

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ (КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)

М. В. Сабайдаш

*Государственный университет морского и речного флота
им. адмирала С. О. Макарова, Санкт-Петербург, Российская Федерация*

Российские морские порты в сравнении с другими отраслями экономики развивались медленнее, темпы роста их грузооборота были значительно меньше темпов роста промышленного и сельскохозяйственного производства. Низкая покупательная способность населения, высокая конкуренция на мировых рынках российских экспортных товаров препятствовали увеличению импорта и экспорта. Сеть железных дорог, имевших правительственные преференции, составляла конкуренцию морским портам и не позволяла значительно увеличить каботажные перевозки. Российские порты отставали от крупнейших портов Западной Европы по объёму грузооборота и технической оснащённости. В российских портах из-за недостатка причальных мест, оборудования и складов на территории порта грузовые операции занимали значительное количество времени. Высокие расходы судовладельцев в морских портах увеличивали фрахт и стоимость товаров для конечных потребителей, что в целом негативно влияло на развитие российской экономики. Небольшие (относительно инвестиционных потребностей) объёмы личных и акционерных капиталов, а также высокая инфляция не позволяли финансировать строительство и модернизацию портов за счёт частных инвесторов. Привлечению частных капиталов препятствовала высокая централизация системы управления морскими портами. Исторически сложившаяся система собственности в российских портах определила практически единственный источник финансирования – обремененный огромными долгами государственный бюджет, в приоритеты которого не входило развитие морских портов. Их финансирование было в сотни раз меньше объёмов финансирования портов стран Западной Европы и США. Проведён анализ объёмов и динамики грузооборота российских морских портов в сравнении с аналогичными показателями портов Западной Европы и США, изучены отношения собственности в морских портах, представлены уровни технологического развития. Проанализирована система управления морскими портами в России; проведено сравнение уровня развития морских портов с уровнем развития промышленности и сельского хозяйства.

Ключевые слова: морские порты, ретроспективный анализ, грузооборот, отношения собственности, источники финансирования.

Для цитирования: Сабайдаш М. В. Ретроспективный анализ экономического развития морских портов России (конец XIX – начало XX века) // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2019. № 2. С. 58–71. DOI: 10.24143/2073-5537-2019-2-58-71.

Введение

Индустриализация российской экономики началась после крестьянской реформы 60-х гг. XIX в., вместе с промышленностью начали развиваться международная торговля и морские порты. Деятельность морских портов Российской империи в этот период исследована мало, большинство работ посвящены советскому времени и современности. Изучение закономерностей развития на основе последних достижений экономической науки позволяет лучше понять успехи, противоречия и трудности в деятельности морских портов сегодня. Вышеперечисленное определяет актуальность темы исследования.

Целью исследования является выявление закономерностей экономического развития морских портов России в конце XIX – начале XX в. с точки зрения современной экономической науки. В процессе достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- провести анализ объёмов и динамики грузооборота российских морских портов, сравнить с аналогичными показателями портов Западной Европы и США;
- оценить уровень технологического развития морских портов;
- изучить отношения собственности в морских портах;

- провести анализ системы управления морскими портами в России;
- сравнить уровень развития морских портов с уровнем развития промышленности и сельского хозяйства;
- изучить источники финансирования деятельности морских портов.

Динамика грузооборота российских портов и уровень их технологического развития

В конце XIX – начале XX в. обороты российской внешней торговли постепенно увеличивались. Объём экспортных грузов в 1913 г. увеличился по сравнению с 1894 г. в 1,53 раза и составил 23 553,6 тыс. т. Объём импортных грузов увеличился почти в 3 раза и достиг 14 985,6 тыс. т. Основным экспортным грузом в рассматриваемом периоде была сельскохозяйственная продукция, в том числе пшеница, рожь, ячмень, овес, гречиха, мука, масло, яйца, икра, спирт. На её долю в течение двух десятилетий перед Первой мировой войной приходилось около 60 % от стоимости экспорта. Экспорт сырья и полуобработанных материалов (дерево строительное, доски, семена масличные, лен, пенька, металлы, нефть и нефтепродукты) составлял около 30 % от стоимости экспорта. До войны российские товары охотно экспортировали Германия, Великобритания и Голландия. В 1909–1913 гг. экспорт в эти три страны приблизился к 62 % от стоимости всего экспорта. Основными импортными грузами были сырье и полуобработанные материалы: каменный уголь, кокс, химические и фармацевтические материалы, краски, железо, медь, никель, олово, свинец, цинк, хлопок-сырец, шёлк-сырец и т. д. Их стоимость приближалась к 50 % от стоимости всего импорта. Вторая по значимости группа импорта состояла из готовых изделий. Их стоимость за рассматриваемый период превысила 30 % стоимости импорта, а в 1915 г. достигла 39 %. До войны более половины всех иностранных товаров доставляли в Россию из Германии и Великобритании, в пятилетие 1909–1913 гг. средняя стоимость импортируемых из этих стран товаров была чуть менее 57 % [1].

Большую часть внешнеторговых грузов России перевозили морским транспортом. В начале XX в. в России было 49 портов: 3 – в бассейне Белого моря и Северного Ледовитого океана (СЛО), 8 – Балтийского моря, 26 – Чёрного моря, 7 – Каспийского моря, 2 – Тихого океана, 3 порта располагались в устье р. Дунай. По количеству портов Российская империя значительно отставала от Европейских стран, в частности, в это же время в Великобритании действовали почти 500 портов, во Франции – 146 [2].

В 1912–1914 гг. 70–80 % российского экспорта по объёму и около 70 % по стоимости приходилось на морской транспорт. В эти же годы около 60 % российского импорта по объёму и около 50 % по стоимости также перевозилось морским транспортом. Морские порты перегружали не только экспортно-импортные грузы, но и каботажные, их объём увеличивался вследствие общего роста экономики. Грузооборот всех портов в 1912 г. вырос по сравнению с 1905 г. в 1,14 раза и превысил 43 млн т (табл. 1).

Таблица 1

Грузооборот морских бассейнов и крупнейших портов России (1905–1912 гг.)

Бассейн	Порт	Грузооборот, тыс. т							
		1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
Белое море и СЛО	Архангельск	726,3	716,8	649,9	799,8	986,5	990,4	992,4	1 043,6
	Прочие порты	56,1	71,5	67,3	84,4	78,7	75,4	73,7	100,4
	Всего по бассейну	782,4	788,4	717,2	884,3	1 065,2	1 065,8	1 066,1	1 144,0
Балтийское море	Санкт-Петербург – Кронштадт	4 308,9	3 878,0	3 888,5	4 402,4	4 823,1	5 170,6	5 486,7	5 440,2
	Рига	2 307,8	2 639,3	2 733,2	2 876,6	3 492,2	3 826,1	3 785,9	4 006,9
	Либава	1 281,7	987,9	873,3	967,4	1 213,9	1 244,7	1 358,9	1 375,4
	Прочие порты	1 284,7	1 263,9	1 421,1	1 708,4	2 044,9	2 071,0	1 992,7	2 065,0
	Всего по бассейну	9 183,0	8 769,0	8 916,1	9 954,8	11 574,0	12 312,3	12 624,3	12 887,5
Чёрное и Азовское моря	Одесса	3 663,9	4 104,4	3 617,7	2 998,7	3 276,5	3 692,7	4 355,2	3 259,9
	Николаев	1 864,1	2 173,4	1 716,8	1 414,1	2 231,2	2 592,4	2 410,5	1 632,9
	Мариуполь	1 403,2	1 295,9	1 458,8	1 598,5	1 839,0	1 903,9	1 856,2	1 854,2
	Таганрог	2 099,7	1 436,1	1 396,8	1 504,8	2 546,3	2 864,6	2 061,3	1 742,7
	Новороссийск	1 078,8	1 090,8	1 144,9	916,0	1 724,6	1 664,2	1 898,8	1 510,3
	Поти	592,0	790,1	775,9	637,9	826,9	923,3	866,8	993,0
	Батум	863,6	775,8	872,2	931,8	923,0	1 007,9	1 087,0	1 142,4
	Прочие порты	3 837,5	3 537,3	2 966,3	3 782,5	3 744,3	4 357,1	4 637,0	3 250,0
	Всего по бассейну	15 402,9	15 203,7	13 949,5	13 784,2	17 111,7	19 006,1	19 172,8	15 385,5

Окончание табл. 1

Бассейн	Порт	Грузооборот, тыс. т							
		1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
Тихий океан	Владивосток	176,8	405,9	303,7	471,0	551,5	817,5	933,1	1 215,6
	Прочие порты	8,5	65,4	63,7	60,2	56,8	106,5	92,0	64,2
	Всего по бассейну	185,4	471,2	367,4	531,2	608,3	923,9	1 025,1	1 279,8
Каспийское море	Баку	5 700,4	4 756,6	5 398,1	5 079,0	5 323,0	5 561,9	6 014,6	5 508,2
	Астрахань	5 374,6	4 520,0	5 071,5	4 797,6	5 246,0	5 424,9	5 945,9	5 191,8
	Прочие порты	1 124,0	1 196,7	989,1	1 041,3	1 132,1	1 362,6	1 727,3	1 573,8
	Всего по бассейну	12 198,9	10 473,2	11 458,7	10 917,9	11 701,0	12 349,4	13 687,9	12 273,7
Всего по портам		37 815,6	35 791,3	35 548,0	36 148,2	42 143,6	45 755,1	47 704,3	43 098,4

Развитие Тихоокеанского бассейна в начале XX в. было самым динамичным. Его грузооборот увеличился почти в 7 раз в 1912 г. по сравнению с 1905 г., хотя доля оставалась низкой, не больше 3 % (табл. 2).

Таблица 2

Доля морских бассейнов в грузообороте портов (1905–1912 гг.)

Бассейн	Доля в грузообороте, %							
	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
Белое море и СЛО	2,1	2,2	2,0	2,4	2,5	2,3	2,2	2,7
Балтийское море	24,3	24,5	25,1	27,5	27,5	26,9	26,5	29,9
Чёрное и Азовское моря	40,7	42,5	39,2	38,1	40,6	41,5	40,2	35,7
Тихий океан	0,5	1,3	1,0	1,5	1,4	2,0	2,1	3,0
Каспийское море	32,3	29,3	32,2	30,2	27,8	27,0	28,7	28,5

Наиболее значимым для внешней торговли и каботажного судоходства был бассейн Чёрного и Азовского морей. Его грузооборот превышал 1/3, а в некоторые годы 40 % грузооборота всех портов (табл. 2). Второй по значимости бассейн – Балтийский, его грузооборот приблизился к 30 % в 1912 г., немного отставал от него Каспий, перед Первой мировой войной Россия активно добывала каспийскую нефть. Доли грузооборота двух южных бассейнов – Чёрного и Азовского (а также Каспийского) – снижаются, а доли Балтийского и Белого морей увеличиваются.

Суммарный грузооборот всех портов России в 1910 г. примерно был равен суммарному грузообороту по объёму и по стоимости двух европейских портов – Антверпена и Гамбурга. Грузооборот порта Санкт-Петербург (Кронштадт) был меньше грузооборота Нью-Йоркского порта почти в 5 раз (табл. 3).

Таблица 3

Грузооборот крупнейших мировых портов и портов России в 1910 г.*

Порт	Грузооборот		Относительно Лондона	
	тыс. т	тыс. долл.	по объёму	по стоимости
Лондон	20 228	2 570 749	1	1
Ливерпуль	14 341	1 451 278	0,71	0,56
Гамбург	22 308	1 388 524	1,10	0,54
Антверпен	23 802	1 037 472	1,18	0,40
Нью-Йорк	25 585	1 587 977	1,26	0,62
Порты России	45 755	2 173 186	2,26	0,85

* Составлено по [2–4].

Крупнейшими портами Российской империи в начале XX в. были Баку, Санкт-Петербург и Астрахань, их суммарный грузооборот составлял примерно 36 % от грузооборота всех портов. Рост объёмов внешней торговли и каботажного судоходства требовали увеличения мощности российских портов. Кроме того, во второй половине XIX и начале XX в. началась технологическая гонка, связанная с увеличением размеров морских судов, за ними и в настоящее время порты успевают с трудом. Увеличение размеров судов позволяет снизить расходы судоходных компаний. Большие размеры судов потребовали увеличения глубины и площади портов, повышения производительности портовой техники, увеличения складских площадей, протяжённости железнодорожных путей и улучшения условий на внутренних водных путях.

Строительство железных дорог, которые были приоритетным видом транспорта для огромной страны, стало мощным толчком для развития российских морских портов. Железнодорожное строительство позволило увеличить зону влияния портов, hinterland (внутренних районов страны, расположенных вглубь от прибрежной полосы) [5]. В результате экспорт российских грузов, таких как зерно, лес, продукты птицеводства и животноводства, увеличился. Для Санкт-Петербурга важным этапом в развитии порта стало строительство Николаевской железной дороги, а также железной дороги из Вологды и Вятки; для Владивостока – Транссибирской магистрали; для Архангельска – железной дороги от Москвы, а особенно от Перми до Котласа, которые приблизили порт к центральным районам, Уралу и Западной Сибири.

Виндава (Вентспилс) была соединена с Москвой дорогой, построенной частным Обществом Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. После постройки Либаво-Роменской железной дороги грузы прибывали в Либавский порт из Черниговской, западной части Киевской и северной части Полтавской губерний. Кроме этого района хлебные грузы доставлялись из огромной области центральной России. Строительство в 1869 г. Суэцкого канала связало Одессу с Дальним Востоком и Восточной Сибирью.

Россия бедна удобными естественными гаванями, которые не требуют больших вложений в создание портовых сооружений, обеспечивающих безопасность, удобство входа и выхода в порт.

В Санкт-Петербурге в последней четверти XIX в., с увеличением осадки морских судов, портовые операции приходилось вынужденно совершать в Кронштадте, выгружая товары на лихтера и получая товар с лихтеров, представляющих собой каботажные суда для перевозки товаров между Кронштадтом и Петербургом. С открытием Морского канала в 1885 г. было восстановлено значение Санкт-Петербурга как морского порта. Однако и после этого порт не соответствовал потребностям торговли и судоходства, т. к. исторически порт начал развиваться по линии канала, поэтому он оказался беден причальными линиями, простирающимися главным образом по левому берегу и левой дамбе Морского канала, по всей их длине. Потребностям судоходства и торговли больше отвечал бы компактный порт, сосредоточенный в одном месте, то есть представляющий собой пространство, изрезанное каналами и гаванями, чтобы получить причальные линии большей протяженности. Не было отдельных гаваней для основных импортных и экспортных грузов, суда загружались и выгружались в одном месте, что задерживало грузовые операции и влекло за собой излишние простои судов. Разные виды грузов, такие как хлеб, лес, уголь и т. д., взаимно мешали друг другу и ухудшали качество один другого.

Ещё одной проблемой являются климатические условия: у России мало незамерзающих портов. Даже в южных портах, таких как Одесса, Мариуполь, Николаев, в зимние месяцы необходимы ледоколы, чтобы работа портов не прерывалась. Единственным незамерзающим портом на Балтике была Либав (Лиепая), поэтому в зимнее время он работал более напряженно, т. к. сюда направлялись грузы из Петербургского, Рижского и Виндавского портов, когда навигация в них прекращалась. В портах Балтийского и Белого морей ледоколов не хватало. Петербург нуждался в пяти ледоколах, в том числе двух морских, Архангельск – в одном. Единственный закрепленный за портом Санкт-Петербург буксирно-ледорезный водоотливной теплоход «Орешек» был ещё и спасательным средством. Ледоколы «Ермак» и «Владимир» уходили в Ревель (Таллин) и Ригу, сокращая сроки навигации в Санкт-Петербурге [6].

Мировое портостроение всегда связано с изменением природных условий и приведением их в соответствие с потребностями судоходства и портовой деятельности. Во всех портах необходимы работы по увеличению и углублению акватории порта, улучшению судоходных условий, сооружению многочисленных каналов. Портам необходимы железные дороги не только для перемещения грузов внутри порта, но и для их соединения с другими частями страны. Все эти улучшения требуют вложений, и чем больше средств инвестируется в порт, тем удобнее порт для судо- и грузовладельцев, тем больше груза он способен переработать.

Марсель, Генуя, Триест, Дюнкерк расположены непосредственно на берегу моря, их порты образовались в удобных естественных бухтах и проливах. В процессе развития этих портов пришлось строить искусственные сооружения, чтобы отделить участки моря или затопляемого берега для портовой деятельности. В порту Генуя, имеющем удобную природную бухту, пришлось выстроить западный мол, чтобы защитить суда от сильных ветров. Кроме того, бухта окружена горами, строительство подъездных дорог в горах намного дороже, чем на равнине.

Крупнейшие порты Англии и Северной Европы в конце XIX – начале XX в. располагались на реках, часто достаточно далеко от моря. Первое место по отдалённости от моря занимал Гамбург. Эльба, на которой он расположен, впадала в море через 120 км. Следующими были Бремен – в 109 км от моря, Антверпен – в 87 км, Манчестер – в 80 км, Лондон – в 76 км, Эмден – в 59 км, Бремерхафен – в 53 км, Саутгемптон – в 42 км, Роттердам – в 32 км, Ливерпуль – в 19 км, Любек – в 17 км. Несмотря на это порты создали условия, чтобы принимать крупнейшие суда по рекам, на которых несколько десятков лет назад было невозможно даже речное судоходство, как это было в Роттердаме [2].

В Нью-Йоркском порту, несмотря на его благоприятное географическое положение, пришлось проводить работы по исправлению входа в порт, по улучшению самого порта и примыкающих к нему водных путей. Для устройства удобного входа в порт пришлось убрать рифы на Ист-Ривер. Некоторые из них были взорваны, а через опасное место прорыт канал в 26 футов глубиной и построены в нескольких местах направляющие дамбы. Работы по исправлению входа в порт, которые были профинансированы федеральным правительством, стоили приблизительно 250 млн долл. (около 490 млн руб.) [3].

Проект модернизации порта Амстердам в начале XX в. с обустройством набережных за счёт государства и приобретением оборудования за счёт города оценивался в 300 млн франков (более 100 млн руб.) [2]. Бремен затратил на расширение и модернизацию порта 143 млн марок (приблизительно 66 млн руб.) за счёт кредита под 3,5 % годовых на 65 лет. Новые бассейны Бремерхафена были построены под гарантии Германского Ллойда, который гарантировал Бремену доход на капитал 3,5 % годовых. Если доход был меньше, Ллойд доплачивал Бремену разницу, если больше – получал избыток в свою пользу. Защитный мол в порту Генуя в конце XIX в. был построен за счёт пожертвований герцога Галлиера в сумме 20 млн лир. Расходы на сооружение и оборудование порта Марсель достигли 147,37 млн франков (приблизительно 55 млн руб.). Крупнейшие европейские и американские порты имели возможность для расширения и модернизации и активно использовали разные источники финансирования.

В периоды 1903–1907, 1910–1911, 1912–1914, 1916 гг. казной, которая была собственником подавляющей части территорий и имущества российских портов, было израсходовано на их строительство, оборудование и содержание около 126 млн руб. Если предположить, что в те годы, за которые отсутствуют данные (1908, 1909, 1915 гг.), финансирование не отличалось от среднего, то можно считать, что за период 1903–1916 гг. было истрачено около 150 млн казенных средств на нужды всех российских портов [7–13]. Это примерно в 3 раза меньше, чем было затрачено на обустройство одного Нью-Йоркского порта. Таким образом, главной проблемой развития российских портов в конце XIX – начале XX в. был недостаток финансирования.

Российские порты испытывали острую нехватку перегрузочной техники, складских помещений, элеваторов, холодильников (табл. 4).

Таблица 4

Наличие оборудования в крупнейших портах мира и России (1907–1910 гг.)*

Порт	Количество, ед.	
	Сухих и плавучих доков	Портовое оборудование
Лондон	26	Около 1 400
Ливерпуль	21	225
Гамбург	10	До 1 000
Антверпен	8	305
Роттердам	7	126
Генуя	4	154
Санкт-Петербург	1	< 10
Виндава	Нет	< 10
Одесса	Нет	< 20
Николаев	Нет	< 40
Либава	Нет	< 10
Рига	1	< 10

* Составлено по [2, 6, 14–18].

Протяжённость железнодорожных путей на территории российских портов была значительно меньше, чем в европейских и североамериканских портах. Почти все российские порты были плохо освещены в ночное время, в некоторых не было водопровода и канализации. Акватории были плохо оборудованы навигационными знаками.

В российских портах из-за недостатка причальных мест, оборудования и складов на территории порта грузовые операции занимали много времени. Расходы грузо- и судовладельцев были часто в несколько раз больше, чем в европейских портах [19, 20]. Это увеличивало фрахт и, в конце концов, сказывалось на стоимости товаров для потребителей. При грузовых операциях в основном использовался ручной труд, погрузочно-разгрузочные работы проводились артелями грузчиков, которых нанимали грузо- или судовладельцы. Уровню портовой механизации современник даёт следующую характеристику: «Единственный механизм называется «мужик» [19, с. 58].

Отношения собственности в морских портах

Морские порты в Российской империи рассматривались, прежде всего, как могучее орудие политической и военной силы. Участие в мировой торговле и экономическая функция стояли на втором месте. Общеизвестным было мнение, что порты – это общегосударственное дело, только правительство, стоящее выше частных интересов, которые вступают в противоречие друг с другом, может заведовать портовым делом. Государственные интересы ставились на первое место, считалось, что частные компании не могут полностью следовать этим интересам, т. к. они стараются, прежде всего, получить прибыль для себя. Передача портов в собственность или под управление городского или биржевого сообщества также представлялась нецелесообразной. «Они (порты) должны быть всецело сосредоточены в руках специального государственного органа, по возможности самостоятельного и не делящего власти с другими» [21, с. 7]. Государство в лице правительства полностью следовало этим принципам. Считалось, что государственная собственность и государственное управление портами нисколько не препятствуют частной инициативе. Однако даже самые незначительные вопросы подлежали рассмотрению и утверждению в Главном управлении торгового мореплавания и портов.

Территории портов, за редким исключением, принадлежали казне, их строительство и текущая деятельность финансировались за счёт казны, а общее руководство было сосредоточено в руках Министерства торговли и промышленности, в Главном управлении торгового мореплавания и портов. В распоряжение этого ведомства поступали портовые сборы и средства, полученные за аренду казенного имущества в портах.

Территория морских портов в Российской империи была обычно разделена между следующими государственными ведомствами: Министерством торговли и промышленности, Министерством финансов, Министерством внутренних дел, Министерством путей сообщения. В собственности Министерства торговли и промышленности находилась основная часть территории и оборудования портов, в собственности Министерства финансов – участки, на которых проводились таможенные действия в соответствии с законодательством. Министерству внутренних дел принадлежали участки, на которых располагались противопожарная служба, органы охраны правопорядка (полиция) и врачебно-санитарные учреждения. Министерство путей сообщения было собственником части территории порта, если к порту подходила казенная железная дорога. Некоторые участки порта могли принадлежать другим государственным ведомствам: Морскому (военному) ведомству, органам городской власти, если порт располагался на территории, принадлежащей городу. Центральное управление деятельностью морских портов осуществлял специальный орган Министерства торговли и промышленности – Главное управление торгового мореплавания и портов. Управлением текущей деятельности морских портов занимались Портовые управления или Присутствия по портовым делам, в которые входили представители центральных министерств, органов городского управления и арендаторов. Участки территории портов с казенным оборудованием или без него сдавали в аренду или концессии частным лицам и обществам на длительные сроки. Арендаторы имели право развивать арендованные участки, вести строительство и покупать оборудование, необходимое для их деятельности, но эти действия требовали согласования в органах центрального управления. Степень централизации в управлении деятельностью портов была чрезвычайно высока, что подтверждают многие исследованные материалы [2, 20, 21].

Только в трёх портах Российской империи участки на их территории принадлежали частным лицам и обществам. Первый – Рижский порт. Рига исторически была частью Ганзейского союза. Основные портовые сооружения были построены за счёт казны, небольшая часть – за счёт средств Рижского городского управления. Участки в порту принадлежали казне, Рижскому городскому управлению, Рижскому биржевому купечеству, другим учреждениям. Почти половина территории порта принадлежала частным лицам и обществам.

Два других порта с участками, Виндава и Либава, находившиеся в частной собственности, также были расположены на территории современных стран Балтии, к ним подходили частные железные дороги – Виндаво-Рыбинская и Либаво-Роменская, которым и принадлежала часть портовой территории. Часть Санкт-Петербургского порта относилась к городу, т. к. в конце XIX в. порт расширился на городские территории.

Финансирование морских портов

Работы в области портостроительства (сооружение морских каналов, дноуглубительные работы, установка навигационных знаков, строительство молов, мостов, причальных линий, набережных, приобретение ледоколов и судов портового флота, а также содержание и ремонт портового хозяйства, финансирование органов управления) проводились за счёт средств Министерства торговли и промышленности по части торгового мореплавания и портов по сметам доходов и расходов. Организация и содержание врачебно-санитарной и противопожарной служб, полицейских участков финансировались за счёт средств Министерства внутренних дел; таможенной службы – за счёт Министерства финансов; строительство и содержание железнодорожных путей – за счёт Министерства путей сообщения или частных железных дорог. Строительство эллингов, доков, зданий, складов, мостовых, водопровода, канализации, устройство освещения, покупка и установка погрузочно-разгрузочных механизмов, их содержание и ремонт могли производиться за счёт собственника участка либо за счёт арендатора или концессионера.

Расходы казны по части торгового мореплавания и портов в 1910–1914 гг. были не больше 0,7 % всех государственных расходов. Финансирование развития портов не было приоритетной задачей для государства. Расходы на содержание казенных железных дорог превышали расходы на торговое мореплавание и порты в эти годы в 26–45 раз (табл. 5).

Таблица 5

Государственные расходы за 1910–1914 гг.*

Государственные расходы и их доля, тыс. руб.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1914 г.
Министерство Императорского двора	16 835	16 734	17 375	16 359,6	16 359,6
Содержание высших государственных учреждений (Дума, Госсовет, Госканцелярия и т. д.)	9 041	8 168	8 102	8 815,5	8 317
Ведомство Святейшего Синода	34 201	36 853	39 976	44 219,8	53 093,2
Министерство внутренних дел	164 121	167 917	178 669	180 499,6	206 539,6
Министерство финансов	409 412	403 244	424 653	481 721,3	498 163,1
Министерство юстиции	75 870	78 786	84 014	88 649,5	104 909,3
Министерство иностранных дел	6 633 000	7 163 000	8 142 000	7 230 065	7 774 727
Министерство народного просвещения	79 840	97 883	118 147	142 736,2	169 579,4
Министерство путей сообщения	537 316	543 110	555 203	639 411,6	719 088,8
– в том числе по эксплуатации и улучшению казенных железных дорог	505 329	509 010	516 558	593 967,12	666 302,4
Доля расходов по эксплуатации и улучшению казенных железных дорог, %	20,4	20,1	19,0	18,3	18,4
– в том числе ремонт и содержание внутренних водных путей и шоссейных дорог	29 155	31 081	35 455	42 100,3	48 932,7
Министерство торговли и промышленности	39 163	41 627	53 547	60 658,8	70 892,6
– в том числе по части торгового мореплавания и портов	11 136	12 954	17 961	22 187,9	25 261,2
Доля расходов по части торгового мореплавания и портов, %	0,5	0,5	0,7	0,7	0,7
Главное управление землеустройства и земледелия	85 642	103 509	119 891	135 503	157 520,3
Главное управление государственного коннозаводства	1 913	2 171	2 876	2 593,4	4 583,5
Военное министерство и Морское ведомство	580 798	614 337	702 355	779 130,6	867 676,1
Доля расходов на Военное министерство и Морское ведомство, %	23,4	24,2	25,8	24,0	24,0
Государственный контроль	10 219	10 768	11 130	11 975,6	12 918,7
Платежи по государственному займам	409 002	399 318	393 660	402 759,8	402 107,6

Государственные расходы и их доля, тыс. руб.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1914 г.
Доля расходов на платежи по государственным займам, %	16,5	15,8	14,5	12,4	11,1
Экстренные и чрезвычайные расходы	16 851	4 407	4 023	248 294,7	314 045,9
Всего (расходы)	2 476 857	2 535 995	2 721 763	3 250 559	3 613 569,4
Превышение расходов по эксплуатации и улучшению казенных железных дорог над расходами по части торгового мореплавания и портов, количество раз	45,4	39,3	28,8	26,8	26,4

* Составлено по [22–26].

Структура расходов государственного бюджета в 1910–1914 гг. имела военную направленность. Расходы на Военное министерство и Морское ведомство стояли на первом месте и составляли 23–26 % государственного бюджета. Второе место (18–20 %) занимали расходы на содержание казенных железных дорог. Затраты на их строительство финансировались за счёт выпуска государственных облигаций. Третье место – финансирование государственных займов (11–16 %).

Накопленный к 1913 г. государственный долг был сопоставим с расходами бюджета за год в 1912–1914 гг. [27]. Железнодорожные займы составляли приблизительно 1/3 часть. В военный 1916 г. долг значительно увеличился, а в 1917 г. превысил 25 млрд руб.

Инвестиции в строительство казенных железных дорог, профинансированные за счёт выпуска государственных облигаций более чем 60 раз, превышали суммарные расходы казны на реконструкцию и эксплуатацию морских портов в 1910–1914 гг. Доходы от эксплуатации казенных железных дорог уступали только доходам от казенной винной операции и были больше поступлений косвенных налогов [22–26, 28].

Расходы Министерства торговли и промышленности по части Главного управления торгового мореплавания и портов с 1903 г. по 1916 г. превышали доходы этого ведомства в 3–4 раза [7–13]. Около 90 % доходов составляли пошлины на товары и суда в портах, которые не покрывали даже половину расходов ведомства. Пособия судоходным компаниям выплачивались на возмещение текущих затрат, приобретение и ремонт судов. В 1903–1907, 1911, 1916 гг. эти пособия иногда превышали доходы по Главному управлению торгового мореплавания и портов и колебались от 74,8 до 114,1 % всех государственных доходов и от 15 до 37,3 % всех государственных расходов ведомства.

Суда как объекты инвестирования требуют значительно меньше финансовых вложений, чем объекты портовой инфраструктуры, однако расходы ведомства по портам за рассматриваемый период превышали пособия судоходным предприятиям всего в 1,5–4 раза. Это обстоятельство ещё раз доказывает, что государство не рассматривало развитие морских портов в качестве приоритетной задачи.

Централизация управления российскими портами не имела аналога в развитых странах Европы и США. Европейский и американский опыт строительства и эксплуатации портов даёт разнообразные примеры отношений между государством, территорией, на которой расположен порт, и частными предприятиями и лицами.

Недостаток инвестиций, обусловленный исторически сложившейся структурой собственности в российских портах, отрицательно влиял на их развитие. Темпы роста промышленного и сельскохозяйственного производства были намного выше темпов роста грузооборота российских портов, который в период с 1905 по 1912 г. составлял в среднем 1,9 % в год (см. табл. 1, 6).

Таблица 6

Развитие сельского хозяйства, промышленности, добычи полезных ископаемых и железных дорог в России (1885–1912 гг.)

Показатель	1885 г.	1912 г. (железные дороги – 1910 г.)	Индекс объёма производства (объём производства за 1885 г. = 1)	Средний ежегодный темп роста, %
Сбор пшеницы, тыс. т	4 439,3	12 557,7	2,8	3,9
Сбор ржи, тыс. т	16 400,3	22 538,7	1,4	1,2
Сбор ячменя, тыс. т	1 993,9	7 535,5	3,8	5,0
Добыча нефти, тыс. т	1 840,0	9 044,8	4,9	6,1

Окончание табл. 6

Показатель	1885 г.	1912 г. (железные дороги – 1910 г.)	Индекс объёма производства (объём производства за 1885 г. = 1)	Средний ежегодный темп роста, %
Добыча каменного угля, тыс. т	4 163,2	30 472,0	7,3	7,7
Добыча железной руды, тыс. т	1 043,2	8 019,2	7,7	7,8
Добыча марганцевой руды, тыс. т	59,1	800,9	13,5	10,1
Добыча меди, тыс. т	4,4	32,7	7,4	7,7
Производство чугуна, тыс. т	492,9	4 100,2	8,3	8,2
Производство железа и стали, тыс. т	1 011,2	8 039,8	8,0	8,0
Производство сахара, тыс. т	464,6	1 762,2	3,8	5,1
Производство спирта, тыс. ведер	78 551,0	123 313,0	1,6	1,7
Производство пива, тыс. ведер	32 571,0	89 347,0	2,7	3,8
Объём перевезённых грузов, тыс. т:				
– по казенным железным дорогам	2 625,6	129 953,6	49,49	16,89
– по частным железным дорогам	39 228,8	55 283,2	1,41	1,38
– по всем железным дорогам	41 854,4	185 236,8	4,43	6,13

Динамичнее всего с 1885 г. по 1910 г. развивались казенные железные дороги. Их грузооборот вырос за 25 лет почти в 50 раз, протяжённость – в 14 раз. Грузооборот частных железных дорог увеличился за этот же период в 1,41 раза при уменьшении протяжённости на 15 %. Грузооборот всех железных дорог России (и казенных, и частных) вырос в 4,43 раза. Средний ежегодный темп роста грузооборота насчитывает 6,13 % при увеличении общей протяжённости в 2,48 раза. Средний ежегодный прирост грузооборота казенных железных дорог составил за этот период 16,89 % в год, частных – 1,38 % в год.

В конце XIX – начале XX в. активно наращивается частный капитал, который мог бы стать ещё одним источником финансирования при снижении уровня централизации управления портами (табл. 7).

Таблица 7

Капитал акционерных обществ по видам деятельности (1911 г.)

Вид деятельности	Акционерный капитал, тыс. руб.	Доля акционерного капитала по виду деятельности, %
Лёгкая промышленность	626 632	19,0
Производство бумаги, картона и целлюлозы	60 859	1,8
Обработка леса, столярные изделия	47 458	1,4
Добыча полезных ископаемых	473 109	14,3
Металлургия и металлообработка	420 684	12,7
Машиностроение и электротехника	150 299	4,6
Парфюмерные, стекольные и кожевенные фабрики	84 713	2,6
Производство стройматериалов	26 534	0,8
Пороховые, содовые, химические и резиновые заводы	95 512	2,9
Пищевая и табачная промышленность	285 345	8,6
Транспортные предприятия и связь	198 522	6,0
Строительство и благоустройство городов	131 139	4,0
Торговые предприятия	180 209	5,5
Банки, ломбарды, страховые общества	519 859	15,7
Всего (капитал акционерных обществ)	3 300 874	100,0

Несмотря на то, что промышленность и сельское хозяйство развивались, демонстрируя впечатляющие темпы экономического роста, экономика Российской империи имела ресурсную структуру. Преобладали сельскохозяйственное производство и добыча полезных ископаемых. Промышленность в основном стремилась удовлетворить бытовые потребности населения, доля капитала акционерных обществ, вложенного в лёгкую промышленность – 19 %, в пищевую – 8,6 %, в торговые предприятия – 5,5 %. Доля капитала в металлургии, металлообработке, машиностроении и электротехнике составляла в сумме 17,3 %, хотя эти виды деятельности требовали больших инвестиций, их активы гораздо дороже, чем в лёгкой и пищевой промышленности.

Капитализация экономики в целом невелика, капитал всех акционерных обществ сравним с годовыми доходами бюджета. Частные капиталы состоятельной части населения также были недостаточны для увеличения инвестиционных ресурсов. Аристократический класс землевладельцев (дворянство, за исключением самого верхнего слоя) не имел больших капиталов, которые могли бы быть использованы как источники финансирования индустриализации. Большая часть их земельных участков, не всегда ликвидных, была заложена и перезаложена. Ценные бумаги, полученные в процессе выкупной операции, чаще всего продавались, чтобы не снижать уровень личного потребления.

Постепенно наращаясь, торговый и финансовый капитал ещё не достиг достаточных размеров, чтобы превратиться в промышленный и ускорить процесс индустриализации за счёт внутренних источников развития.

Из-за большого государственного долга инфляция в начале XX в. была высокой, а с 1904 г. – очень высокой [28]. С 1905 г. годовой темп инфляции был выше 15 %, а с 1906 г. не опускался ниже 25 %. Цены в 1912 г. выросли по сравнению с 1890 г. в 11,8 раз, по сравнению с 1904 г. – в 7,9 раза, что намного превышает аналогичные показатели Германии, Франции и США. Вследствие этого вложения в капиталоемкие виды деятельности с большими сроками окупаемости были невыгодными, капитал переместился в финансовую и банковскую сферу, где норма доходности была выше. Доля капитала акционерных обществ в банках, ломбардах и страховых компаниях составляла 15,7 %.

Недостаток казенных средств на модернизацию российских портов вынудил правительство задуматься над созданием условий для привлечения частных капиталов. В смете доходов, расходов и специальных средств Министерства торговли и промышленности по части торгового мореплавания и портов [13] были определены границы использования казенных и частных средств в портах. За счёт казенных средств должны были финансироваться сооружения в портах, которые не могли быть использованы непосредственно для извлечения прибыли; за счёт частного капитала – активы, деятельность которых характеризуется относительно высокой рентабельностью, привлекательной для частного капитала (например, пристани, краны, склады, элеваторы, судостроительные и судоремонтные заводы, транспортные предприятия, железнодорожные ветки частного пользования, а также портовые устройства частных железных дорог).

Кроме указанных задач правительство ставило перед собой цель разработать новую систему портового администрирования, учитывающую интересы частных собственников. Министерство разработало проект субсидирования на льготных условиях строительства портовых сооружений. Предполагалось, что капитал для финансирования строительства можно будет привлечь путём выпуска облигаций, гарантированных правительством.

Заключение

В рассматриваемый период на российском рынке не существовало товаров, кроме зерна, которые можно было бы экспортировать в больших объёмах. Но и на мировом рынке зерна у российских производителей появились конкуренты: США, Европа и Канада, где себестоимость была ниже вследствие широкого использования сельскохозяйственной техники. Из-за низкой покупательной способности населения объёмы импорта росли незначительно, внутри страны население потребляло товары, которые были произведены на локальных рынках. Грузоперевозки между разными частями страны чаще осуществлялись железной дорогой, в которые государство вкладывало огромные средства и устанавливало тарифы, делающие морские перевозки неконкурентными. Темпы роста промышленного и сельскохозяйственного производства были значительно выше темпов роста грузооборота российских портов. Почти вся территория портов, за редким исключением, принадлежала казне. Управление портами характеризовалось беспрецедентной централизацией, препятствующей частной инициативе. Главной проблемой развития российских портов в конце XIX – начале XX в. был недостаток финансирования. Практически единственный источник финансирования – государственный бюджет – был обременён высокими долгами, связанными с военными расходами и строительством казенных железных дорог. Частный капитал в условиях высокой инфляции начала XX в. предпочитал виды экономической деятельности с более высокой доходностью. Высокие расходы судо- и грузовладельцев морских портов увеличивали фрахт и стоимость товаров для конечных потребителей, что в целом негативно влияло на развитие российской экономики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Обзор* внешней торговли России по европейской и среднеазиатской границам за 1915 г. Ч. 1. Изд. Департамента таможенных сборов. Петроград: Тип. П. Фроловой, 1917. 537 с.
2. *Пальчинский П. И.* Торговые порты Европы: отчёт Совету Съезда горнопромышленников юга России об исследовании Европейских торговых портов. Харьков: Тип. «Мирный труд», 1913. Т. 4. С. 346.
3. *Ляхницкий В. Е.* Нью-Йорк как порт внутреннего и внешнего судоходства // Отдельный оттиск из 59-го вып. тр. Междудемент. комиссии для составления плана работ по улучшению и развитию водяных сообщений империи. Петроград: Тип. Министерства путей сообщения (Т-ва И. Н. Кушнерёв и Ко), 1915. 71 с.
4. *Иностранная* валюта, процентные бумаги и акции на Санкт-Петербургской бирже / сост. А. Ф. Макаров. СПб.: Изд. Т-ва «Книжное дело», 1913. 48 с.
5. *Кузнецов А. Л.* Морские и сухопутные порты в новой мировой системе грузораспределения // Эксплуатация морского транспорта. 2009. № 1 (55). С. 9–12.
6. *Отчёт* о деятельности Санкт-Петербургского торгового порта и портового управления за 1910 год. СПб.: Тип. насл. Менделевича, 1912. 64 с.
7. *Смета* доходов, расходов и специальных средств Главного управления торгового мореплавания и портов на 1904 г. с приложениями. СПб.: Тип. В. Киришаума; Министерства финансов, 1903. 139 с.
8. *Смета* доходов и расходов и специальных средств Главного управления торгового мореплавания и портов на 1905 г. с приложениями. СПб.: Тип. Исидора Гольдберга, 1904. 156 с.
9. *Смета* доходов, расходов и специальных средств Министерства торговли и промышленности по части торгового мореплавания и портов на 1906 г. с приложениями. СПб.: Тип. Исидора Гольдберга, 1905. 142 с.
10. *Смета* доходов, расходов и специальных средств Министерства торговли и промышленности по части торгового мореплавания и портов на 1907 г. с приложениями. СПб.: Тип. В. Киришаума; Министерства финансов, 1906. 138 с.
11. *Смета* доходов, расходов и специальных средств Министерства торговли и промышленности по части торгового мореплавания и портов на 1908 г. с приложениями. СПб.: Тип. В. Киришаума; Министерства финансов, 1907. 147 с.
12. *Смета* доходов, расходов и специальных средств Министерства торговли и промышленности по части торгового мореплавания и портов на 1911 г. с приложениями. СПб.: Тип. В. Ф. Киришаума; Министерства финансов, 1910. 127 с.
13. *Смета* доходов, расходов и специальных средств Министерства торговли и промышленности по части торгового мореплавания и портов на 1917 г. с приложениями. Петроград: Тип. В. Ф. Киришаума; Министерства финансов, 1916. 142 с.
14. *Описание* Одесского торгового порта / Министерство торговли и промышленности. Отдел торговых портов. СПб.: Тип. Редакции период. изд. Министерства финансов, 1913. 54 с.
15. *Описание* Николаевского торгового порта / сост. Л. К. Юстус / Министерство торговли и промышленности. Отдел торговых портов. СПб.: Тип. Редакции период. изд. Министерства финансов, 1913. 43 с.
16. *Отчёт* по Виндавскому торговому порту за 1914 г. / Министерство торговли и промышленности. Виндава: Типо-литография Т. Г. Антмана, 1915. 62 с.
17. *Отчёт* по Либавскому торговому порту за 1908 г. Либава: Типо-литография «Либавский вестник», 1909. 89 с.
18. *Описание* Рижского торгового порта / сост. Е. В. Михаэлис / Министерство торговли и промышленности. Отдел торговых портов. СПб.: Тип. редакции период. изд. Министерства финансов, 1913. 96 с.
19. *Шаронов И. Н.* Русский торговый флот, его современное состояние, нужды и положение среди флотов других государств. СПб.: Книгоиздательство и книж. склад Т-ва «Улей», 1912. 82 с.
20. *Могиленский Е.* Порты и портовое мореплавание. СПб.: Тип. Т-ва п. ф. «Электро-тип. Н. Я. Стойковой», 1912. 32 с.
21. *Тиманов В. Е.* Кем должны строиться, оборудоваться и эксплуатироваться наши торговые порты? СПб.: Тип. Ю. Н. Эрлих, 1890. 31 с.
22. *Государственная* роспись доходов и расходов на 1910 г. СПб.: Тип. В. Ф. Киришаума; Министерства финансов, 1909. 53 с.
23. *Государственная* роспись доходов и расходов на 1911 г. СПб.: Тип. В. Ф. Киришаума; Министерства финансов, 1910. 55 с.
24. *Государственная* роспись доходов и расходов на 1912 г. СПб.: Тип. В. Ф. Киришаума; Министерства финансов, 1911. 60 с.
25. *Государственная* роспись доходов и расходов на 1913 г. СПб.: Тип. В. Ф. Киришаума; Министерства финансов, 1912. 56 с.
26. *Государственная* роспись доходов и расходов на 1914 г. СПб.: Тип. В. Ф. Киришаума; Министерства финансов, 1913. 58 с.

27. *Смета* по системе государственного кредита на 1917 г. Петроград: Тип. редакции период. изд. Министерства финансов, 1916. 34 с.
28. *Статистический ежегодник* на 1914 г. / под ред. В. И. Шараго. СПб.: Тип. «Экономия», 1914. 536 с.

Статья поступила в редакцию 29.04.2019

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Сабайдаш Марина Владиславовна – Россия, 198035, Санкт-Петербург; Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова; канд. экон. наук, доцент; доцент кафедры коммерческой эксплуатации водного транспорта; sabaydashmar@rambler.ru.



RETROSPECTIVE ANALYSIS OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF RUSSIAN SEA PORTS IN THE LATE XIX – EARLY XX CENTURIES

M. V. Sabaydash

*Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping,
Saint-Petersburg, Russian Federation*

Abstract. The article dwells upon the slow development of the Russian seaports and low rates of the cargo turnover compared to the growth of industrial and agricultural production. The low purchasing power of the population, high competition of the Russian export commodities in the world markets held back the increase in imports and exports. The railway network that had government preferences competed with seaports and hindered from growing coastal shipping. The Russian ports lagged behind the largest ports in Western Europe in terms of cargo turnover and technical equipment. In the Russian ports cargo operations took a lot of time due to the lack of berthing places, equipment and warehouses in the port area. The high expenditures of ship and cargo owners in seaports caused increased the freight cost and price for goods for the end consumers, which in general negatively influenced the development of the Russian economy. The small (relative to investment needs) amounts of private and equity capital, as well as high inflation, did not allow financing the construction and modernization of ports at the expense of private investors. Attracting the private capital was hindered by the high centralization of the seaport management system. The historically built ownership system in the Russian ports has identified almost the only source of financing - the state budget burdened with huge debts, whose priorities did not include the development of seaports. Their financing was hundreds of times less than the amount of financing ports in Western Europe and the USA. There has been analyzed the volume and dynamics of the turnover in the Russian seaports in comparison with the similar indicators of the Western European ports and ports of the United States, property relations in the seaports have been studied, and the levels of technological development have been presented. The seaports management system in Russia has been analyzed. The level of development of seaports was compared with the level of industrial and agricultural development.

Key words: seaports, retrospective analysis, cargo turnover, property relations, sources of financing.

For citation: Sabaydash M. V. Retrospective analysis of economic development of the Russian sea ports in the late XIX – early XX centuries. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*. 2019;2:58-71. (In Russ.) DOI: 10.24143/2073-5537-2019-2-58-71.

REFERENCES

1. *Obzor vneshnei torgovli Rossii po evropeiskoi i sredneaziatskoi granitsam za 1915 g.* [Review of the Russian foreign trade along European and Central Asian borders over 1915]. Part 1. Izdanie Departamenta tamozhennykh sborov. Petrograd, Tipografiia P. Frolovoi, 1917. 537 p.
2. Pal'chinskii P. I. *Torgovye porty Evropy: otchet Sovetu S"ezda gornopromyshlennikov iuga Rossii ob issledovanii Evropeiskikh torgovykh portov* [European merchant ports: report to the Council of the Congress of Miners of the South of Russia on the study of European merchant ports]. Khar'kov, Tipografiia «Mirnyi trud», 1913. Vol. 4. P. 346.
3. Liakhnitskii V. E. *N'iu-Iork kak port vnutrennego i vneshnego sudokhodstva* [New York as a port for domestic and foreign shipping]. *Otdel'nyi ottisk iz 59-go vypuska trudov Mezhdudomstvennoi komissii dlia sostavleniia plana rabot po uluchsheniiu i razvitiuu vodianykh soobshchenii imperii.* Petrograd, Tipografiia Ministerstva putei soobshcheniia (Tovarishchestva I. N. Kushnerev i Ko), 1915. 71 p.
4. *Inostrannaia valiuta, protsentnye bumagi i aktsii na Sankt-Peterburgskoi birzhe* [Foreign currency, interest papers and shares on the St. Petersburg Stock Exchange]. Sostavitel' A. F. Makarov. Saint-Petersburg, Izdanie Tovarishchestva «Knizhnoe delo», 1913. 48 p.
5. Kuznetsov A. L. *Morskie i sukhoputnye porty v novoi mirovoi sisteme gruzoraspredeleniia* [Sea and land ports in the new world system of cargo distribution]. *Ekspluatatsiia morskogo transporta*, 2009, no. 1 (55), pp. 9-12.
6. *Otchet o deiatel'nosti Sankt-Peterburgskogo torgovogo porta i portovogo upravleniia za 1910 g.* [Report on the activities of the St. Petersburg Trade Port and Port Authority over 1910]. Saint-Petersburg, Tipografiia naslednikov Mendeleevicha, 1912. 64 p.
7. *Smeta dokhodov, raskhodov i spetsial'nykh sredstv Glavnogo upravleniia torgovogo moreplavaniia i portov na 1904 g. s prilozheniiami* [Estimated income, expenditure and special means of the General Directorate of Merchant Shipping and Ports for 1904 with attachments]. Saint-Petersburg, Tipografiia V. Kirshbauma; Ministerstva finansov, 1903. 139 p.
8. *Smeta dokhodov i raskhodov i spetsial'nykh sredstv Glavnogo upravleniia torgovogo moreplavaniia i portov na 1905 g. s prilozheniiami* [Estimated income, expenditure and special means of the General Directorate of Merchant Shipping and Ports for 1905 with attachments]. Saint-Petersburg, Tipografiia Isidora Gol'dberga, 1904. 156 p.
9. *Smeta dokhodov, raskhodov i spetsial'nykh sredstv Ministerstva torgovli i promyshlennosti po chasti torgovogo moreplavaniia i portov na 1906 g. s prilozheniiami* [Estimated income, expenditure and special funds of the Ministry of Trade and Industry for merchant shipping and ports for 1906 with attachments]. Saint-Petersburg, Tipografiia Isidora Gol'dberga, 1905. 142 p.
10. *Smeta dokhodov, raskhodov i spetsial'nykh sredstv Ministerstva torgovli i promyshlennosti po chasti torgovogo moreplavaniia i portov na 1907 g. s prilozheniiami* [Estimated income, expenditure and special funds of the Ministry of Trade and Industry for merchant shipping and ports for 1907 with attachments]. Saint-Petersburg, Tipografiia V. Kirshbauma; Ministerstva finansov, 1906. 138 p.
11. *Smeta dokhodov, raskhodov i spetsial'nykh sredstv Ministerstva torgovli i promyshlennosti po chasti torgovogo moreplavaniia i portov na 1908 g. s prilozheniiami* [Estimated income, expenditure and special funds of the Ministry of Trade and Industry for merchant shipping and ports for 1908 with attachments]. Saint-Petersburg, Tipografiia V. Kirshbauma; Ministerstva finansov, 1907. 147 p.
12. *Smeta dokhodov, raskhodov i spetsial'nykh sredstv Ministerstva torgovli i promyshlennosti po chasti torgovogo moreplavaniia i portov na 1911 g. s prilozheniiami* [Estimated income, expenditure and special funds of the Ministry of Trade and Industry for merchant shipping and ports for 1911 with attachments]. Saint-Petersburg, Tipografiia V. F. Kirshbauma; Ministerstva finansov, 1910. 127 p.
13. *Smeta dokhodov, raskhodov i spetsial'nykh sredstv Ministerstva torgovli i promyshlennosti po chasti torgovogo moreplavaniia i portov na 1917 g. s prilozheniiami* [Estimated income, expenditure and special funds of the Ministry of Trade and Industry for merchant shipping and ports for 1917 with attachments]. Petrograd, Tipografiia V. F. Kirshbauma; Ministerstva finansov, 1916. 142 p.
14. *Opisanie Odesskogo torgovogo porta* [Description of Odessa commercial port]. Ministerstvo torgovli i promyshlennosti. Otdel torgovykh portov. Saint-Petersburg, Tipografiia Redaktsii periodicheskikh izdani Ministerstva finansov, 1913. 54 p.
15. *Opisanie Nikolaevskogo torgovogo porta* [Description of Nikolaev commercial port]. Sostavitel' L. K. Iustus. Ministerstvo torgovli i promyshlennosti. Otdel torgovykh portov. Saint-Petersburg, Tipografiia Redaktsii periodicheskikh izdani Ministerstva finansov, 1913. 43 p.
16. *Otchet po Vindavskomu torgovomu portu za 1914 g.* [Report on Vindava commercial port for 1914]. Ministerstvo torgovli i promyshlennosti. Vindava, Tipo-litografiia T. G. Antmana, 1915. 62 p.
17. *Otchet po Libavskomu torgovomu portu za 1908 g.* [Report on Libavia commercial port for 1908]. Libava, Tipo-litografiia «Libavskii vestnik», 1909. 89 p.

18. *Opisanie Rizhskogo torgovogo porta* [Description of commercial port of Riga]. Sostavitel' E. V. Mi-khaelis. Ministerstvo trgovli i promyshlennosti. Otdel torgovykh portov. Saint-Petersburg, Tipografiia redaksii periodicheskikh izdaniï Ministerstva finansov, 1913. 96 p.
19. Sharonov I. N. *Russkii torgovyi flot, ego sovremennoe sostoianie, nuzhdy i polozenie sredi flotov dru-gikh gosudarstv* [Russian merchant fleet, its current state, needs and position among the fleets of other states]. Saint-Petersburg, Knigoizdatel'stvo i knizhnyi sklad Tovarishchestva «Ulei», 1912. 82 p.
20. Mogilenskii E. *Porty i portovoe moreplavanie* [Ports and port navigation]. Saint-Petersburg, Tipografiia Tovarishchestva p. f. «Elektro-tip. N. Ia. Stoikovoi», 1912. 32 p.
21. Timanov V. E. *Kem dolzhny stroit'sia, oborudovat'sia i ekspluatirovat'sia nashi torgovye porty?* [Who should build, equip and operate our commercial ports?]. Saint-Petersburg, Tipografiia Iu. N. Erlikh, 1890. 31 p.
22. *Gosudarstvennaia rospis' dokhodov i raskhodov na 1910 g.* [State list of income and expenses for 1910]. Saint-Petersburg, Tipografiia V. F. Kirshbauma; Ministerstva finansov, 1909. 53 p.
23. *Gosudarstvennaia rospis' dokhodov i raskhodov na 1911 g.* [State list of income and expenses for 1911]. Saint-Petersburg, Tipografiia V. F. Kirshbauma; Ministerstva finansov, 1910. 55 p.
24. *Gosudarstvennaia rospis' dokhodov i raskhodov na 1912 g.* [State list of income and expenses for 1912]. Saint-Petersburg, Tipografiia V. F. Kirshbauma; Ministerstva finansov, 1911. 60 p.
25. *Gosudarstvennaia rospis' dokhodov i raskhodov na 1913 g.* [State list of income and expenses for 1913]. Saint-Petersburg, Tipografiia V. F. Kirshbauma; Ministerstva finansov, 1912. 56 p.
26. *Gosudarstvennaia rospis' dokhodov i raskhodov na 1914 g.* [State list of income and expenses for 1914]. Saint-Petersburg, Tipografiia V. F. Kirshbauma; Ministerstva finansov, 1913. 58 p.
27. *Smeta po sisteme gosudarstvennogo kredita na 1917 g.* [Estimates on the system of public credit for 1917]. Petrograd, Tipografiia redaksii periodicheskikh izdaniï Ministerstva finansov, 1916. 34 p.
28. *Statisticheskii ezhegodnik na 1914 g.* [Statistical Yearbook for 1914]. Pod redaktsiei V. I. Sharago. Saint-Petersburg, Tipografiia «Ekonomiia», 1914. 536 p.

The article submitted to the editors 29.04.2019

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Sabaydash Marina Vladislavovna – Russia, 198035, Saint-Petersburg; Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping; Candidate of Economics, Assistant Professor; Assistant Professor of the Department of Commercial Operation of Water Transport; sabaydashmar@rambler.ru.

