



УДК 9 (С)15

<https://doi.org/10.26516/2222-9124.2022.42.77>

Роль якутского купца 2-й гильдии В. И. Фефилова в хозяйственном освоении и развитии судоходства на северо-восточных рубежах Российской империи в конце XIX – начале XX в.

М. Д. Кушнарева*

Иркутский государственный университет, г. Иркутск, Россия

Аннотация. Статья продолжает цикл ранее проведенных исследований, высвечивает новые грани процесса экономического освоения отдаленных территорий Северо-Востока Сибири якутским купцом В. И. Фефиловым. Представлены два ключевых этапа изучения В. И. Фефиловым судоходных рек региона: в 1892–1893 гг. В. И. Фефиловым была организована экспедиция на р. Ола; в 1908–1909 гг. якутский купец исследовал судоходный участок р. Алдома. Отмечено, что в результате экспедиций был обустроен Ольско-Колымский и Якутско-Алдомской тракты; выявлены и описаны запасы промысловой рыбы р. Ола, выполнены работы по промеру глубин Алдомы, составлена подробная карта Алдомы и бухты Алдома; на прибрежных территориях Алдомы и Олы обнаружены и организованы разработки месторождений золота, строевого леса, обустроены пристани и пункты доставки коммерческих грузов в промысловые районы.

Ключевые слова: Северо-Восточная Сибирь, освоение территорий, судоходство, купечество, экспедиция, ресурсы, водные артерии.

Для цитирования: Кушнарева М. Д. Роль якутского купца 2-й гильдии В. И. Фефилова в хозяйственном освоении и развитии судоходства на северо-восточных рубежах Российской империи в конце XIX – начале XX в. // Известия Иркутского государственного университета. Серия История. 2022. Т. 42. С. 77–84. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2022.42.77>

Original article

The Role of the Yakut Merchant of the Second Guild V. I. Fefilov in the Economic Development and Development of Shipping on the North-Eastern Borders of the Russian Empire in the Late 19th – Early 20th Century

М. D. Kushnareva*

Irkutsk State University, Irkutsk, Russian Federation

Abstract. The article analyzes the role of the Yakut merchant of the 2nd guild V. I. Fefilov in the development of navigation on the Aldoma and Ola rivers flowing into the Sea of Okhotsk and the development of their coastal territories. It is noted that the problem of representatives of the Siberian merchants in the development of river navigation on the north-eastern borders of the Russian Empire in the late 19th – early 20th centuries is up to date. This article continues the cycle of previous

studies, highlights new facets of the process of economic development of remote territories of the north-east of Siberia and the Far East by the Yakut merchant V. I. Fefilov. The article presents two key stages in the process of studying the navigable rivers of the region by V. I. Fefilov. In 1892–1893 V. I. Fefilov organized an expedition to the river Ola. In 1908–1909 Yakut merchant explored the navigable section of the river Aldoma. As a result of the expeditions, the Olsko-Kolyma and Yakutsk-Aldom tracts were equipped. The reserves of commercial fish of the river Ola were identified and described, work was done on measuring the depths of Aldoma, a detailed map of Aldoma and Aldoma Bay was compiled. On the coastal territories of Aldoma and Ola, the development of gold deposits and timber deposits was discovered and organized, wharfs and points for the delivery of commercial cargo to the fishing areas were equipped.

Keywords: North-Eastern Siberia; development of territories; shipping; merchants; expedition; resources, waterways.

For citation: Kushnareva M. D. The Role of the Yakut Merchant of the Second Guild V. I. Fefilov in the Economic Development and Development of Shipping on the North-Eastern Borders of the Russian Empire in the Late 19th – Early 20th Century. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series History*, 2022, vol. 42, pp. 77-84. <https://doi.org/10.26516/2222-9124.2022.42.77> (in Russian)

Освоение водных артерий Северо-Восточной Сибири и Дальнего Востока является стратегической задачей современной России. Этот процесс во многом определяет участие восточных территорий государства в национальных и мировых политических процессах. Развитие России в новом тысячелетии основано на привлечении уже имеющегося опыта освоения богатых природных ресурсов окраинных территорий. Кроме того, правильное использование исторического опыта в современных условиях развития российской экономики позволяет успешно определять основные приоритеты региональной политики. Следует отметить, что на северных территориях России исторически сложились определенные особенности развития транспортной и хозяйственной системы, главной такой особенностью являлось то, что реки макро-региона выполняли не только функции главных транспортных артерий, их хозяйственное освоение проводилось в целях поиска ресурсов золота, рыбы, пушнины, пастбищ и сенокосов, сплава строевого леса. В условиях холодного климата и труднодоступности северных территорий, их большой протяженности поиски путей сообщения и хозяйственное освоение рек в конце XIX – начале XX в. происходило главным образом силами крупных торговых компаний, чей коммерческий интерес заключался в формировании грузового потока с использованием сухопутных и водных путей сообщения, связанных с Северным морским путем.

Развитие пушной торговли с коренным населением Северо-Восточной Сибири якутскими купцами 1-й гильдии И. Г. Громовым и А. М. Кушнаревым способствовало хозяйственному освоению территории устья р. Лены, бассейнов рек Оленек и Анабар. Разъездные торги велись на берегу Ледовитого океана, в долинах рек Хараулах, Омолой, Бутынтай [2, с. 12–13]. По руслу Колымы и Яны в конце XIX в. происходило освоение промысловых районов якутскими купцами Г. В. Никифоровым, И. П. Антипиным, М. Г. Васильевым [4, с. 4]. В современной российской историографии первое упоминание о роли доверенного лица «Приамурского товарищества» В. И. Фефилова в обустройстве речных и сухопутных трактов Охотского и Колымского края появилось в работе П. Л. Казаряна [3, с. 99]. Особенности хозяйственной деятельности

В. И. Фефилова в качестве представителя торгового дома «М. А. Коковин и И. А. Басов» в Аяне и Нелькане раскрыты в статье Л. М. Дамешека и М. Д. Кушнаревой, которая посвящена главным образом анализу основных экономических результатов деятельности Фефилова в Аяне и Нелькане в 1908–1910 гг. В статье впервые были приведены цитаты из писем В. И. Фефилова с описанием его открытий в устье р. Алдома [1, с. 26].

Полный текст уникальной переписки В. И. Фефилова с распорядителями Якутского отделения фирмы «М. А. Коковин и И. А. Басов», сохранившейся в фондах Национального архива Республики Саха (Якутии), был опубликован в монографии М. Д. Кушнаревой [5]. В ключевой главе работы собрано более 20 писем за период 1908–1910 гг., детально описывающих не только быт и повседневную жизнь В. И. Фефилова, но и особенности ведения им торговых операций и хозяйственное освоение близлежащих к Аяну и Нелькану территорий, расположенных на побережье Охотского моря. Анализ переписки позволил уточнить ранее имевшиеся фактические данные, а также создать исторический портрет В. И. Фефилова, который предстал перед нами человеком с исключительными деловыми качествами, образованным, целеустремленным, настроенным не только развивать торговое дело, но и приносить пользу населению края. При этом вопрос о роли В. И. Фефилова в развитии речного судоходства на Северо-Востоке Сибири в монографии специально не освещался и требует дальнейшей разработки. Настоящая статья призвана продолжить ранее проведенные исследования и высветить новые грани проблемы. В связи с чем ее основной целью является анализ роли якутского купца 2-й гильдии В. И. Фефилова в развитии транспортного судоходства на реках Ола и Алдома, впадавших в Охотское море, и освоении северо-восточных окраин Российской империи в конце XIX – начале XX в.

Якутский купец 2-й гильдии В. И. Фефилов – уроженец Иркутской губернии [3, с. 99]. Начал свою карьеру в 1890-х гг. в качестве приказчика «Примурского товарищества». В 1890–1899 гг. фирма передала все свои операции преемнику – торговому дому «М. А. Коковин и И. А. Басов» из-за ликвидации предприятия в связи с отдаленностью главной конторы от операционных мест [6, с. 324]. В. И. Фефилов в 1890–1905 гг. занимался разъездной меновой торговлей с коренным населением в долине реки Колымы, на Камчатке и Чукотке [1, с. 25]. В 1905 г. он принял под отчет Охотское отделение фирмы «М. А. Коковин и И. А. Басов»¹. В 1906 г. В. И. Фефилов получил купеческое свидетельство 2-й гильдии и вплоть до 20-х гг. XX в. служил доверенным лицом торгового дома «М. А. Коковин и И. А. Басов» в Аяне и Нелькане². В период работы в Колымском и Охотском отделениях фирмы В. И. Фефилов активно участвовал совместно с администрацией Якутской области в поисках оптимального пути доставки товаров потребления в Колымский округ и Охотское приморское управление. Он нашел, что «Охотский порт, где пароходы оста-

¹ Национальный архив Республики Саха (Якутия) (НАРС (Я)). Ф. 414. Оп. 1. Д. 3. Л. 18.

² Там же. Д. 9. Л. 34.

навливались в восьми верстах от берега, и Гижига, где пароходы швартовались в 33 верстах от пункта отгрузки, были непригодны как исходные пункты приемки товаров для Колымского края» [3, с. 99].

В это время внимание В. И. Фефилова привлекли реки Ола и Алдома, впадавшие в Охотское море и пригодные для развития судоходства. Река Ола протяженностью 166 км берет свое начало на склонах Ольского плато на водоразделе Охотского и Восточно-Сибирского морей и впадает в Тауйскую губу Охотского моря. Река Алдома, протяженность которой составляла 118 км, впадает в бухту Алдома Охотского моря. Хозяйственное освоение этих рек позволяло соединить речные и сухопутные участки трактов, ввести в коммерческий оборот новые ресурсы леса, золота, рыбы и пушнины.

Первый этап по изучению особенностей судоходства по рекам, впадавшим в Охотское море, освоению прибрежных территорий был начат В. И. Фефиловым в 1892 г. по поручению компаньонов «Приамурского товарищества». В сентябре экспедиция В. И. Фефилова, снаряженная за счет средств фирмы, отправилась на р. Ола. Основной целью экспедиции было изучение судоходных качеств реки и обустройство Ольско-Колымского тракта. Исследуя побережье Охотского моря, В. И. Фефилов при содействии охотского окружного исправника Сергея Афанасьевича Херсонского выбрал удобный по мореходным качествам пункт – Ольскую бухту. По результатам экспедиции В. И. Фефилов впервые на зафрахтованном пароходе доставил в расположенное на берегу с. Ольское товары для торговли с населением. По описаниям, сделанным В. И. Фефиловым во время экспедиции, Ольская бухта была удобна тем, «что пароход приближался к берегу до полверсты, отгрузка товаров с корабля на паровой катер, баркасы и доставка на берег проводились при отсутствии сильных морских приливов и отливов» [3, с. 99].

На средства «Приамурского товарищества», а затем торгового дома «М. А. Коковин и И. А. Басов» была снаряжена новая экспедиция и проложен сухопутный Ольско-Колымский путь. Экспедицию возглавил доверенный фирмы Петр Николаевич Калинин, который устроил на Ольско-Колымском пути 11 станций³. В 1893 г. С. А. Херсонский на средства Приморского областного правления организовал экспедицию по исследованию Ольско-Колымского сухопутного тракта. На 445-м верстовом участке пути были учреждены 11 станций, которые были перенесены в более удобные места от первоначального местоположения. Одна из станций тракта, девятая по счету, получила название «Фефилова» в честь доверенного лица «Приамурского товарищества» – В. И. Фефилова.

Позднее, по поручению компаньонов «Приамурского товарищества», В. И. Фефилов обратился с докладной запиской к якутскому губернатору В. Н. Скрыпицыну и предложил за счет товарищества обустроить Ольско-Колымский тракт и наладить доставку товаров. В планы В. И. Фефилова входило обучение тунгусов устройству нарт и оленьей упряжки. Взамен товарищество просило предоставить ему на четырехлетний срок, начиная с 1894 г.,

³ НАРС (Я). Ф. 414. Оп. 1. Д. 3. Л. 9.

право доставки всего казенного груза в Верхнеколымск, Среднеколымск, Нижнеколымск из Владивостока по цене 4 руб. с 1 пуда, с других пользователей взимать плату за перевозку грузов по Ольско-Колымскому тракту в размере 3 руб. с 1 пуда. Взимаемые средства при этом должны были пойти на поддержание тракта в исправном состоянии [3, с. 101]. Якутское областное правление одобрило предложение В. И. Фефилова, сочтя, что на доставке 1000 пудов казенных грузов в год можно сэкономить более 10 тыс. руб. Доставка же купеческих грузов по удешевленному тарифу могла существенно снизить цены на реализуемые местному населению товары. По расчетам, сделанным В. И. Фефиловым, 1500 пудов груза по Ольско-Колымскому тракту можно было перевезти одной партией на нартах, запряженных оленями⁴.

Планы «Приамурского товарищества» по перевозке частных и казенных грузов по Ольско-Колымскому пути были одобрены приамурским генерал-губернатором С. М. Духовским. По мнению властей, открытие тракта для перевозки казенных и коммерческих грузов должно было способствовать улучшению положения жителей края. С 1893 г. начались поставки товаров «Приамурского товарищества» в Ольскую бухту из Владивостока зафрахтованным пароходом. В ноябре 1893 г. отправка товаров осуществлялась по сухопутному пути из Олы на Колыму, зимой товары направлялись партиями на оленьих нартах. С началом навигации по Колыме товары доставлялись в конечные пункты – Среднеколымск, Верхнеколымск и Нижнеколымск. С 1896 г. по ходатайству иркутского генерал-губернатора по Ольско-Колымскому тракту началась доставка казенных грузов. В начале XX в. наметилось снижение грузооборота через Ольскую бухту. Это было связано с прекращением морского сообщения между Владивостоком и Олой в 1905 г. из-за Русско-японской войны. Движение коммерческих грузов по тракту продолжалось до 20-х гг. XX в. [3, с. 102].

Второй этап в хозяйственном освоении рек, впадавших в Охотское море, был начат В. И. Фефиловым в 1908 г., после его прибытия на службу в Аянское отделение фирмы М. А. Коковина и И. А. Басова. Поводом к началу разведочных работ послужило крушение парохода «Тсинтау», зафрахтованного торговым домом и принадлежавшего «Добровольному флоту», в Охотском море, недалеко от Охотска. Во время шторма корабль не смог подойти к берегу, а возчики, ожидавшие прибытия судна для разгрузки, не смогли до него добраться. В результате погиб груз торгового дома «М. А. Коковин и И. А. Басов», состоявший из 2000 мест чая, 300 пудов табака, 50 пудов масла, 10 пудов сухарей, 30 пудов хлеба и муки, а также железные, медные, скобяные изделия, предназначенные для снабжения промыслового населения северных районов. Общий ущерб фирмы оценивался в 200 тыс. руб.⁵ После этого случая В. И. Фефилов обратил свое внимание на Алдому и одноименную бухту, расположенную в Охотском море в 80 км от Аяна.

Летом 1908 г. В. И. Фефилов снарядил экспедицию для обследования близлежащих прибрежных территорий. Основной его целью являлся поиск

⁴ НАРС (Я). Ф. 414. Оп. 1. Д. 5. Л. 3.

⁵ Там же. Д. 20. Л. 1–89.

бухты, защищенной от ветров, в которую беспрепятственно могли бы заходить морские суда для разгрузки. В августе 1908 г. В. И. Фефилов, наняв новопокровских крестьян Надеина и Филиппова, отправился к устью р. Алдома⁶. Эффективность функционирования речных путей сообщения на северо-восточных окраинах Российской империи зависела от таких факторов, как сезонность и ограниченность периода навигации, а также неравномерность глубин на различных участках рек. Поэтому одной из основных задач Фефилова была работа по промеру глубин Алдомы и определение масштаба судоходного участка. Необходимо было связать в единое транспортное образование бухту для захода морских судов, судоходное русло реки и сухопутный участок дороги для транспортировки грузов в Аян, Нелькан и Колыму. Кроме того, новый маршрут должен был стать безубыточным для предприятия и охватить значительный промысловый район для завоза грузов морским путем. Экспедиция В. И. Фефилова продлилась более двух месяцев. За это время ему удалось обнаружить и описать запасы строевого леса, расположенные недалеко от устья Алдомы⁷.

Для обустройства пристани и транспортировки грузов В. И. Фефилов нашел удобное место, защищенное от ветров, сенокосные угодья, а также уникальное озеро, в которое мог зайти пароход из устья Алдомы для погрузки леса. Но главным открытием Фефилова было то, что вблизи озера в долине Алдомы были обнаружены золотые россыпи, свободные для разработки. При этом необходимые материалы и техника для освоения россыпей могли быть привезены туда пароходом. По мнению Фефилова, устье р. Алдома было также удобно для выгрузки чаев [5, с. 61].

Позже В. И. Фефилов написал в главную контору торгового дома «М. А. Коковин и И. А. Басов» письмо, в котором подробно описал результаты экспедиции. «Маленький пароход в полную воду может заходить в озеро, а большой – останавливаться у самого устья. Недавно был случай, на устье у озера Улкан ночевал пароход из Владивостока и говорили, что весьма удобное место. Хребет от моря в 25 верстах, то есть, перевал и совсем не заметный с Аяна хребет за 90 верст, затем до Нелькана гор так же нет. Расстояние должно быть ближе и по этому пути покосов много. По р. Улкан очень много лесу строевого. Я прилагаю чертеж наскоро, что бы Вам удобно было понять, где эта местность. Дальше Улкана, заметил проходом из Охотска в одной соседней речке золото, оставил там провизию, но не успел разведать, уехал, а провизия там осталась. Я нынче осенью собрался совсем туда уехать, но тунгус запоздал, вечером приехал за мной, а утром началась пурга и выпал громадный снег. Это было 26 октября и пришлось остановиться. Снег упал на горах мне по горло»⁸.

Из-за наступивших морозов экспедицию пришлось закончить и вернуться в Аян, где В. И. Фефилов продолжил свою работу. Он совместно с

⁶ НАРС (Я). Ф. 414. Оп. 1. Д. 6. Л. 10–11.

⁷ Там же. Д. 6. Л. 13 об., 14.

⁸ Там же. Д. 16. Л. 14 об., 15.

А. Ф. Поповым, другим доверенным лицом фирмы, подал заявки в Приморское горное управление на разработку золотых россыпей, расположенных по течению р. Алдома⁹. В то же время Фефиловым была составлена подробная карта Алдомы и бухты Алдома с промерами и якорными стоянками для пароходов¹⁰. Для сухопутной транспортировки грузов из бухты Алдома В. И. Фефилов рассчитывал организовать бригаду из 10 работников – для освоения сенокосов, расположенных недалеко от бухты, и содержания лошадей. Перевозить товар сухопутным путем предполагалось от Алдомы до Май, где пароходы фирмы «Наследники А. И. Громовой» выполняли регулярные рейсы до Якутска. В северные районы грузы должны были перевозить подрядчики из коренных жителей края на оленях¹¹.

С открытием навигации 1909 г. начались работы на средства торгового дома «М. А. Коковин и И. А. Басов» по обустройству Якутско-Алдомского пути. Под руководством В. И. Фефилова были построены пристань, хозяйственные сооружения в устье Алдомы, восстановлены несколько участков тракта и небольшая верфь для строительства морских судов, оставшиеся после ликвидации Российско-Американской компании. Следует отметить, что Якутско-Алдомский путь был более удобен для транспортировки грузов, чем дорога из Охотска до Алдана, где сухопутный участок тракта длиной более 400 км шел через горные перевалы. Благодаря стараниям Фефилова пароход «Михаил», принадлежавший компании «М. А. Коковин и И. А. Басов», начал выполнять регулярные рейсы по рекам Мая и Алдан и перевозить грузы, доставленные туда из устья р. Алдома.

С 1909 г. фирмой «М. А. Коковин и И. А. Басов» были организованы разработки месторождений золота в долине Алдомы, обнаруженных В. И. Фефиловым. В устье Алдомы появились маломерные баркасы, перевозившие грузы с морских судов на берег для их дальнейшей транспортировки на Колыму и в Якутск. Карта промера глубин Алдомы, составленная В. И. Фефиловым, позволила увеличить судоходный участок реки. На р. Ола В. И. Фефиловым были открыты богатые ресурсы рыбы, пригодные для промышленного лова и поставки в промысловые районы Северо-Востока Сибири. Рыбным промыслом занимались жители прибрежных селений Ольского, Тауйского, Ямского. Пойманную за рыболовный сезон высокосортную рыбу транспортировали и реализовывали в магазинах и отделениях фирмы «М. А. Коковин и И. А. Басов» в Якутске, Олекминске, Бодайбо и др.

Развитие судоходства на реках северо-восточных рубежей Российской империи шло одновременно с поиском и освоением новых природных ресурсов. В. И. Фефилов, проведя большую часть своей службы в компании М. А. Коковина и И. А. Басова в экспедициях и разъездах, внес весомый вклад в экономическое развитие края. Согласно работам по обустройству бухт и портов с властями, В. И. Фефилов добился ввода в хозяйственный оборот Российской империи таких важных транспортных артерий, как Ольско-Колымский и

⁹ НАРС (Я). Ф. 414. Оп. 1. Д. 6. Л. 14.

¹⁰ Там же. Л. 22.

¹¹ Там же. Л. 13–14.

Якутско-Алдомский тракты. Благодаря Фефилову в начале XX в. получило развитие речное судоходство по рекам Ола и Алдома, увеличился поток грузов, следовавших морским путем, для населения обширных и отдаленных северо-восточных районов края.

Список литературы

1. Дамешек Л. М., Кушнарёва М. Д. Роль представителей торгового дома «М. А. Коковин и И. А. Басов» в освоении северо-востока Сибири в начале XX в. // Гуманитарные науки в Сибири. 2014. № 4. С. 23–27.
2. Зензинов В. М. Очерки торговли на севере Якутской области. М. : Наука, 1916. 95 с.
3. Казарян П. Л. Сухопутные сообщения Северо-Восточной России (XVII в. – 1920 г.). Якутск : Изд-во СВФУ, 2012. 147 с.
4. Константинов М. М. Пушной промысел и пушная торговля в Якутском крае. Иркутск, 1921. 81 с.
5. Кушнарёва М. Д. Пушная торговля в Северо-Восточной Сибири в переписке представителей фирм с крупным капиталом во второй половине XIX – начале XX в. Иркутск : Изд-во ИГУ, 2017. 173 с.
6. Энциклопедический словарь по истории купечества и коммерции Сибири : в 2 т. Новосибирск : Гео, 2012. Т. 1. 450 с.

References

1. Dameshek L.M., Kushnareva M.D. Rol predstavitelei torgovogo doma “M.A. Kokovin i I.A. Basov” v osvoenii severo-vostoka Sibiri v nachale XX v. [The Role of Representatives of the Trading House “M.A. Kokovin and I.A. Basov” in the Development of the North-East of Siberia at the Beginning of the 20th Century]. *Gumanitarnye nauki v Sibiri* [Humanities in Siberia], 2012, no. 4, pp. 23-27. (in Russian)
2. Zenzinov V.M. *Ocherki torgovli na severe Yakutskoi oblasti* [Essays on Trade in the North of the Yakutsk Region]. Moscow, Nauka Publ., 1916, 95 p. (in Russian)
3. Kazaryan P.L. *Sukhoputnyye soobshcheniya Severo-Vostochnoy Rossii (XVII v. – 1920 g.)*. [Overland Communications of North-Eastern Russia (17th Century – 1920)]. Yakutsk, SVFU Publ., 2012, 147 p. (in Russian)
4. Konstantinov M.M. *Pushnoy promysel i pushnaya torgovlya v Yakutskom krae* [Fur Fishing and Fur Trade in the Yakutsk Region]. Irkutsk, 1921, 81 p. (in Russian)
5. Kushnareva M.D. *Pushnaya torgovlya v Severo-Vostochnoy Sibiri v perepiske predstaviteley firm s krupnym kapitalom vo vtoroy polovine XIX – nachale XX v.* [Fur trade in North-Eastern Siberia in correspondence of representatives of companies with large capital in the second half of the 19th – early 20th centuries]. Irkutsk, IGU Publ., 2017, 173 p. (in Russian)
6. *Entsiklopedicheskiy slovar po istorii kupechestva i kommertsii Sibiri* [Encyclopedia of the History of Merchants and Commerce of Siberia]. In 2 vols. Novosibirsk, Geo Publ., 2012, vol. 1, 450 p. (in Russian)

Сведения об авторе

Кушнарёва Маргарита Дмитриевна
доктор исторических наук, доцент,
кафедра прикладной информатики
и документоведения
Иркутский государственный университет
Россия, 664003, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1
e-mail: rita270880@mail.ru

Information about the author

Kushnareva Margarita Dmitrievna
Doctor of Sciences (History), Associate
Professor, Department of Applied
Informatics and Records Science
Irkutsk State University
1, K. Marx st., Irkutsk, 664003,
Russian Federation
e-mail: rita270880@mail.ru

Статья поступила в редакцию **07.04.2022**; одобрена после рецензирования **05.05.2022**; принята к публикации **10.11.2022**
The article was submitted **April, 07, 2022**; approved after reviewing **May, 05, 2022**; accepted for publication **November, 10, 2022**