornik geograficheskikh, topograficheskikh i statisticheskikh materialov po Azii* [Collection of geographic, topographical and statistical materials on Asia]. Is. XLVIII. St. Petersburg: Izdanie voenno-uchennogo komiteta glavnogo Shtaba.
12. Romanov, F.P. (1896) *Sibirskiy torgovo-promyshlennyy i spravochnyy kalendar'* [Siberian commercial and industrial calendar]. Tomsk: Izdanie F.P. Romanova.
13. Kal'mina, L.V. & Plekhanova, A.M. (2016) Towns of Transbaikalia in the transboundary trading space (1880–1920s). *Vlast' – The Authority*. 7. pp. 193–198. (In Russian).
14. Ogorodnikov. (1857) *Neskol'ko slov o Kyakhtinskoy torgovle. Prilozhenie k Istoriko-statisticheskomu obozreniyu torgovykh snosheniy Rossii s Kitaem* [A few words about Kyakhta trade. An appendix to the Historical and Statistical Review of Russia's Trade Relations with China]. Kazan: Izdanie knigoprodavtsa Ivana Dubrovina.
15. Pronin, V.I. (1999) *Sibir' v sostave Vserossiyskogo i mirovogo rynkov v nachale XX v. (1897–1917 gg.)* [Siberia as part of the All-Russian and world markets in the early twentieth century (1897–1917)]. Novosibirsk: Novosibirsk State Technical University.
16. Vol'skiy, Z. (1908) *Vsya Sibir'. Spravochnaya kniga po vsem otraslyam kul'turnoy i torgovo-promyshlennoy zhizni Sibiri* [All Siberia. Reference book on all branches of cultural, commercial and industrial life of Siberia]. St. Petersburg: Izd. i sklad izdaniya pri pervom Peterburgskom adresnom dele.
17. Popov, V. (ed.) (1908) *Trudy soveshchaniya 1906 g. v g. Irkutsk o putyakh soobshcheniya Sibiri* [Proceedings of the 1906 meeting on the communication routes of Siberia held in Irkutsk]. Vol. 2. Irkutsk: Izdanie kantselyarii Irkutskogo General-gubernatora.
18. Startsev, A.V. (2003) *Russkaya torgovlya v Mongolii (vtoraya polovina XIX – nachalo XX v.)* [Russian trade in Mongolia (the second half of the 19th – beginning of the 20th centuries)]. Barnaul: Altai State University.
19. Chervinskiy, P.P. (1913) *Rayon Kyakhtinskoy zheleznoy dorogi v ekonomicheskoy otmoshenii* [The Kyakhta railway area in terms of economy]. St. Petersburg: Tip. T-va pp. Suvorina "Novoe vremya".

Received: 25 October 2018