

ЧТО ВЫВОЗИТЬ?.. ПОЛЕМИКА СИБИРСКИХ КУПЦОВ ПО ВОПРОСУ ЭКСПОРТА ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ: 70-е—90-е гг. XIX в.

В статье рассмотрены взгляды представителей сибирских предпринимательских кругов на перспективы развития торговли в устьях Оби и Енисея, представленные в виде результатов обсуждения этого вопроса городскими думами сибирских городов. Думам удалось сформулировать список товаров для вывоза, но экспорт так и не удалось наладить. Из-за отсутствия единого подхода описанная дискуссия сибирских купцов не повлияла на политику властей Российской империи по вопросу освоения Северного морского пути.

Ключевые слова: Северный (Карский) морской путь, сибирское порто-франко, экспорт сибирских товаров, городские думы, сибирское купечество.

Исследование выполнено при поддержке РФФИ, Правительства Красноярского края, краевого государственного автономного учреждения «Красноярский краевой фонд поддержки научной и научно-технической деятельности» в рамках реализации проекта № 16-11-24010.

Из всех мировых судоходных артерий Северный морской путь, пожалуй, является самым технологичным. Успех рейсов напрямую связан с оборудованностью трассы судоходными знаками и маяками, адекватностью портовой инфраструктуры, наличием топливных баз и целым комплексом мер обеспечения. Немаловажным фактором является наличие точных гидрографических, метеорологических и других данных, а также данных ледовой обстановки. Ко всему этому добавляется то, что на трассе используются специализированные суда ледокольного типа, способные обеспечить круглогодичную навигацию.

Осознание того, что Северный морской путь не может функционировать без вышеуказанного обеспечения, пришло не сразу. На начальном этапе развития судоходства в Карском море в XIX в., которое носило преимущественно коммерческий характер, многим казалось, что залогом успешного рейса было наличие подходящего судна и решительного капитана. Как после ряда успешных экспедиций к устьям великих сибирских рек в середине 1870-х гг. стало считаться, что вопрос о морском пути через Карское море решен и в ближайшее время грузоперевозки будут носить регулярный характер. Этот оптимистичный настрой привел к тому, что в обсуждении данного вопроса центральной темой стала экономическая, оттеснившая на второй план вопросы, связанные с техническим обеспечением судоходства. Установление режима бесполошинной

торговли, вопросы импорта и экспорта, многочисленные описания богатств Сибири и перспективы их разработки — вот темы, которым посвящались многочисленные публикации, выступления и проекты.

В числе первых, кто составил программу развития торгового мореходства на русском Севере, был Г. В. Колмогоров [1, с. 55]. Его статья говорит о неиссякаемых богатствах Сибири, только и ждущих того, кто возьмет их. Например, птицы здесь столько, «что почти буквально ловят их руками, бьют палками и из сетей вынимают иногда более пятисот гусей за один раз в каждой» [2]. Статья живописует и другие достоинства Сибири: изобилие рыбы, леса, золота и других ресурсов, дешевизну труда, прекрасные пути сообщения [3]. При этом, по мнению автора, отсутствие возможности сбыта за пределы региона приводит к тому, что «все бросается и на сотни тысяч пудов, на миллионы рублей» [2]. Единственное обращение к тематике обустройства торгового пути — указание на необходимость постройки порта и таможни на острове Вайгач [4].

Подобный же оптимизм отмечает в работах М. К. Сидорова Константин Криптон, описывая его ожидания от развития торговли по Карскому морю: люди, живущие вдоль Оби и Енисея, сами доставляли бы к заливам зерно, кожи, меха, уголь, графит, древесину и другие товары, а также сами устроили бы порты [5, с. 71].

Такие общественные деятели, как С. В. Восротин, впоследствии даже политизировали этот

вопрос, связав наличие беспошлинной торговли через Карское море с экономической самостоятельностью Сибири и залогом ее процветания [6, с. 71].

При этом Карский морской путь оставался совершенно необорудован. Несмотря на достаточно большое количество успешных рейсов на Енисей в 1890-е гг., строительство на этой реке морского порта, равно как и другие значимые мероприятия (строительство радиотелеграфных станций, систематический сбор метеорологических данных, проведение системных гидрографических работ), начались только в последнее десятилетие Российской империи. До этого центральные власти не предпринимали шагов по обустройству инфраструктуры на морском пути через Карское море, т.к. не рассматривали его как значимое предприятие. Действия правительства по регулировке товарооборота по Северному морскому пути были реакцией на запросы различных предпринимательских групп.

В 1877 г. после очередной успешной навигации по Карскому морскому пути Главное управление Восточной Сибири (г. Иркутск) поручило Енисейскому гражданскому губернатору обсудить на заседании губернского совета и вынести заключение по вопросу о прямом беспошлинном вывозе за границу разных товаров внутренних произведений страны по Северному Ледовитому океану и Енисею [7, л. 30]. Губернатор задал городским думам Енисейска, Канска, Ачинска, Минусинска и Красноярска вопрос о возможности беспошлинной торговли с границей и перечне товаров, которые может экспортировать губерния. В течение сентября–ноября этого же года городские думы вынесли свои решения по данному вопросу.

Так, Енисейская городская дума обсудила этот вопрос 29 сентября и показала наибольшую заинтересованность в развитии торговли по Карскому морскому пути. Депутаты предложили разрешить беспошлинный вывоз и сразу же установить режим свободной торговли на пять лет. При этом предлагался большой список товаров для экспорта: «хлеб в зерне разного рода, сало, скотские кожи, хлебный спирт, строевой лес, семена конопли, масло скоромное и постное, рыба, мясо, деготь, смола, пушные товары вообще, железо и изделия из него, каменный уголь, медь в штыках» [7, л. 3, 3 об.]. Документ содержит приписку, что перечень товаров, предназначенных к беспошлинному вывозу в дальнейшем, по желанию иностранных коммерсантов, должен быть расширен для развития экспорта.

В свою очередь, Канская городская дума, выслушав доклад городской управы 7 октября, так же положительно отнеслась к идее организации беспошлинной торговли. Однако канские депутаты предложили к вывозу меньший список товаров, а именно: зерновой хлеб, семя конопляное, сало, сырые кожи, лес, хлебный спирт [7, л. 15, 15 об., 16].

Ачинская городская дума на заседании 22 октября не поддержала идею развития вывоза товаров Карским морем. Среди местных купцов не было заинтересованных в развитии международной торговли, поскольку в городе и округе производилось лишь небольшое количество продукции (кожи и сало), которая уже имела рынок сбыта в Томске. Решение городской думы подписали восемь гласных купцов, семь гласных мещан, городской голова и секретарь [7, л. 17, 17 об.].

Томск скупал продукцию Ачинского и других округов не только для обеспечения собственных потребностей. Томские купцы вели довольно круп-

ную торговлю и достаточно уверенно поддерживали идею развития торговли по Карскому морскому пути начиная с 1870-х гг., а также в последующие десятилетия. Среди товаров, пригодных для экспорта, томичи предлагали: хлеб и хлебный спирт, строевой лес и кедровые орехи, кожи, сало, масло, щетину, шерсть, пушнину, рыбу и продукты ее переработки (рыбный клей, икру, визигу), медь и воск [8, л. 2]. Кроме того, в Томске высказывались надежды, что, в случае развития прямой торговли с западноевропейскими государствами, в губернии появятся крупные фирмы, способные на должном уровне вести дела с западными компаниями и банками. К началу 1880-х гг. в Томске существовало только одно экспортное направление: отправка небольших караванов в Монголию, причем эта торговля носила транзитный характер. Товарами собственно сибирского происхождения, вывозившимися в рамках этих торговых операций, были маральи рога, шкуры рыси и выдры, а остальные (сукно, парча, ситец, металлические изделия) приобретались на Ирбитской и Нижегородской ярмарках [8, л. 3].

Минусинская городская дума на заседании 1 ноября поддержала идею беспошлинного вывоза товаров из Енисейской губернии за границу. К вывозу были предложены: разный зерновой хлеб, соль, кожи, хлебный спирт, различные семена и скот [7, л. 28, 28 об.].

Наиболее подробным из всех является постановление Красноярской городской думы, которое датируется 15 ноября. Депутаты при этом дают ответ не столько за Красноярский округ, сколько за всю губернию.

Гласные думы, разъясняя свою позицию, ставят пять вопросов:

- «1. К каким губерниям по населенности в Сибири должно отнести Енисейскую губернию?»
2. Чем занято население Енисейской губернии, то есть какие имеет предметы производства?»
3. Достаточно ли местных произведений для нужд населения и есть ли остаток от потребления населением местных произведений?»
4. Имеет ли население надобность в местных своих произведениях и произведениях других мест?»
5. Указать источник экономии или барыши от труда?» [7, л. 19].

Ответы на эти вопросы были следующими: поскольку плотность населения Енисейской губернии очень низкая (по статистическим данным население Енисейской губернии составляло 351 787 жителей при площади, превышавшей 2 млн квадратных верст [7, л. 19]), в губернии было развито в основном сырьевое производство (золото, хлеб, продукты животноводства, пенька, пушнина, лес, соль, графит, точильный камень). Эти товары, главным образом, удовлетворяли внутренний спрос губернии, в том числе золотопромышленности. Таким образом, по мнению депутатов, избытка этих продуктов Енисейской губернии не было [7, л. 19, 19 об., 20]. В качестве подтверждения депутаты указывали на нестабильность цен. Кроме того, протяженность губернии при неразвитом транспорте затрудняла доставку товаров из других регионов Сибири, что, в случае их дефицита (например, из-за неурожая), приводило к удорожанию таких товаров первой необходимости, как хлеб. Учитывая это, излишки енисейских товаров предпочтительно было бы запасть. Депутаты опасались, что разрешение беспошлинного вывоза сибирского сырья за границу морем

привело бы к неконтролируемому экспорту, что, в свою очередь, могло бы отрицательно сказаться на потребительском рынке губернии и привести к расхищению природных богатств края [7, л. 20 об., 21]. Немаловажное значение придавалось и заботе о золотопромышленности, которая называлась главным источником дохода губернии и могла, как опасались, разориться из-за конкуренции с иностранным капиталом и удорожания различных товаров. Как пример пагубного влияния дороговизны продуктов на эту отрасль говорилось о росте цен в 1868 г., который привел к уменьшению занятости ссыльнопоселенцев на приисках [7, л. 21, 21 об.].

В итоге гласные красноярской городской думы предложили, напротив, ввести ограничительные пошлины на вывоз товаров и ежегодно продлевать эти меры. По их мнению, введение пошлин не привело бы к стеснению заграничной торговли, а стало бы способом регулирования торговли на пользу края и «поставило бы отношения с иностранцами в цивилизованные рамки» [7, л. 21 об., 22]. Что касается пошлин на импорт, то Красноярская городская управа в своем ходатайстве перед генерал-губернатором Восточной Сибири заявляла, что можно обойтись и без них [9, л. 15–16].

Однако не все гласные согласились с таким решением: к постановлению прилагается особое мнение гласного думы красноярского купца Ефима Горина. Он не согласился с общим решением и привел доводы в поддержку беспошлинной торговли. По его мнению, золотопромышленность, являвшаяся единственной крупной промышленностью губернии, формировала однобокость ее экономики и не приносила больших доходов, являясь скорее «необходимым злом». Она не привлекала населения извне и тормозила развитие благосостояния края. Кроме того, она создавала довольно ограниченный и сезонный спрос на рынке труда. Многие золотопромышленники тратили свои богатства за пределами губернии, а иногда не жили здесь и даже никогда не были в Сибири, а вели приисковые дела через своих уполномоченных. Из добываемых ими богатств в Сибири оставалась только малая часть. От эксплуатации своих ресурсов регион не получал ничего взамен, и в долгосрочной перспективе истощение рудников могло привести к «большим бедам» [7, л. 23, 23 об.]. Несмотря на большие капиталы, которыми обладали золотопромышленники, другие отрасли промышленности имели слабое развитие. Необходимые заводские и фабричные товары в регион завозились из европейской России или заграницы, по пути к местному потребителю они проходили через множество рук и на месте продавались по завышенным ценам. Следовательно, установление прямых торговых отношений с заграницей должно было привести к удешевлению товаров за счет уменьшения количества торговых посредников [7, л. 24, 24 об.]. Расплачиваться с прямыми поставщиками губерния могла сельскохозяйственной продукцией и природными ресурсами, что должно было способствовать развитию различных отраслей экономики и уменьшить ее однобокую зависимость от золотопромышленности. Иностранцы коммерсанты стали бы потребителями местной продукции, и производители получили бы стимул совершенствовать производство. Подводя итог, гласный считал введение пошлин неблагоприятным и убыточным, а для пользы населения необходимо было всечески развивать подобную торговлю и принимать все меры для развития нового торгового пути [7, л. 25].

Интересна позиция красноярской думы по поводу возможности экспорта хлеба: такая забота о «довольствии населения» резко контрастирует с готовностью других городов, даже расположенных заметно севернее, продавать излишки зерна. За исключением неурожайных лет Сибирь обеспечивала себя зерном, даже с избытком, что благоприятствовало, например, развитию винокурения за Уралом. При этом с течением времени и ростом населения Сибири росло и производство хлеба. Большую часть урожая получали в южной части региона. Так, в 1897 г. Томская губерния вывозила хлеб в Тобольскую и Енисейскую губернии (северные территории которых были малопригодны для земледелия), отчасти в Иркутскую губернию и в незначительном объеме в европейскую часть страны [10, л. 3 об.]. В этих условиях в Томске высказывали надежды на то, что дешевый морской торговый путь спасет Сибирь от затоваривания хлебом, падения цен на него и последующего разорения местного крестьянства [10, л. 4 об.].

Опасения красноярских депутатов о возможном разорении природных богатств представляются необоснованными, поскольку в губернии не существовало достаточно развитой добывающей и перерабатывающей промышленности, чтобы истощить ресурсы региона в обозримый срок. Кроме того, Карский морской путь не был оборудован, рейсы могли носить лишь эпизодический характер, а значит, в реальности губерния не могла ни произвести, ни вывезти такое количество товаров, которое могло бы сказаться на ее обеспеченности ресурсами.

Необходимо отметить, что к 1890-м гг. настроения красноярской думы изменились. Когда енисейский губернатор предпринял новое исследование отношения местных деловых кругов и гласных городских дум к предполагаемой торговле Сибири с Объединенными королевствами Швецией и Норвегией, красноярцы высказались в поддержку налаживания коммерческих связей. Гласный Данилов заключает в своем ответе на запрос губернатора, что установление таких торговых отношений более чем желательно [5, с. 20]. Такой вывод подкреплялся заявлением о том, что узкая группа купцов, сотрудничая с предпринимателями из европейской части страны, контролирует поставки, сбывая втридорога в Сибири дешевый и некачественный товар. Заметное число купцов-гласных красноярской городской думы, среди которых Г. В. Юдин, П. М. Прейн и А. П. Кузнецов, поддержали это мнение, указав, что товары, ввезенные по морю, даже в случае обложения их пошлиной были бы дешевле тех, что ввозятся из центральных районов страны [5, с. 20].

Таким образом, в среде сибирского купечества были различные точки зрения по поводу необходимости и перспектив развития торговли по Карскому морскому пути. С течением времени ни одна из позиций не получила решительного преимущества: споры продолжались не одно десятилетие, причем аргументы сторон не претерпевали особых изменений — какие были в конце 1870-х гг., такие остались и в начале XX в. В то же самое время в среде сибирских предпринимателей практически не нашлось сторонников активного участия в освоении Северного морского пути: одни отрицали его торговое значение вообще, другие считали его даже вредным для экономики края (а по сути — своего предприятия), третьи считали торговлю полезной и даже необходимой, предлагая те или иные товары к вывозу, высказывая пожелания о списке вози-

мых товаров, но отдавая по большому счету инициативу в руки государства и иностранных фирм. Поэтому даже наиболее активным сторонникам организации регулярных коммерческих экспедиций морским путем в Сибирь (М. К. Сидорову, А. М. Сибирякову, С. В. Востротину) приходилось сотрудничать с иностранцами.

Центральное правительство не проявляло интереса к развитию торговли по Карскому морю, при решении вопроса о введении беспошлинной торговли правительство ограничилось выдачей разрешений отдельным компаниям. В разные годы такие разрешения получили компании А. М. Сибирякова, Л. Г. Кнопа, О. Д. Кеттли, М. Е. Функа и А. И. Щербакова, при этом привилегии эти необходимо было подтверждать ежегодно. Государство начало предпринимать шаги для развития Северного морского пути лишь с 1890-х гг.: для его подробного изучения были снаряжены экспедиция Л. Ф. Добротворского и Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана под началом А. И. Вилькицкого.

В 1897 г. по поручению министра финансов С. Ю. Витте Северным морским путем прибыл в Сибирь вице-адмирал С. О. Макаров, сопровождавший суда компании Лейборна – Попхема. Его отчет указывал на перспективы освоения этого морского маршрута, но и подчеркивал то, что режим порто-франко способствовал фактически лишь импорту товаров в Сибирь, в то время как развития экспорта не происходило [11, с. 14]. Этот доклад привел к отмене режима беспошлинной торговли в устьях сибирских рек.

Библиографический список

1. Пинхенсон Д. М. История открытия и освоения Северного морского пути. В 4 т. Т. 2. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма / под ред. Я. Я. Гаккеля, М. Б. Черненко. М.: Морской транспорт, 1962. 766 с.
2. Колмогоров Г. В. О морской торговле Сибири прямо с Западной Европой // Северная пчела. 1857. № 269.
3. Колмогоров Г. В. О морской торговле Сибири прямо с Западной Европой // Северная пчела. 1857. № 271.
4. Колмогоров Г. В. О морской торговле Сибири прямо с Западной Европой // Северная пчела. 1857. № 272.
5. Krypton C. The Northern Sea Route: its place in Russian economic history before 1917 // Research program on the U.S.S.R. New York, 1953. 194 p.

6. Востротин С. В. Северный морской путь и челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири. СПб.: Тип. Я. Баянского, 1908. 79 с.

7. Государственный архив Красноярского края (ГАКК). Ф. 595. Оп. 19. Д. 292. О беспошлинном ввозе и вывозе за границу внутренних произведений страны.

8. Государственный архив Томской области (ГАТО) Ф. 3. Оп. 2. Д. 2063. Переписка с Главным управлением Западной Сибири о предоставлении в управление списка товаров, ввозимых и вывозимых из Сибири.

9. ГАКК. Ф. 161. Оп. 2. Д. 731. Дело о беспошлинном вывозе товаров Сибири.

10. ГАТО Ф. 3. Оп. 26. Д. 1457. Дело по вопросу о Северном морском пути в Сибирь через Обскую губу.

11. Макаров С. О. Отчет вице-адмирала Макарова об осмотре им летом 1897 года, по поручению министра финансов С. Ю. Витте, морского пути на реки Обь и Енисей. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1898. 27 с.

ГОНЧАРОВ Александр Евгеньевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры «Технический иностранный язык».

SPIN-код: 9216-7399

AuthorID (РИНЦ): 676460

Адрес для переписки: goncharovae@sibsau.ru

КАРЕЛИН Николай Михайлович, старший преподаватель кафедры «Психология и педагогика».

SPIN-код: 3544-7990

AuthorID (РИНЦ): 914845

Адрес для переписки: karelinm84@mail.ru

МЕДНИКОВ Дмитрий Михайлович, старший преподаватель кафедры «Технический иностранный язык».

SPIN-код: 2621-9210; AuthorID (РИНЦ): 676613

Адрес для переписки: mednikov@sibsau.ru

Для цитирования

Гончаров А. Е., Карелин Н. М., Медников Д. М. Что вывозить?.. Полемика сибирских купцов по вопросу экспорта по Северному морскому пути: 70-е – 90-е гг. XIX в. // Омский научный вестник. Сер. Общество. История. Современность. 2018. № 1. С. 12 – 16. DOI: 10.25206/2542-0488-2018-1-12-16.

Статья поступила в редакцию 25.01.2018 г.

© А. Е. Гончаров, Н. М. Карелин, Д. М. Медников

WHAT CAN SIBERIA EXPORT? THE NORTHERN SEA ROUTE AND CONCERN OF THE CITIES AND TOWNS OF SIBERIA: 1870–1890

This paper discusses the attitude of certain Siberian capitalists to the development of commercial relations on the Northern Sea Route, which had been recorded in the proceedings of the city Dumas of Siberia. They compiled a list of goods for export though they failed to arrange it. Having no consistent approach the Siberian merchants' discussion described in the article was not able to influence the imperial policy of Northern Sea Route development.

Keywords: Northern (Kara) Sea Route, Siberian port-franco, exports of Siberian goods, city dumas, Siberian merchants.

References

1. Pinkhenson D. M. Istoriya otkrytiya i osvoyeniya Severnogo morskogo puti. V 4 t. T. 2. Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma [The history of discovery and development of the Northern Sea Route. In 4 vol. Vol. 2. The problem of the Northern Sea Route in the era of capitalism] / ed. by Ya. Ya. Gakkel', M. B. Chernenko. Moscow: Morskoy transport Publ., 1962. 766 p. (In Russ.).

2. Kolmogorov G. V. O morskoy trgovle Sibiri pryamo s Zapadnoyu Evropoyu [About Siberia maritime trade directly with Western Europe] // Severnaya pchela. *Northern bee*. 1857. No. 269. (In Russ.).

3. Kolmogorov G. V. O morskoy trgovle Sibiri pryamo s Zapadnoyu Evropoyu [About Siberia maritime trade directly with Western Europe] // Severnaya pchela. *Northern bee*. 1857. No. 271. (In Russ.).

4. Kolmogorov G. V. O morskoy trgovle Sibiri pryamo s Zapadnoyu Evropoyu [About Siberia maritime trade directly with Western Europe] // Severnaya pchela. *Northern bee*. 1857. No. 272. (In Russ.).

5. Krypton C. The Northern Sea Route: its place in Russian economic history before 1917 // Research program on the U.S.S.R. New York, 1953. 194 p. (In Engl.).

6. Vostrotin S. V. Severnyy morskoy put' i chelyabinskiy tarifnyy perelom v svyazi s kolonizatsiyey Sibiri [The Northern Sea Route and the Chelyabinsk tariff break in connection with the colonization of Siberia]. St. Petersburg: Ya. Balyanskiy Publ., 1908. 79 p. (In Russ.).

7. Gosudarsvennyi arkhiv Krasnoyarskogo kraia (GAKK) [State Archive of the Krasnoyarskii kraj (SAKR)]. File: 595/19/292: O besposhlennom vvoze i vvyvoze za granitsu vnutrennikh proizvedenii strany [Concerning the import and export of domestic products free of duty]. (In Russ.).

8. Gosudarstvennyi arkhiv Tomskoi oblasti (GATO) [State Archive of the Tomskaya Oblast' (SATR)]. File: 3/2/2063: Perepiska s Glavnym upravleniem Zapadnoy Sibiri o predostavlenii v upravlenii spiska tovarov, vvozimykh i vvyvozimykh iz Sibiri [Correspondence with the Chief Administration of Western Siberia concerning the list of imported and exported goods]. (In Russ.).

9. GAKK [SAKR]. File: 161/2/731: Delo o besposhlennom vvyvoze tovarov iz Sibiri [File concerning the export of Siberian products free of duty]. (In Russ.).

10. GATO [SATR]. File: 3/26/1457: Delo po voprosu o Severnom morskome puti v Sibir' cherez Obskuiu gubu [File concerning the Northern Sea Route to Siberia via the Gulf of the Ob']. (In Russ.).

11. Makarov S. O. Otchet vitse-admirala Makarova ob osmotre im letom 1897 goda, po porucheniyu ministra finansov S. Yu. Vitte, morskogo puti na reki Ob' i Enisey [Report of Vice-Admiral Makarov on the inspection in the summer of 1897, on behalf of the Minister of Finance S. Yu. Witte, the sea route to the Ob and Yenisei rivers]. St. Petersburg: V. Kirshbaum Publ., 1898. 27 p. (In Russ.).

GONCHAROV Aleksandr Evgenievich, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of Technical Foreign Language Department.

SPIN-code: 9216-7399

AuthorID (RSCI): 676460

Address for correspondence: goncharovae@sibsau.ru

KARELIN Nikolay Mikhaylovich, Senior Lecturer of Psychology and Pedagogics Department.

SPIN-code: 3544-7990

AuthorID (RSCI): 914845

Address for correspondence: karelinnm84@mail.ru

MEDNIKOV Dmitry Mikhaylovich, Senior Lecturer of Technical Foreign Language Department.

SPIN-code: 2621-9210

AuthorID (RSCI): 676613

Address for correspondence: mednikov@sibsau.ru

For citation

Goncharov A. E., Karelin N. M., Mednikov D. M. What can Siberia export? The Northern Sea Route and concern of the cities and towns of Siberia: 1870–1890 // Omsk Scientific Bulletin. Series Society. History. Modernity. 2018. No. 1. P. 12–16. DOI: 10.25206/2542-0488-2018-1-12-16.

Received 25 January 2018.

© A. E. Goncharov, N. M. Karelin, D. M. Mednikov