

*Г.Н. Романова\**

**Российские инвестиции и предпринимательство  
как внешний фактор модернизации  
Северо-Восточного Китая (рубеж XIX–XX вв.)**

**АННОТАЦИЯ:** В статье подчёркивается большая роль российских инвестиций и предпринимательства как внешнего фактора в модернизации Северо-Восточного Китая, зарождении капиталистической промышленности, товарного сельского хозяйства.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Северо-Восточный Китай, Россия, Китай, Русско-Китайский банк, Китайско-Восточная железная дорога, инвестиции, предпринимательство, модернизация.

Со времени образования КНР идея модернизации производительных сил и подъёма экономики с целью удовлетворения потребностей быстро растущего населения постоянно находилась в центре внимания китайского руководства и рассматривалась в качестве необходимого условия реализации национальной стратегии, направленной на превращение Китая в мощную мировую державу. Модернизация в Китае на рубеже XIX–XX вв. носила экзогенный тип, развивалась не под воздействием самостоятельно протекавших в обществе процессов, а в результате влияния западных держав, в условиях незавершённости этапа первоначального накопления капитала и складывания внутреннего рынка. Возможность рассмотреть, что послужило первичным в трансформации отсталой окраины Китая в достаточно развитый регион уже в начале XX в., представляет большой научный интерес.

Значительную роль в проникновении российских инвестиций в Китай сыграл Русско-Китайский банк (РКБ). Официально этот банк,

---

\* Романова Галина Николаевна, к.и.н., с.н.с. Отдела китайских исследований ЦАТИ ИИАЭ ДВО РАН, г. Владивосток, Россия; E-mail: [galnikrom@yandex.ru](mailto:galnikrom@yandex.ru)

с одной стороны, должен был облегчить производство расчётов за вывозившийся из Китая главным образом чай и, с другой — способствовать сбыту в Китай русских товаров [31. РГИА. Ф. 1273, оп. 1, д. 270, л. 3–4; 32. РГИА. Ф. 560, оп. 28, д. 249, л. 328].

В задачу банка входило упрочение российского экономического влияния в Китае в противовес Англии и другим западным державам. РКБ был основан в ноябре 1895 г. вскоре после предоставления Россией Китаю в июне 1895 г. 4%-го займа. Согласно статусу, банку было предоставлено право финансирования коммерческих предприятий, издания банкнот, чеканки монет, получения концессий на строительство железных дорог, телеграфных линий и т.д. Одна из главных задач РКБ сводилась к тому, чтобы добиться согласия Китая на продление Сибирской дороги через Маньчжурию на Владивосток (будущая КВЖД) и на получение соответствующей концессии [15, с. 90; 8, с. 289].

Вступление РКБ в качестве договорной русской стороны в контракте с китайским правительством 26 августа (8 сентября) 1896 г. на постройку и эксплуатацию Китайско-Восточной железной дороги способствовало быстрому росту его капитала. К 1897 г. он уже увеличился до 12,5 млн руб. [7, с. 19]. После аренды царской Россией в 1898 г. Порт-Артура и Дальнего РКБ было предоставлено право покупки земель и домов в этих городах для перепродажи затем русским и китайцам [3, с. 100].

Созданная на уровне самой совершенной для своего времени техники, с уникальными мостами, тоннелями, КВЖД общей протяжённостью 2373,3 км со всеми сооружениями, имуществом и инвентарём обошлась царскому правительству в 375 млн руб., включая восстановительные работы после ихэтуаньских событий в размере 72 млн руб. Общая стоимость КВЖД на 1 января 1904 г. составила 406 млн руб. Расходы на строительство порта и города Дальнего к 1904 г. равнялись 30 млн руб., а города Порт-Артура — 12 млн руб. [7, с. 123; 18, с. 312; 14, с. 96; 30, с. 46–47].

Коммерческая деятельность РКБ далеко не ограничивалась финансовыми операциями, связанными со строительством и эксплуатацией КВЖД. Он проявлял интерес к природным богатствам Северо-Восточного Китая. В июне 1902 г. было учреждено специальное государственное предприятие «Маньчжурское горнопромышленное товарищество» с основным капиталом 1 млн руб. с целью разработки в Маньчжурии минеральных богатств, главным пайщиком был РКБ. В 1903 г. (период отставки С.Ю. Витте) оно завершило свою деятельность, практически не начав работу [32. РГИА. Ф. 560, оп. 29, д. 244, л. 10; оп. 28, д. 265, л. 8, 11; 1, с. 66, 67].

Строительство Россией КВЖД привело к созданию первых в Северной Маньчжурии торгово-промышленных центров — Харбин, посёлки Маньчжурия, Хайлар, где были выстроены кузницы, слесарные мастерские, торговые лавки, заводы, мельницы. Основание города Харбина относится к 1897 г. В 1903 г. русское население Харбина составляло свыше 15 тыс. чел., Порт-Артура — свыше 17 тыс., а всего в Маньчжурии проживало около 83 тыс. чел. [32. РГИА. Ф. 560, оп. 28, д. 332, л. 82–83; 36. РГИА. Ф. 394, оп. 1, д. 52, л. 67; 5, с. 193; 6, с. 129; 26, р. 47].

Постройка КВЖД и появление обслуживающих её предприятий, несомненно, явилось одним из важнейших факторов возникновения в Маньчжурии капиталистической промышленности. В 1901 г. инженером Н. Бронниковым было открыто крупнейшее на севере Маньчжурии месторождение угля — Чжалайнорское. Возникшие в 1903 г. на этом месте угольные копи КВЖД явились основным поставщиком угля для западной линии дороги [32. РГИА. Ф. 560, оп. 28, д. 140, л. 1–2; 18, с. 334; 29, р. 62]. С 1903 по 1908 гг. ежегодная добыча угля составляла порядка 100 тыс. т, в 1909–1911 — 200–300 тыс. т [24, с. 629]. В 1901–1902 гг. были заключены русско-китайские соглашения, по которым Обществу КВЖД предоставлялось право вести разработку угольных месторождений в провинциях Хэйлунцзян и Цзилинь на расстоянии 30 *ли* (15 км) по обе стороны дороги [25, с. 31–32; 28, р. 69]. Российские предприниматели также начали разработки Яньтайских и Фушуньских копей на юге Северо-Востока.

Российские золотоискатели с 1901 г. получили от китайских властей ряд концессий на поиск и добычу золота в северо-западной части Маньчжурии. В большинстве случаев золотодобыча производилась совместно русскими и китайцами [13, с. 219].

Российские инвестиции вкладывались в добывающую и обрабатывающую промышленности Северо-Восточного Китая. В 1897–1903 гг. в зоне КВЖД стала развиваться лесная промышленность, где китайское правительство предоставило русским предпринимателям концессии. Крупнейшим предприятием этой отрасли являлся лесопильный завод КВЖД в Харбине, построенный в 1901 г. на берегу реки Сунгари. Самые большие концессии были получены двумя российскими предпринимателями — Скидельским в районе станций Маоршан, Вэйшахэ, Мацяохэ и др. (с площадью 6 035 кв. км) и Ковальским в районе Имяньпо, Яблоня, Мулин и т.д. (с площадью 6 155 кв. км), общая площадь их составляла более 12 тыс. кв. км [22, с. 57; 18, с. 334; 21, с. 140–150, 519–520, 523, 530]. Зарождение крупных лесопромышленных предприятий в Северной Маньчжурии было связано с потребностью в лесе при сооружении КВЖД.

На русские средства была построена первая в Маньчжурии электростанция в г. Дальнем [5, с. 125]. На российских заводах, фабриках применялись новейшие методы организации и технологии производства. Наибольшие средства были направлены в пищевую промышленность, прежде всего в мукомольную. Первые три мельницы были построены в Харбине на средства «Первого маньчжурского мукомольного товарищества», КВЖД и предпринимателя Ковальского. В 1903 г. возникли мукомольные предприятия в Харбине «Русского мукомольного товарищества», Бородина, «Восточного общества», Тетюкова; в Чанчуне и Имяньпо — «Общества Имяньпо». Мука этих предприятий шла главным образом для обеспечения продовольствием русского населения в Северо-Восточном Китае, Восточной Сибири и Дальнего Востока России.

Российские инвестиции вкладывались в винокуренное производство. В 1900 г. компанией «Шильников и Кузнецов» был построен винокуренный завод в Нингуте, инженер Чайковский начал строительство завода в Старом Харбине. В течение следующих трёх лет были построены два русских завода в Харбине и Фуляэрди. В Северной Маньчжурии российским предпринимателям также принадлежали маслосбойные, мыловаренные, кожевенные, кирпичные заводы, табачные фабрики и т.д. В большей степени российские предприятия являлись механизированными. В Харбине было сосредоточено 75% всех крупных предприятий капиталистического типа. Из пунктов западной линии КВЖД важнейшим по обработке продуктов животноводства являлся Хайларский район [17, с. 414, 465; 21, с. 127, 191; 1, с. 144; 25, с. 643; 30, р. 568]. В 1910 г. стоимость производства мукомольной промышленности оценивалась в 6,5 млн руб., водочной и пивоваренной — 3,9 млн, мыловаренной — 1,5 млн руб. В 1911 г. в Северо-Восточном Китае российские предприниматели управляли 63 крупными предприятиями.

Русский капитал вкладывался также в коммунальное и жилищное строительство, торговлю. К 1898 г. относится открытие в Харбине отделения торговой фирмы «Чурин и Ко», которая также занималась производством мучной и другой продукции, пошивом одежды, переработкой чая, строительством электростанций. В 1907 г. по линии КВЖД и в Харбине находилось 1967 торговых и обслуживающих предприятий, большая часть которых управлялась русскими. В 1909 г. российская недвижимость Харбина оценивалась в 60 млн руб., не включая КВЖД [24, с. 645–648, 661]. Вплоть до русско-японской войны большое распространение в Северо-Восточном Китае имел русский рубль.

Джоночное плавание на Сунгари в небольших размерах существовало с давних времён. До постройки КВЖД лишь изредка с Амура заходили на Сунгари и Нонни русские пароходы [1, с. 378–379]. С началом строительства КВЖД установилось пароходное сообщение по р. Сунгари, возникла Сунгарийская речная флотилия, которая обеспечивала строительные работы; коммерческая деятельность её началась после 1908 г. В 1899 г. Обществом КВЖД было создано Морское пароходство, которое должно было связать конечные пункты железных дорог — Дальний и Владивосток — с портами Китая, Японии, Кореи. Пароходство было чисто российским коммерческим предприятием [31. РГИА. Ф. 1273, оп. 1, д. 265, л. 109–110, 132; 34. РГИА. Ф. 95, оп. 18, д. 19, л. 1; 35. РГИА. Ф. 98, оп. 1, д. 265, л. 61–62; 2, с. 80–81]. Ко времени начала русско-японской войны 1904–1905 гг. общество имело до 20 больших пароходов, утраченных в период военных действий. В 1904 г. морское пароходство КВЖД прекратило своё существование [37. ГАРФ. Ф. 6081, оп. 1, д. 71, л. 31; 8, с. 297].

По р. Сунгари также курсировали суда, принадлежавшие другим российским фирмам и предпринимателям: торговому дому «В.Н. Лютиков, Кожевников и компания», Товариществу Амурского пароходства, торговому дому «Г.Н. Косицин с сыновьями», Б.А. Алексееву, М.З. Буянову, транспортной конторе «Курбатов и компания», А.Л. Вертопрахову, А.К. Лукьянову (данные 1902 г.) [32. РГИА, Ф. 560, оп. 1, д. 169, л. 4].

Общий размер российских инвестиций в экономику Северо-Восточного Китая на конец 1904 г. равнялся 507,9 млн руб. (подсчитано по [18, с. 333]). К 1902 г. в целом по Китаю их удельный вес составил 31,3% (около 80% — в экономику Северо-Восточного Китая), Англии — 33%, Германии — 20,9%, Франции — 11,6%, США — 2,5%, Японии — 1% [30, р. 76; 27, р. 64].

После русско-японской войны 1904–1905 гг., уступив по условиям Портсмутского договора южную часть КВЖД, Дальний и Порт-Артур Японии, Россия утратила в этом районе собственность на железнодорожные, торговые и жилые сооружения, угольные, механические и другие предприятия, оценивавшиеся примерно в 123 млн руб. Война внесла большие изменения в российско-китайские экономические отношения на Дальнем Востоке. Она принесла разрушения в экономику Северо-Востока. Вместе с тем в тыловых районах война вызвала хозяйственное оживление. В период войны РКБ финансировал обеспечение армии продовольствием: мукомольная промышленность, а также ряд других предприятий Маньчжурии на 90% были созданы на средства РКБ [8, с. 294–295; 10, с. 79].

Несмотря на большие потери инвестиций в Южной Маньчжурии, в Северной Маньчжурии расширялись старые и открывались новые русские мельницы. К 1910 г. их насчитывалось уже 14 [19, с. 154; 18, с. 335; 30, р. 580]. Российские предприниматели положили начало созданию сахарной промышленности. Ориентировочно русские инвестиции в обрабатывающую промышленность Северной Маньчжурии к началу Первой мировой войны оценивались в 50 млн руб., в лесопромышленность — в 5 млн, в горную — 11 млн, в городское и жилищное строительство, торговлю и банковское дело — до 40 млн, сооружения в Дальнем и Порт-Артуре — 51,9 млн руб. [18, с. 334–336; 21, с. 140, 150, 519–520, 523, 530].

Представители российского бизнеса внесли большой вклад в развитие промышленного производства на Северо-Востоке. Они являлись основателями многих отраслей пищевой промышленности: мукомольной (И.В. Кулаев), переработки сои (Р.М. Кабалкин), винокуренной и пивоваренной (А.И. Кобецкий, Г.Д. Антипас, С. Фрид и др.), сахарной (Л. Цыкман), колбасной (И.Я. Чурин, Г. Опиц и др.), табачного дела (торговый дом «Чурин и Ко», фабрика А. Лопато и др.). Создание современной лесной промышленности стало возможно благодаря предпринимателям Л.С. Скидельскому, Ф. Ковальскому, бр. Воронцовым и другим. Огромную роль в экономическом развитии региона играла угольная промышленность, лидером которой было предприятие «Мулинские копи», принадлежавшие братьям Скидельским [11, с. 19].

Перед Первой мировой войной Россия по-прежнему стояла на втором месте среди стран-кредиторов. В 1914 г. ведущая роль в иностранных инвестициях в Китае сохранялась за Англией (37,7%), которая далеко после себя оставила Россию (16,7%); Германия (16,4%), Япония (13,6%), Франция (10,7%), США (3,1%) [19, с. 81, 84; 4, с. 5]. В период 1895–1914 гг. инвестиции России в Китай значительно превзошли вывоз русских товаров в Китай. В 1895–1904 гг. общая сумма инвестиций более чем в 5,5 раза превышала стоимость товарного вывоза России в Китай за тот же период (563,5 и 101,9 млн руб.) [18, с. 332].

Иностранные инвестиции выполняют «двоякую миссию» — «разрушительную» и «созидательную»: с одной стороны, способствуют уничтожению старого азиатского общества, а с другой — закладыванию материальной основы капиталистического общества в Азии, модернизации страны.

Самые значительные российские инвестиции приходились на КВЖД. В 1914 г. из общего объема инвестиций 925,8 млн руб. — 851,4 млн (92%) были вложены в экономику Северо-Востока, в том

числе 708,5 млн (76,5%) в КВЖД (подсчитано по [18, с. 336]). Объём грузоперевозок КВЖД с 1907 по 1914 гг. увеличился более чем вдвое. Но вплоть до Первой мировой войны КВЖД продолжала оставаться дефицитным предприятием, так как была построена в одном из самых отсталых районов Китая. Если с 1910 г. сама дорога приносила прибыль, увеличившуюся к 1914 г. с 1,0 до 7,3 млн руб., то убыточными оставались вспомогательные предприятия (лесные концессии, электростанции, мастерские, угольные копи и т.д.). Сумма, уходившая на покрытие ежегодного дефицита, в 1904–1914 гг. составляла 176 млн руб. (по другим данным — 179 млн руб. ). Только в период войны с увеличением грузооборота почти вдвое за счёт транзита военных грузов КВЖД стала работать рентабельно: общая прибыль её, с учётом расходов на вспомогательные предприятия, увеличилась с 12,7 млн руб. в 1915 г. до 30,8 млн в 1917 г. Невозможно достаточно точно определить общие размеры российских инвестиций, государственных и частных, в экономику Северо-Востока. Российские инвестиции ко времени Октябрьской революции только в Северной Маньчжурии определялись приблизительно в 1 млрд, а во всей Маньчжурии, включая Южную — в 1,5 млрд руб. [1, с. 143–145; 20, с. 16; 9, с. 31].

КВЖД была построена на смежной с Россией территории Китая — в Маньчжурии, но являлась частью российской Транссибирской магистрали. Она прежде всего способствовала становлению капиталистической промышленности Северо-Востока, оказала большое влияние на развитие сельского хозяйства региона. С постройкой дороги значительно увеличилась посевная площадь в провинции Цзилинь. 70% бобовых в виде зерна, бобового масла и жмыха вывозилось за границу. Если в 1896 г. сбор пшеницы по всей Маньчжурии едва достигал 1 млн пудов, то в 1906 г. он исчислялся уже в 22 млн пудов.

Постройка КВЖД ускорила процесс освоения Северо-Востока. Распахивались новые земли, быстро увеличивался объём продукции земледелия и животноводства, которую стали экспортировать на внешний рынок. Это привлекло в регион крестьян из внутренних провинций. На строительстве КВЖД русские трудились вместе с китайцами, шёл процесс формирования рабочего класса. Население Северной Маньчжурии увеличилось с 2 млн чел. в 1890 г. до 8 млн в 1910 г. [16, с. 121–122]. Мощное ускорение получила внешняя торговля Северо-Востока. К 1911 г. на долю Маньчжурии приходилась 1/5 внешнеторгового оборота Китая, хотя по площади она занимала примерно 1/20 часть страны, в ней проживало менее 1/20 части населения. Доля Северо-Востока во внешней торговле Китая увеличилась

с 7,5% в 1907 до 25% в 1917 г. [12, с. 108; 24, с. 84]. Маньчжурия сокращала пассивный торговый баланс страны.

Таким образом, можно констатировать, что российские инвестиции и предпринимательство в экономике Северо-Востока на рубеже XIX–XX вв. имели двойственный характер. С одной стороны, они в некоторой степени сдерживали развитие китайской национальной промышленности. С другой стороны, объективно способствовали модернизации региона, зарождению фабрично-заводских предприятий, становлению товарного сельского хозяйства. КВЖД оказала большое влияние на колонизацию, развитие транспортной сети и внешнюю торговлю Северо-Восточного Китая, связав его с мировым рынком.

### Литература

1. *Аварши В.* Империализм в Маньчжурии. Т. 1. Этапы империалистической борьбы за Маньчжурию. М.–Л.: Соцэргиз, 1934. 416 с.
2. *Бянкин В.В.* В дальневосточных морях. Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1981. 225 с.
3. Всеподданнейший отчёт начальника Квантунского полуострова генерал-майора Суботича. 1898–1899. Порт-Артур, 1899.
4. *Вэй Цзычу.* Капиталовложения империалистов в Китае (1902–1945). Пер. с 3-го кит. изд. М.: Изд. АН СССР, 1956. 51 с.
5. *Глушаков П.И.* Маньчжурия. Экономико-географическое описание. М.: Географгиз, 1948. 264 с.
6. *Головачёв П.* Россия на Дальнем Востоке. СПб.: Изд. Кусковой Е.Д., 1904. 216 с.
7. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. По поручению правления общества и под редакцией специальной комиссии составил агент правления общества Нилус Е.Х. Т. 1. Харбин: Тип КВЖД и т-ва Озо, 1923. 690 с.
8. История Северо-Восточного Китая XVII–XX вв. Кн. 1. Маньчжурия в Эпоху феодализма (XVII — начало XX вв.) / Гл. ред. *А.И. Крушанов.* Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1987. 349 с.
9. КВЖД и её район. Харбин, 1923.
10. *Кротова М.В.* Харбин — центр русского влияния в Маньчжурии (в 1898–1917 гг.). СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2010. 112 с.
11. *Мамаева Т.Г.* Российское торгово-промышленное предпринимательство в Маньчжурии (конец XIX в. — 1945). Автореф. дисс... канд. ист. наук. Хабаровск, 2012. 24 с.
12. *Непомнин О.Б.* Генезис капитализма в сельском хозяйстве Китая. М.: Наука, 1966. 272 с.
13. *Патрушева М.А., Сухачёва Г.А.* Экономическое развитие Маньчжурии (вторая половина XIX — первая треть XX в.). М.: Наука, 1985. 295 с.
14. *Пескова Г.Н.* Дорога испытаний. К 100-летию КВЖД // Международная жизнь. 1996, № 10. С. 92–102.

15. *Романов Б.А.* Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л.: Изд. Ленингр. Вост. ин-та, 1928. 607 с.
16. *Романова Г.Н.* Экономические отношения России и Китая на Дальнем Востоке. XIX — начало XX в. М.: Наука, 1987. 164 с.
17. Северная Маньчжурия и КВЖД. Харбин: Экон. бюро, 1922. 692 с.
18. *Сладковский М.И.* История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М.: Наука, 1974. 435 с.
19. *Сладковский М.И.* Очерки экономических отношений СССР с Китаем. М.: Внешторгиздат, 1957. 454 с.
20. Смета доходов и расходов по особым предприятиям на 1915 г. СПб.: О-во КВЖД, 1916.
21. Справочник по Северной Маньчжурии и КВЖД. Харбин: Экон. Бюро КВЖД, 1927. 608 с.
22. *Сурич В.И.* Промышленность по обработке и переработке леса в Маньчжурии // Вестник Маньчжурии. Харбин, 1930. № 1. С. 56–62.
23. *Го Юньшэнь.* Го Юньшэнь. Чжун-э телу юй чжун-э цзинци маоигуаньси (КВЖД и российско-китайские торгово-экономические связи) // Бэйфан вэньсюэ. Харбин, 1991. № 2. С. 78–84.
24. Циндай Дунбэй дицзюй цзинци ши (Экономическая история Северо-Восточного Китая в период династии Цин) / Под ред. *Кун Цзинвэй.* Харбин, 1990.
25. Чжунго цзиньдай гунье ши цзыляо 1895–1914 нянь (Материалы по истории фабричной промышленности Китая нового времени. 1895–1914 гг.) / Под ред. *Ван Цзиньюя.* Т. 1. Пекин: Кэсюэ чубаньшэ, 1957. 647 с.
26. *Economic History of Manchuria.* Seoul: Compiled in commemoration of the decennial of the bank of Chosen, 1921. 303 p.
27. *Feurwerker A.* The Chinese Economy. 1912–1949. Ann-Arbor, 1968.
28. *Hou Chiming.* Foreign Investments and Economic Development in China (1840–1937), Cambridge (Mass.): Harvard Univ. Press, 1965. 306 p.
29. *Sun Kungtu C.* The Economic Development of Manchuria in the First Half of the Twentieth Century. Cambridge (Mass.): Harvard Univ. Press, East Asian research center, 1969. 124 p.
30. *Remer C.F.* Foreign Investments in China. N.Y.: Macmillan Co., 1933. 708 p.
31. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1273, оп. 1, д. 265, 270.
32. РГИА. Ф. 560, оп. 28, д. 140, 169, 244, 249, 265, 332; оп. 29, д. 244.
33. РГИА. Ф. 632, оп. 1, д. 104.
34. РГИА. Ф. 95, оп. 18, д. 19.
35. РГИА. Ф. 98, оп. 18, д. 19.
36. РГИА. Ф. 394, оп. 1, д. 52.
37. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 6081, оп. 1, д. 71.

*G.N. Romanova\**

**The Russian investments and business as the external factor  
of modernizations of the North-Eastern China  
(on the verge of XIX–XX cc.)**

**ABSTRACT:** The paper describes the large role of the Russian investments and business as external factor in modernization of the North-Eastern China, origin of its capitalist industry and commodity agriculture.

**KEYWORDS:** North-Eastern China, Russia, China, Russian-Chinese bank, Chinese Eastern Railway, investments, business, modernization.

\* Romanova Galina Nikolaevna, PhD (History), senior researcher, Department of the Chinese studies of APSC IHAE FEB RAS, Vladivostok, Russia; E-mail: [galnikrom@yandex.ru](mailto:galnikrom@yandex.ru)