

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
«ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ»
Факультет городского и регионального развития

Самостоятельная исследовательская работа.
Эволюция места и роли города
Владивостока в истории России
(со второй половины XIX века по первую половину XX века)
в рамках курса
«История городов России»

Выполнила студентка 1 курса
группы БГП203
Репина Елизавета Андреевна
Проверил:
Белов Алексей Викторович

Введение

В современной России большое множество городов. У каждого из них есть своя история и роль в государстве. На протяжении веков место и значение города могли меняться, повышая значения поселения в стране или, наоборот, понижая его.

В данной работе я анализирую, как менялись место и роль Владивостока как города-форпоста в истории России со второй половины XIX века по первую половину XX века.

Работа с литературой показала, что этот вопрос значимости Владивостока как города исследован только в рамках какого-то одного события – войны, революции, перестройки. На данный момент не существует работы, в которой бы было проанализировано и показано на временной прямой как менялась роль Владивостока в государстве за весь период существования города.

Объектом данного исследования является история города Владивостока, а предметами - место и роль Владивостока в государстве в разные исторические периоды.

Для того, чтобы решить исследовательскую проблему я поставила перед собой следующие задачи:

- прочитать историческую литературу, связанную с историей города Владивостока;
- выделить основные этапы в истории города;
- посмотреть, как эти моменты повлияли на место и роль города в государстве;
- проанализировать как поменялись место и роль города в государстве со второй половины XIX века по первую половину XX века.

В качестве подтем исследования я выделила следующие аспекты:

- причины основания города и его первоначальное значение в государстве
- роль города в русско-японской войне
- роль города в первой мировой войне
- роль города во второй мировой войне
- роль города в экономической сфере государства в разные периоды
- анализ полученных данных

В процессе исследования мною были изучены различные источники. Я обратилась к главе «Исторический очерк города Владивостока» из книги «Весь деловой и торговый Владивосток на 1924 год»¹, которая освещает процесс становления города, начиная с основания Владивостока до 1924 года. Глава рассказывает об основных событиях из истории жизни страны и

¹ Весь деловой и торговый Владивосток на 1924 г. / под ред. И. С. Кларка. - Владивосток: Тип. Красное знамя, 1924. - 584 с.

города, что позволяет сделать выводы о роли и месте Владивостока на данном историческом промежутке. Также для изучения истории города я проанализировала статью «Российские города-крепости конца XIX — начала XX веков на побережье Тихого океана»², что помогло добавить факты в историческую часть исследования. Для того, чтобы разобраться в роли и месте Владивостока в первой мировой войне, я обратилась к статьям «Торговый порт Владивостока в системе транспортных связей стран Антанты в годы первой мировой войны»³, «Дальневосточный тыл России в годы Первой мировой войны»⁴, «Российско-японские отношения в период Первой мировой войны (новые страницы)»⁵, а также к книгам «История Дальнего Востока России»⁶ и «With the Russian Army»⁷. Изучила статью «Из истории строительства КВЖД»⁸, которая дала понимание важности Дальневосточного региона в самом начале XX века. Проследила роль города Владивостока и его порта в первые годы Великой Отечественной войны, изучив статьи «Владивостокский морской торговый порт в начальный период Великой Отечественной войны (1941–1942 гг.)»⁹ и «Ленд-лиз. Тихий океан»¹⁰. Также проанализировала статью «База военного судоремонта 1938–1945 гг.»¹¹, которая помогла разобраться в роли судостроительного завода на территории города. Просмотрела каталог документов «Советско-японские дипломатические отношения (1917–1962 гг.)»¹² и выявила роль Владивостока, как города-защитника восточных границ СССР во второй мировой войне. Для того, чтобы проанализировать экономическую роль Владивостока, обратилась к научной статье «Экономические очерки Дальнего Востока»¹³ и сборнику «Экономика Дальнего Востока»¹⁴. Также в важных экономических составляющих жизни Владивостока: импорте, экспорте, грузообороте - мне помогли разобраться статьи «Порт как фактор освоения и развития экономической жизни Владивостока и областей России

² Власов С. А. Дальневосточный тыловой город в годы Первой мировой войны (на примере Владивостока). Владивосток: ООО Рея, 2016. С. 195–201.

³ Головин С. А., Виноградов П. В. Торговый порт Владивостока в системе транспортных связей стран Антанты в годы Первой мировой войны // Общество. Философия. История. Культура. 2018. № 1.

⁴ Иконникова Т. Я. Дальневосточный тыл России в годы Первой мировой войны. Хабаровск: Изд-во Хабаровского гос. пед. ун-та, 1999. С. 93–94.

⁵ Иконникова Т. Я. Российско-японские отношения в период Первой мировой войны (новые страницы) // Вопросы истории Дальнего Востока. Вып. 2. Хабаровск, 2000. С. 46–55

⁶ История Дальнего Востока России. Т. 3, кн. 1. Дальний Восток России в период революций 1917 г. и Гражданской войны / отв. ред. Б.И. Мухачев. Владивосток, 2003. 634 с.

⁷ Кнох А. With the Russian Army, 1914–1917. L., 1921. Vol. I. 420 p

⁸ Ищенко В. Ф. Из истории строительства и развития КВЖД. Москва: [б. и.]: 1976. 60 с.

⁹ Гудков И. А. Владивостокский морской торговый порт в начальный период Великой Отечественной войны (1941–1942 гг.) // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2020. № 2 (52).

¹⁰ Паперно А. Х. Ленд-лиз. Тихий океан. М.: Терра-Книжный Клуб, 1998.

¹¹ Платонов А. В. База военного судоремонта 1938–1945 гг. // Судостроение. 2004. № 2 (753)

¹² Советско-японские дипломатические отношения (1917–1962 гг.), каталог документов (по материалам Архива внешней политики Российской Федерации) / сост. Ч. Инаба. Токио: Наука Лтд, 1996. 540 с.

¹³ Целищев М. И. Экономические очерки Дальнего Востока. Владивосток, 1925. 132 с.

¹⁴ Экономика Дальнего Востока: сборник / под ред. Н.Н. Колосовского, А. Н. Лагутина и М. И. Целищева. М., 1926. 357 с

в период с 1862 по 1920 гг.»¹⁵, «Особенности промышленно-экономического развития Владивостока в начале XX века»¹⁶, «Свободный порт Владивосток: проблемы становления»¹⁷ и «Дальневосточный тыловой город в годы Первой мировой войны (на примере Владивостока)»¹⁸. В процессе работы я также обратилась к архивным данным^{19, 20}, которые позволили предоставить конкретные цифры касательно обеспеченности и обустроенности порта города Владивостока.

Стоит отметить, что основной составляющей жизни города Владивостока являлся его порт, который во многом и определял место и значение города в целом в истории России. Поэтому в работе часто будут рассматриваться источники, которые непосредственно касаются порта города.

Для того, чтобы понимать, как и почему возник город Владивосток, обратимся к его истории.

Основная часть

История основания города

Военный пост под названием Владивосток возник 20 июня 1860 года, когда прапорщик Н. В. Комаров вместе со своей командой заняли территорию современного города Владивостока. Однако существуют данные, указывающие, что до возникновения поста в районе залива Петра Великого уже в 1851 году присутствовали русские¹. Петроградская газета «СПБ-ские Ведомости» сообщает о посещении в 1852 году бухты «Золотой Рог» военным судом «Маньчжур»¹. Таким образом, можно сказать, что военный пост вырос не на пустом месте в неизведанном крае, а ранее на его территории уже существовало поселение.

На юго-западной оконечности полуострова Муравьева-Амурского, на берегах бухты Золотой Рог, хорошо защищенный гаванью, расположился военный пост. Два выхода в заливы и хороший внешний рейд являются его особенностями². Строительству и развитию не только торгового, но и военного порта на этой территории во многом поспособствовало именно его географическое положение.

Значение морского порта Владивостока было быстро учтено. Уже в 1862 году пост Владивосток стал порто-франко².

¹⁵ Курбенков В.А. Порт как фактор освоения и развития экономической жизни Владивостока и областей России в период с 1862 по 1920 г // Вестник Вятского Государственного Университета. 2017. № 11. С. 37–42.

¹⁶ Обертас В.А. Особенности промышленно-экономического развития Владивостока в начале XX века // Вологодские Чтения. 2008. № 70. С. 165–168.

¹⁷ Павленко Г. Ф., Попова Т. Н. Свободный порт Владивосток: проблемы становления // Известия Дальневосточного Федерального Университета Экономика И Управление. 2019. № 4 (92). С. 35–41.

¹⁸ Власов С. А. Дальневосточный тыловой город в годы Первой мировой войны (на примере Владивостока). Владивосток: ООО Рея, 2016. С.195-201

¹⁹ ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 20. Л. 2

²⁰ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 530. Л. 1.

Однако Петроград сначала не осознавал всего значения владивостокского порта. Первая речь о Владивостоке, как о будущем большом портовом городе, была заведена местными властями под влиянием уже свершившихся успехов порта¹.

В 1880 году Владивосток получил статус города. К 1886 году население Владивостока достигло цифры в 13 000 человек¹. Город вел оживленную торговлю, и удобная бухта привлекала к себе иностранные суда. Тем не менее Петроград все еще сомневался в значении порта. Часто население города находилось в тревоге от слухов о предстоящем переносе порта в другое место¹.

В 1891 году закончилось строительство Уссурийской железной дороги. Благодаря этому началось активное строительство и развитие города и порта Владивостока. В этот же году Морское ведомство осуществило закладку сухого дока. Благодаря чему к 1892 году во владивостокском порту уже побывало 129 судов, в том числе 31 японское и 39 греческих¹⁵. С каждым годом судоборот увеличивался. Этот показатель в дальнейшем стал причиной расширения и строительства новых причалов в порту Владивостока.

В 1896–1897 годах началась постройка коммерческого порта и сухих доков, впоследствии развившихся до размеров одного из лучших в России судостроительных заводов, который снабжал русский флот новейшими кораблями¹. Важную роль завод сыграл в Великой Отечественной войне, когда предприятие смогло в первые дни войны оперативно переквалифицироваться на производство боеприпасов, стрелкового оружия, мин и снарядов, что позволило обеспечивать фронт всем необходимым¹¹.

К концу XIX века во Владивостоке сформировался большой центр, связанный с освоением и дальнейшим развитием восточносибирских территорий, ловлей рыбы и горными работами. К этому времени Владивосток также стал крепостью на море с оборонительной функцией. Это помогло закрепить позиции Российской империи в Тихоокеанском регионе и снизить интерес других государств к этой территории². Усиленное строительство города и крепости началось в девяностых годах XIX века¹.

Из-за конкуренции с Порт-Артуром (расположенном на юго-восточной оконечности Ляодунского полуострова) работы по сооружению Владивостокской крепости и порта часто замедлялись.

Эта небольшая историческая справка позволяет понять, что с самого начала город Владивосток вызывал у Петрограда большие сомнения в своей необходимости, однако со временем правительство поймет важность порта города Владивостока. Изначально город-форпост зарекомендовал себя как город с наличием торгового порта. Через него велась торговая деятельность с иностранными государствами. Со временем в городе было налажено судостроительное производство.

Для того, чтобы разобраться как менялось место города Владивостока в государстве, прослежу взаимосвязь основных событий, оказавшихся поворотными в мировой истории, и роль Владивостока в этих событиях.

Владивосток в русско-японскую войну (1904–1905)

Внезапное нападение японского флота на русскую эскадру 9 февраля 1904 года на внешнем рейде Порт-Артура стало первым шагом в развязывании русско-японской войны 1904–1905 годов. В связи с объявлением осадного положения во Владивостоке началась спешная эвакуация местного населения. Почти все учреждения, не имеющие военный характер, были переведены в срочном порядке в Хабаровск и Никольск-Уссурийский¹. Дома многих жителей Владивостока оставались брошенными на произвол судьбы. Со временем город заполнился мобилизованными со всей России запасными частями. Создалась обстановка военного лагеря.

22-го февраля 1904 года с Уссурийского залива невидимый противник сделал по Владивостоку до 130 выстрелов, не причинивших существенного вреда, ни городу, ни крепости. Владивостокская эскадра оказалась замерзшей во льду. Пока она не могла выбраться для преследования противника, последний, выполнив свою миссию, бесследно исчез¹.

Встреча владивостокской эскадры с противником в открытом море у Фузана закончилась поражением. Крейсер «Рюрик» был потоплен, два других крейсера «Россия» и «Громобой» спаслись бегством и прибыли в «Золотой Рог» сильно поврежденными с потерей двух третьих своего состава¹.

Несмотря на дальнейший ход военных событий, это и есть все участие Владивостока в русско-японской войне. Его батареи не сделали ни одного выстрела, его эскадра, кроме мелких побед над мелкими судами, ничего сделать не смогла.

Падение Порт-Артура в конце 1904 года увеличило значение Владивостока, как военного пункта. Начались приготовления к усилению его военной мощи. Город совершенно опустел от частных жителей. Шла серьезная подготовка на случай осады и возможного выполнения Владивостоком роли «второго Порт-Артура»¹.

Японцы блокировали город с моря, бдительно следя за тем, чтобы в него не производился подвоз продуктов. На суше создавались свои осложнения. Китайцы не только не везли в город товаров и предметов продовольствия, но стремились к бегству из города¹.

Из далекого Кронштадта, кругом, вокруг Африки, через Тропики, двигалась армада адмирала Рождественского¹. Ее назначением был Владивосток. На нее были возлагались все надежды.

Начало 1905 года во Владивостоке проходило под впечатлением ожидаемого прихода эскадры из Балтийского моря, в ожидании скорого разгрома японского флота морской силой, которую вел адмирал

Рождественский. Приказы начальства в этом духе ободряли поникшее настроение владивостокского гарнизона. 16 мая был назначен парад войскам прибывающей эскадры¹. Однако русская эскадра не оправдала надежд. Владивосток стал первым свидетелем Цусимского поражения (27–28 мая 1905 года). Он первый узнал страшную правду. Война была проиграна.

Эти события наталкивают на мысли о том, что город-форпост явно был не готов к русско-японской войне. Он не оказал большого влияния на ход военных действий. Однако стоит отметить, что события, связанные с проигрышем России в русско-японской войне и потерей прав аренды на Ляодунский полуостров, заставили правительство Российской империи наконец обратить внимание на Владивосток. Уже к 1906 году ситуация в Дальневосточном регионе стала меняться. Владивостокский порт посетило 701 судно, а его грузооборот составил 435 тысяч тонн¹⁵.

Владивосток в первую мировую войну (1914–1918)

С первых дней войны самые разные благотворительные организации и комитеты для поддержки семей солдат, раненных на полях военных действий и беженцев начали свою деятельность в городе. Во Владивостоке почти три года действовал отдел «Приамурского комитета по оказанию помощи раненым, увечным и больным воинам и их семьям», который занимался главным образом сбором добровольных пожертвований⁴.

Поставки рыбы, армейской амуниции и других товаров, а также сбор средств семьям мобилизованных из Владивостока помогали действующей армии на протяжении всей войны⁵. В конце 1914 года для нужд армии в городе организовали пошив сапог пехотного образца.

Транспортные сообщения в Черном и Балтийском морях с началом войны были нарушены. Так как эти пути связывали Россию с членами Антанты, страна оказалась изолирована от государств-союзников⁸. Только через порты Архангельска и Владивостока осуществлялись ввоз и вывоз товаров⁷.

Из-за невозможности снабжать российскую армию через западные границы, резко увеличилось количество операций, проводимых на Дальнем Востоке¹⁴. В военное время Владивосток становится морским центром, через который «...следуют в Россию грузы, главным образом предназначенные для нужд мировой войны»¹³.

Важность Владивостока с точки зрения общегосударственных интересов и экономического развития Дальневосточного края уже была доказана временем. Однако российское правительство не спешило принимать действия, направленные на развитие и благоустройство порта на территории города²⁰. Однако данный момент не стал решающим для становления Владивостока в общем процессе сотрудничества между Российской империей и ее государствами-союзниками в вопросах военно-технического сотрудничества и коммуникаций в сфере транспорта.

В 1914 году 22 миллиона пудов грузов было доставлено на 544 прибывших во Владивосток пароходах. В следующем, 1915 году, во Владивосток уже прибыло более 736 пароходов с общим грузом 61 миллион пудов¹⁸, что говорит о масштабах поставок. В грузовых отсеках пароходов в основном находились вооружение и военная техника. Так, в конце 1914 года во Владивосток прибыли 38 пароходов с большим грузом на борту. Министерством путей сообщения Российской империи были приобретены паровозы, вагоны и рельсы¹⁸. Из Японии поставлялись овощи и фрукты, гигроскопическая вата и камфара, рис и соль, разнообразное чугунное литье и медная арматура, йодистые препараты, брезент и сукно¹⁸. Все это предназначалось для Сибири и Европейской России.

Первая мировая война оказала большое влияние на торговое и транспортное значение Дальневосточного региона. Изменилась роль Владивостока на политической и экономической аренах государства. Владивосток оказался единственным крупным морским портом в стране, через который без особых затруднений проходили мирные и военные грузы, необходимые на фронтах⁶. Показатели торгового грузооборота порта за несколько военных лет значительно увеличились. Порт города Владивостока научился принимать и обрабатывать товары самого разного вида.

Владивосток во второй мировой войне (1941–1945)

С самого начала войны порты, расположенные на западе СССР, оказались в непосредственной близости от фронтов или на оккупированных противником территориях. Основная тяжесть внешних перевозок легла на порты и железные дороги Дальнего Востока. В этих условиях именно морской торговый порт Владивостока сыграл особую роль в перемещении грузов по ленд-лизу. К концу войны через порт прошло более 47% всех поставок из-за границы по ленд-лизу¹⁰.

Портовое хозяйство Владивостока встретило новую мировую войну неподготовленным. Исторически сложилось, что экспорт, а не импорт, являлся основным направлением работы владивостокского порта⁹. Кроме того, большинство портовых механизмов были приспособлены к переработке лишь мелкого груза. Из 42 механических перегружателей, работающих в порту, не более половины были способны к переработке крупнотоннажного груза¹⁹. Помимо этого, в порту появилась проблема с нехваткой кадров. Резкое уменьшение количества работающих было вызвано массовым призывом военнослужащих на фронт и удлинением рабочего дня⁹.

Основными задачами владивостокского порта с начала Великой Отечественной войны стали скоростная обработка большого числа неравномерно прибывающих судов, своевременная погрузка и дальнейшая отправка импортных грузов железной дорогой⁹.

В целом порт справился с обозначенными целями, сумев обеспечить срочную разгрузку и бесперебойную отправку грузов на фронт, несмотря на возникающие трудности.

По итогу в 1941–1942 годах город Владивосток стал продуктивно и бесперебойно работающим транспортным узлом. В течение войны именно он выступал оплотом транспортного коридора в Тихоокеанском регионе по ленд-лизу⁹.

Владивосток также являлся и важным стратегическим городом. «Справки о японских судах «Миоко-Мару» и «Хакуйю-Мару», которые были замечены в прибрежных водах СССР, хранятся в Архиве внешней политики Российской Федерации за 1940 год. Также там присутствует документ о задержании шхун «Эйсе-Мару» и «Дайсанчаокичи-мару» в апреле 1941 года в территориальных водах СССР. В начале Второй мировой войны, еще несколько шхун: «Хокуйю-Мару», «Мейкоу-Мару», «Хокусен-Мару» - были задержаны в той же области¹². Из-за этих событий и непосредственной территориальной близости к врагу именно Владивосток должен был первым в случае войны с Японией (которая в итоге была с 9 августа по 2 сентября 1945 года) начать боевые действия.

Таким образом, Владивосток стал «спасением» государства в войнах на западных рубежах, так как именно через него поставлялась основная помощь от союзников. Владивосток также стал важным стратегическим городом, который стал ответственен за сохранность безопасности на восточных рубежах России.

От основных исторических событий перейдем к месту и роли Владивостока в экономической сфере государства.

Экономика

Порт города Владивостока многое дал Дальневосточному региону, освоение которого проходило в изоляции от европейской части страны, отсутствия денежных средств, низкого показателя качества жизни, бытовой и административной неорганизованности¹⁶.

В связи со строительством различных объектов: Уссурийской железной дороги (начало 1891 года), Владивостокского коммерческого порта (1890 год), Китайско-Восточной железной дороги (1897 год), Владивостокской крепости с её мощной системой фортификационных сооружений (1898 год) - началось активное преобразование Владивостока в крупный торговый и промышленный центр¹⁶. В крае стали развиваться промышленность и сельское хозяйство. По сравнению с показателями 1890 года в 1898 году общий годовой объём производства увеличился в 10 раз. Во Владивостоке стали функционировать более 40 частных фабрично-заводских предприятий с общим годовым объёмом производства в 1 081 500 рублей¹⁶.

Владивосток становится важным транспортным узлом, имеющим возможность быстро перемещать грузы с пароходов в вагоны поездов. Сокращается путь и время отправки и доставки грузов к потребителям из России и Европы.

Грузооборот порта в основном складывался из экспорта пищевых продуктов, леса, сельскохозяйственных орудий, орудий горного и рыбного производства, транзита в Маньчжурию русской и иностранной мануфактуры, продуктов горного производства и импорта русской мануфактуры для Приамурья, транзита чая в Европу¹⁵.

С основания до 1912 года импорт Владивостока можно в целом разделить на местный и транзитный. К местному импорту относятся: фрукты, овощи, соль, мука, рис, сахар, съестные напитки, уголь, строительный материал, галантерея и мануфактурные товары, нефть и керосин. Исключительно чай принадлежит к транзитному импорту¹⁵.

Таким образом, общий экономический показатель города складывался из:

- а) ввоза товаров морем (из-за границы и каботажом)
- б) вывоза товаров морем (за границу и каботажом в северные и прибрежные порты)
- в) поступлений товаров по Уссурийской железной дороге
- г) вывоза товаров по Уссурийской железной дороге
- д) экспорта через Владивосток

Эти направления и все более впечатляющие результаты экономической деятельности Владивостока оказали большое влияние на развитие и становление города, определили его место в экономической сфере государства.

Выводы

Исследование помогло понять, как поменялись место и роль города Владивостока в истории России. Из военного поста Владивосток вырос в город со своей крепостью и большим морским портом. С самого начала он начал активно проявлять себя в торговом секторе и со временем занял свою нишу в экономической сфере государства. В первых военных действиях в своей истории (русско-японской войне) Владивосток, как город себя не проявил. Однако спустя несколько лет (в периоды первой и второй мировых войн) Владивосток стал одним из немногих, кто обеспечивал страну и армию жизненно необходимыми товарами и боеприпасами. К концу первой половины XX века город стал главной военной базой, отвечающей за сохранность восточных границ СССР. Неспроста Владивосток - один из городов, название которого имеет конкретную смысловую нагрузку. В названии города заложена его основная функция - «владеть Востоком».

Источники:

1. Весь деловой и торговый Владивосток на 1924 г. / под ред. И. С. Кларка. - Владивосток: Тип. Красное знамя, 1924. - 584 с.
2. Власов С. А. Дальневосточный тыловой город в годы Первой мировой войны (на примере Владивостока). Владивосток: ООО Рея, 2016. С. 195–201.
3. ГАПК. Ф. Р-356. Оп. 9. Д. 20. Л. 2
4. Головин С. А., Виноградов П. В. Торговый порт Владивостока в системе транспортных связей стран Антанты в годы Первой мировой войны // Общество Философия История Культура. 2018. № 1.
5. Гудков И. А. Владивостокский морской торговый порт в начальный период Великой Отечественной войны (1941–1942 гг.) // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2020. № 2 (52).
6. Иконникова Т. Я. Дальневосточный тыл России в годы Первой мировой войны. Хабаровск: Изд-во Хабаровского гос. пед. ун-та, 1999. С. 93—94.
7. Иконникова Т. Я. Российско-японские отношения в период Первой мировой войны (новые страницы) // Вопросы истории Дальнего Востока. Вып. 2. Хабаровск, 2000. С. 46—55
8. История Дальнего Востока России. Т. 3, кн. 1. Дальний Восток России в период революций 1917 г. и Гражданской войны / отв. ред. Б.И. Мухачев. Владивосток, 2003. 634 с.
9. Ищенко В. Ф. Из истории строительства и развития КВЖД. Москва: [б. и.]: 1976. 60 с.
10. Касьянов Н. В. Российские города-крепости конца XIX — начала XX веков на побережье Тихого океана // Вестник Волгоградского Государственного Архитектурно-Строительного Университета. 2013. №31–1 (50).
11. Курбенков В.А. Порт как фактор освоения и развития экономической жизни Владивостока и областей России в период с 1862 по 1920 г // Вестник Вятского Государственного Университета. 2017. № 11. С. 37–42.
12. Обертас В.А. Особенности промышленно-экономического развития Владивостока в начале XX века // Вологдинские Чтения. 2008. № 70. С. 165–168.
13. Павленко Г. Ф., Попова Т. Н. Свободный порт Владивосток: проблемы становления // Известия Дальневосточного Федерального Университета Экономика И Управление. 2019. № 4 (92). С. 35–41.
14. Паперно А. Х. Ленд-лиз. Тихий океан. М.: Терра-Книжный Клуб, 1998.
15. Платонов А. В. База военного судоремонта 1938–1945 гг. // Судостроение. 2004. № 2 (753).
16. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 530. Л. 1.
17. Советско-японские дипломатические отношения (1917–1962 гг.), каталог документов (по материалам Архива внешней политики Российской Федерации) / сост. Ч. Инаба. Токио: Наука Лтд, 1996. 540 с.
18. Целищев М. И. Экономические очерки Дальнего Востока. Владивосток, 1925. 132 с.

19. Экономика Дальнего Востока: сборник / под ред. Н.Н. Колосовского, А. Н. Лагутина и М. И. Целищева. М., 1926. 357 с
20. Кнох А. With the Russian Army, 1914–1917. L., 1921. Vol. I. 420 p