

12. *Законодательство* периода расцвета абсолютизма : в 9 т. / отв. ред. : Е. И. Индова ; под общ. ред. О. И. Чистяков. – М. : Юрид. лит., 1987. – Т. 5. – 528 с.
13. *Известия* Астраханского городского общественного управления. – 1915. – № 5.
14. *Казаков П. В.* На страже правопорядка и законности : научно-популярное издание / П. В. Казаков, Е. В. Казакова, С. В. Лебедев. – Астрахань : Изд-во Астраханского гос. пед. ун-та, 2002. – 266 с.
15. *Липчанский А. М.* Столица преславной провинции: История астраханского городского общественного самоуправления : монография / А. М. Липчанский, Е. Г. Тимофеева, С. В. Лебедев, П. В. Казаков. – Астрахань : Издательский дом «Астраханский университет», 2008. – 307 с.
16. *Макарьева И.* Так повелось исстари / И. Макарьева // Пожарное дело. – 1989. – № 1. – С. 44–56.
17. *Обзор города Астрахани* по Высочайше утвержденному плану // Астраханский справочный листок. – 1867. – № 86.
18. *Осятинский А. И.* Строительство городов на Волге / А. И. Осятинский. – Саратов : Изд-во Саратовского ун-та, 1965. – с. 192.
19. *Памятная* книжка Астраханской губернии на 1901 г. – Астрахань, 1901.
20. *Пассерман А. В.* Каланча / А. В. Пассерман. – М. : Стройиздат, 1991. – 118 с.
21. *Савельев П.* Исторические вехи пожарной охраны / П. Савельев // Пожарное дело. – 1993. – №4. – С. 39–52.
22. *Соколов А. П.* Астрахань, в ее прошлом и настоящем / А. П. Соколов // Журнал Министерства внутренних дел. – 1845. – № 12. – С. 580–612.
23. Статистический временник Российской империи. – Издание центрального статистического комитета Министерства внутренних дел. – Серия 2. – Выпуск 19. – СПб., 1882. – 186 с.
24. *Тимофеева Е. Г.* Деятельность Астраханской городской думы по развитию транспортных коммуникаций в Астрахани на рубеже XIX–XX вв. / Е. Г. Тимофеева // Каспийский регион: экономика, политика, культура. – 2011. – № 1.
25. *Титков В.* «Для внезапных пожарных случаев» / В. Титков // Пожарное дело. – 1989. – № 10. – С. 10–40.
26. *Труды* астраханского губстаткомитета. – Вып. IV. – Астрахань, 1877.
27. *Хавский П.* Собрание законов о полицейском управлении / П. Хавский. – СПб., 1823. – Кн. 12. – 407 с.
28. *Штылько А. Н.* Астраханская летопись. Ист. известия, события, постановления правительства и др. учреждений и факты из обществ. жизни г. Астрахани с 1554 г. по 1896 г. вклуч. / А. Н. Штылько. – Астрахань, 1897. – XIV. – 126 с.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.

Е.Г. Корниенко
(Россия, г. Астрахань)

Рассматривается история законодательства России в сфере частного судостроения, причины смены и содержания принципов государственного регулирования предпринимательства. Одним из направлений регулирования является таможенная политика. В связи с этим рассматриваются вопросы импорта судов и материалов для их строительства, а также предоставления льгот и иных мер стимулирования российского судостроения.

Ключевые слова: протекционизм, таможенные тарифы, льготы, судостроение, государственное регулирование, импорт.

Examines the history of the Russian legislation in the private shipbuilding industry, the reasons for the replacement and maintenance of the principles of state regulation of business. One of the areas of regulation is the customs policy. In this regard, we consider the import of ships and materials for their construction, as well as providing benefits and other incentive measures, the Russian shipbuilding industry.

Key words: protectionism, customs tariffs, incentives, shipbuilding, government regulation, imports.

Государственное регулирование судостроения в России берет свое начало в XVIII в. Городовым положением 1785 г. частное строительство крупных речных судов позволялось купцам 1–2-й гильдии, малых речных – 3-й гильдии. С 1800 г. права на судостроение получили дворяне, посадские и все купцы (без различия в гильдиях) [5, с. 59]. Исследователи в качестве причины слабого развития отечественного судостроения отмечают несовершенство торгово-промышленного законодательства.

Наличие большого государственного сектора в хозяйстве страны, особенно в оборонной промышленности, характерно для экономики царской России. Казенные (государственные) заводы России, основанные еще в петровскую эпоху, сохранили свое значение и в период капитализма, став для русских военных промышленников примером организации крупных предприятий [16, с. 211]. Считалось, что эти заводы имеют одно важное преимущество перед частными предприятиями – они не могут обанкротиться, и, следовательно, всегда выполняют важные для правительства заказы. Поэтому, несмотря на свою нерентабельность, они продолжали существовать до октября 1917 г. Столь длительная деятельность этих предприятий в условиях конкуренции имела и другие причины. По мере усиления буржуазии и роста противоречий между ней и помещиками-землевладельцами, последние все активнее настаивали на развитии казенного хозяйства в стране как известного противовеса усилению экономической мощи буржуазии.

В первой половине XIX столетия государственная политика Российской империи в области промышленности и торговли формировалась в условиях противостояния двух основных подходов – покровительственного по отношению к этому сектору экономики и фритредерства. В связи с тем, что в среде крупных отечественных промышленников и влиятельного дворянства превалировали протекционистские идеи, это и обусловило соответствующий характер экономической политики государства в первой половине XIX в.

Наиболее явно протекционизм в государственной политике России проявился в 1823–1844 гг., в период, когда руководство министерством финансов осуществлял граф Е.Ф. Канкрин. Введенные в 1811 и 1832 гг. покровительственные тарифы существенно ограничивали приток в страну тех иностранных товаров, которые уже производились на предприятиях отечественной промышленности. Эти меры обеспечивали надежную защиту от конкуренции извне.

К середине XIX столетия произошли существенные сдвиги в промышленной политике России в направлении признания эффективности доктрины «свободы торговли», что предопределило частичную отмену защитительных тарифов. К концу 1850-х гг. они охватывали только 7 товарных позиций, включая сахар, спиртные напитки и металлы [1, с. 76].

Со второй половины последнего десятилетия XIX в. в российском обществе разворачивается оживленная дискуссия о покровительственной политике, результатах ее осуществления и перспективах дальнейшей реализации данного курса.

Покровительственная политика по отношению к отечественной промышленности осуществлялась правительством и в 1880-х гг., когда финансовое ведомство возглавлял И.А. Вышнеградский. Он считал необходимым «систематически пересматривать весь наш таможенный тариф в покровительственном смысле» и незадолго до своей отставки добился принятия, соответствовавшего этому принципу таможенного тарифа 1891 г. [4, с. 143–144].

Твердое и последовательное проведение в жизнь этой политики в 1890-х – начале 1900-х гг. связывают с именем выдающегося государственного деятеля, Министра финансов России в 1892–1903 гг. С.Ю. Витте.

В отличие от военного русское коммерческое судостроение не опекалось столь серьезно государством. Правительственные меры по его стимулированию долго не приносили желаемых результатов. Хотя современникам была очевидна тесная связь военного и коммерческого судостроения, государство не делало никаких попыток развивать последнее за счет первого. В то же время Япония и Германия строили военные и коммерческие суда на одних и тех же заводах. Во время отсутствия коммерческих заказов постройка военных судов давала заводам возможность пережить критические моменты. В то же время, при необходимости экстренной постройки военных судов, коммерческие заводы были готовы к услугам правительства, как и казенные адмиралтейства.

Еще при Александре I в 1802 г. были изданы первые законы, дававшие выгоды судам, ходившим под русским флагом. Но поскольку эта мера не повлияла на увели-

чение коммерческого флота, она была отменена в 1816 г. К началу царствования Николая I русский коммерческий флот сократился до минимальных размеров.

В 1830 г. был принят закон о каботажном плавании между русскими портами, где исключительные привилегии получили суда, ходившие под русским флагом. Но закон был реализован только в 1845 г. Разрешался беспошлинный ввоз судов иностранной постройки. Это вело к росту торгового флота, но не способствовало развитию отечественного коммерческого судостроения. Флот прирастал за счет иностранной продукции.

В 1856 г. создается Русское Общество Пароходства и Торговли (РОПиТ). Часть его акций была приобретена правительством. Таким образом, было образовано первое коммерческое судоходное предприятие, субсидируемое государством. Оно выдавало ему громадные для того времени суммы: 1,5–1,9 млн руб. в год. Однако заказы на строительство новых судов для него направлялись почти исключительно английским верфям. Только полвека спустя под давлением Министерства финансов некоторые заказы стал получать Невский завод.

Итак, с 1894 по 1907 гг. рост русского коммерческого флота осуществлялся почти исключительно за счет иностранного судостроения. Флоты крупных частных пароходных обществ состояли, в основном, из судов иностранной постройки.

В ноябре 1847 г. было принято постановление «О дозволении российским подданным, строящим на русских верфях суда, получать беспошлинно металлические корабельные принадлежности». В постановлении говорилось о невозможности судостроителям приобретать в России «по сходным ценам необходимые для снаряжения коммерческих судов разные металлические принадлежности» и «в виде опыта, на четыре года» было разрешено русским подданным, строившим «на свой счет» суда на отечественных верфях, беспошлинно привозить из-за границы нужные «для снаряжения судна металлические корабельные принадлежности», но на это необходимо было предварительно получить разрешение министерства финансов. Это постановление было уже отступлением от политики протекционизма [7, с. 35].

В 1850 г. был принят новый тариф, который «явился первой брешью в запретительной системе внешней торговли, господствовавшей в России с 1822 г.». Это справедливое решение подтверждается сравнением размеров пошлин на некоторые импортные товары, установленные в тарифах 1850 и 1841 гг. В тарифе 1850 г., как и в тарифе 1841 г., был запрещен ввоз морским путем чугуна и железа полосового и сортового. По сухопутному провозу пошлина с пуда чугуна была понижена до 50 коп. серебром (вместо 1 р. 03 коп.), на железо сортовое и полосовое – до 75 коп. (вместо 1 р. 25 коп.), на олово в слитках – до 30 коп. с пуда (вместо 60 коп.), на железные изделия – до 1 р. с пуда (вместо 3 р. 60 к.), на медные и латунные изделия – до 5 р. с пуда (вместо 6 р. 90к.) [12, с. 29-30, 50-51, 70, 74].

В 1853 г. было продлено до 1858 г. принятое в 1847 г. разрешение на беспошлинный ввоз в Россию необходимых металлических принадлежностей для строившихся судов.

Наметившаяся линия на снижение пошлин на ряд импортных товаров продолжалась и в годы Крымской войны. Вследствие блокады русских портов перевозка товара морем почти прекратилась, и правительство решило понижением пошлин на некоторые импортные товары увеличить их ввоз по сухопутному пути. Это диктовалось нуждами целого ряда отраслей отечественной промышленности. В 1854 г. были понижены пошлины на железные, латунные, медные, оловянные, цинковые, свинцовые и другие изделия. Эти и другие постановления, принятые в годы войны по отдельным вопросам внешней торговли России, явились как бы вступлением к пересмотру таможенного тарифа 1850 г. В 1854 г. Государственный Совет предложил министру финансов провести подготовку к его пересмотру. В 1856 г. был создан Особый комитет под председательством сенатора А.В. Тенгоборского.

В новом таможенном тарифе 1857 г. по сравнению с тарифом 1850 г. был сделан шаг к более широкому допуску иностранных металлов в Россию. По нему в Россию допускался ввоз чугуна, железа не только через сухопутные, но и морские границы.

Но было оговорено, что из всех портов Черного и Азовского морей ввоз этих металлов допускается только в Одессу, так как, по мнению Государственного Совета, такое ограничение необходимо для «поддержания будущего развития железоделательного производства в Донском крае...». По новому тарифу взималась пошлина с чугуна в размере 15 коп. серебром с пуда, а привозимого через морскую границу пуда железа – 30 и 70 коп. серебром, через сухопутную границу – 30 коп. (вместо 50 коп.), с пуда олова была установлена пошлина в 20 коп. (вместо 30 коп.). Размеры пошлин с железных, медных и латунных изделий в новом тарифе остались без изменений. Остался также беспошлинным ввоз в Россию машин [12, с. 108].

Приведенные сведения далеко не исчерпывают всех изменений, внесенных в тариф 1857 г. во всех его разделах. По ряду импортных товаров также были снижены пошлины. Это затрагивало интересы многих фабрикантов и заводчиков. В прессе тех лет по-разному оценивался новый тариф. Газета «Промышленный листок», редактором которой был проф. М.Я. Киттары, стояла за постепенный отказ от охранительной системы и поэтому положительно оценивала новый тариф, который, по мнению газеты, должен был способствовать расширению внешней торговли страны [9, с. 3]. Газета «Журнал для акционеров» писала о развитии некоторых отраслей промышленности «под влиянием нового тарифа» и высказывалась за отмену пошлин на импортный чугун и железо, что, по мнению газеты, способствовало бы развитию отечественного машиностроения [3, с. 3].

Против нового тарифа выступали некоторые промышленники, например Л. Нобель и А. Шипов. По мнению А.П. Шипова, таможенные тарифы 1850 и 1857 гг. вредно отразились на многих отраслях отечественной промышленности. Особенно возмущал его беспошлинный ввоз иностранных машин в Россию. Более того, правительство, по мнению Шипова, парализовало деятельность отечественных механических предприятий концессиями иностранцам на содержание железных дорог, допустив привоз машин и всех железных потребностей для этого дела беспошлинно «...и через то дали возможность ввозить к нам простое сортовое железо, которое, часто поступая в продажу, ...окончательно ...подрывало сбыт нашего собственного железа» [18, с. 31, 40].

Новый тариф подвергся резкой критике со стороны тех предпринимателей, интересы которых были ущемлены этим тарифом. Это, в первую очередь, владельцы механических предприятий, изготовлявших части машин и полностью машины (например, паровую машину). Это признавал и министр финансов в своей записке в Государственный Совет в мае 1859 г. [12, с. 190–191].

Покровительство отраслям тяжелой промышленности, курс на усиление индустриализации становились государственной необходимостью. Без развития тяжелой индустрии, создания собственной металлургической базы и топливно-энергетического комплекса невозможно было думать об экономической независимости страны, о сохранении Россией положения великой мировой державы [6, с. 171].

С середины 70-х гг. XIX в. вопрос об изменении ставок таможенного тарифа на металлы и металлические изделия обострился. Мнение департамента государственной экономики было утверждено царем 27 июня 1878 г. При Министерстве финансов 30 марта 1879 г. была создана «Комиссия для пересмотра таможенных постановлений о пошлинах и льготах по привозу из-за границы металлов и металлических изделий» под председательством члена Госсовета Г.П. Небольсина. К работе комиссии были привлечены в качестве экспертов заводчики, техники, представители таможенных служб [22, л. 72, 73].

Основное внимание комиссия сосредоточила на рассмотрении вопросов, рекомендованных департаментом государственной экономики. В поле ее зрения попали, прежде всего, таможенные пошлины на чугун.

Правительственный курс на усиление таможенно-протекционистской политики в области тяжелой индустрии нашел свое подтверждение в указе от 3 июня 1880 г., отменявшем право беспошлинного импорта чугуна и железа, предоставленное машиностроительным заводам и железнодорожным компаниям России. С 1 января 1881 г.

весь импортируемый чугун, независимо от его назначения, подлежал оплате пошлиной в размере 5 коп. с пуда. Эта пошлина оказалась временной, поскольку через несколько месяцев был декретирован добавочный сбор на чугун и сталь в размере 10 %, а в 1882 г. пошлина была увеличена до 6 коп. с пуда и сохранилась до 1885 г. Изменению подлежали и действовавшие таможенные пошлины на металлы и металлические изделия [22, л. 168].

В 1884 г. – новое повышение пошлин на импортный чугун. Министерство финансов планировало, способствуя постепенному расширению района сбыта произведенных русских чугуноплавильных заводов, развивать их деятельности в тех местах, где существовали для этого наиболее выгодные условия.

Такое направление предполагаемых таможенных изменений поддерживалось Госсоветом [23, л. 116–117]. В июле 1884 г. представление министра финансов Н.Х. Бунге о введении системы повышенных пошлин на иностранный металл было утверждено Госсоветом и царем. Законом 16 июля 1884 г. устанавливалась прогрессирующая (по 3 коп. в год) таможенная пошлина [6, с. 199]. В представлении Госсовету 15 марта 1885 г. министр финансов Н.Х. Бунге, склонявшийся к поддержке развивающегося Юга и имевший в виду, прежде всего, интересы металлургической промышленности Донецкого бассейна, поддержал увеличение пошлины на чугун до 15 коп. с пуда. В представлении излагались мотивы такой меры: «В последнее время установились условия, препятствовавшие возникновению у нас заводов, работающих на русском чугуне» [23, л. 116–118]

Таможенные меры в области черной металлургии, подготавливаемые Н.Х. Бунге в 1885–1886 гг., получили свое оформление при И.А. Вышнеградском. Новый министр финансов вел более жесткий курс на усиление протекционизма. В марте 1887 г. министр финансов направил Госсовету представление, в котором для стимулирования самостоятельных металлургических заводов предлагал: усилить таможенное покровительство производству отечественного чугуна и меры поощрения заводов, работающих на собственном чугуне.

Таможенно-протекционистский курс в области металлургической промышленности в 80-х гг. увенчался изданием закона, фиксировавшего крупное повышение таможенных пошлин.

Перед правительством было два возможных пути содействия развитию коммерческого флота. Первый состоял в принятии мер к удешевлению стоимости коммерческих судов отечественной постройки (для заказчиков судов) путем выплаты судостроительных премий, компенсирующих разницу в издержках производства русских и заграничных судостроительных заводов. Этот путь был связан, естественно, со значительными денежными затратами государственного казначейства, так как уравнительные выплаты не могли быть ниже 210 руб. за тонну водоизмещения [13, с. 43]. Правительству ничего не оставалось, как обратиться ко второму, более легкому пути, а именно к отмене ввозной таможенной пошлины на морские суда, приобретенные за границей. К этому оно пришло к концу XIX в. опытным путем.

Законом 1891 г. правительство ввело высокую пошлину на ввозимые из-за границы суда, независимо от материала и места постройки. Но этот закон оказался полумерой и не содержал комплексного подхода к решению задачи. Не создавались условия для развертывания собственного судостроения уменьшением пошлин на приобретение материалов и комплектующих изделий, которые в России не производились. Не были уменьшены железнодорожные тарифы на судостроительные материалы (преимущественно сталь), не были отменены пошлины на те судостроительные материалы, которые могли бы быть доставлены из-за границы. В результате новое законоположение вызвало упадок коммерческого флота. С одной стороны, нельзя привозить готовые суда из Англии, с другой – нельзя выгодно строить суда у себя дома.

Этот закон был отменен 27 апреля 1898 г., когда были изданы новые таможенные тарифы для судов, согласно которым доставка в Россию стальных морских судов на 10 лет была объявлена беспошлинной, а на деревянные суда высокая таможенная ставка сохранялась. Была образована межведомственная комиссия, которая должна

была выработать основные положения для поддержания и дальнейшего развития русского судоходства и судостроения. Суда, построенные в России, платили меньшие попутные сборы, чем суда иностранной постройки. Судостроительные заводы были избавлены от промыслового налога. Для строящихся в России судов была разрешена беспошлинная доставка якорей, цепей, проволочных канатов. Но принятые льготы не всегда реализовывались ввиду перегруженности таможенных процедур административным контролем. Так, на каждый импортный товар, необходимый для судостроения и имеющий право на беспошлинный ввоз, необходимо было получить разрешение Министерства финансов. В отличие от морского коммерческого судостроения, речное находилось в более выгодном положении. Процент иностранного судостроения для внутренних водных путей ничтожен (2 % против 16 % в 1880 г.).

Совокупность указанных мер, принятых правительством для развития коммерческого флота, положительно повлияла на рост судового состава, но его пополнение все-таки продолжало осуществляться за счет приобретения судов за границей. Последнее, как видно, и являлось главной причиной слишком медленного развития коммерческого судостроения в России.

Завершение кризиса 1880-х гг. стало началом интенсивной фазы промышленной революции в России, хронологически охватившей вторую половину 80-х – начало 90-х гг. XIX в. В этот период происходят глубокие преобразования самого промышленного производства, связанные с созданием новой топливно-энергетической базы, технической перестройкой металлургии, усилением процесса интенсификации труда на базе новой техники и организации крупного капиталистического производства, массовым уничтожением мелких кустарных и мануфактурных предприятий в ходе усилившейся капиталистической конкуренции и развитием фабричного законодательства. В 1880-е гг. происходили изменения в самой структуре крупной российской промышленности. Несмотря на то, что текстильная промышленность по-прежнему сохраняла в России свое ведущее значение, теперь на передний план все больше выдвигались металлургия и машиностроение, добыча каменного угля и нефти.

К созданию отечественного судостроения подталкивали и нужды других отраслей промышленности. По мере роста производства отечественная металлургия начала ощущать сложности с реализацией металла внутри страны. В 1901 г. на съезде горнопромышленников в г. Харькове представители железнодорожной промышленности подняли вопрос о расширении рынка сбыта металла, произведенного в России. Они усматривали эту возможность в поощрении отечественного судостроения. Для стимулирования российских предпринимателей предлагалось введение премий за использование в судостроении отечественных материалов. Эти и другие вопросы стали предметом обсуждения на совещании по вопросам поощрения торгового мореплавания и судостроения под председательством Великого Князя Александра Михайловича 19 декабря 1901 г. [24, л. 1 – 1 об.]. С 1902 г. в целях поощрения отечественного судоходства государство стало выдавать ссуды на приобретение построенных на отечественных верфях судов в размере двух третей их стоимости с погашением этой ссуды в течение 20 лет [21, с. 220].

По закону от 24 мая 1904 г. «О выдаче правительственных ссуд на приобретение вновь построенных в России из русских материалов деревянных и металлических торговых морских судов» размер ссуд не превышал двух третей стоимости приобретаемого судна. Процентная ставка была небольшой и составляла 3,8 % годовых, а не 6 %, как ранее, со сроком погашения 20 лет. До полного погашения ссуды нельзя было приобретаемое судно закладывать, продавать или отчуждать. Исследователи признали эту меру не оправдавшей ожиданий, поскольку правом получения ссуды судовладельцы практически не пользовались. За два последующих операционных года было выдано лишь 23 ссуды на общую сумму 69 770 руб.

На покупку ряда предметов судового снабжения (якоря, цепи и пр.) пошлину отменили. При этом сохранялась необходимость каждый раз испрашивать на подобные заказы разрешение Министерства финансов.

Подходы к регулированию отечественного коммерческого судостроения менялись порой на противоположные по мере изменения соотношения сил разных групп промышленников и аргументов выразителей их интересов относительно методов законодательного регулирования. Так, Ю.В. Руммель отмечал, что в законодательстве России к началу XX в. сохранялись «следы ограничительной политики, направленной против возможности более близкого общения с зарубежными странами». Он считал, что ограничения таможенными, морскими и паспортными законами морской предприимчивости не соответствуют современным требованиям жизни. Руммель предлагал освобождать от пошлин ввозимые из-за рубежа иностранные суда, что должно было дать быстрый прирост флота. Вторым по значимости он полагал развитие сети ремонтных мастерских и доков, а затем уже и заводов. Наконец, он настаивал на премиях заводам, и прочих способах удешевления стоимости, построенных в России судов [11, с. 34].

Судовладельцам же было выгодно приобретать более дешевые и технически более совершенные иностранные суда. В 1898 г. именно им удалось добиться отмены на 10 лет пошлины на ввозимые из-за границы торговые суда. Это опять затормозило судостроение, которое оказалось вне таможенной защиты. Под давлением представителей металлургической и машиностроительной промышленности правительство начиная с 1900-х гг. предприняло меры для поощрения отечественного судостроения – был введен льготный тариф на металл, выдавалась ссуда для судовладельцев за каждое паровое судно русского производства, были образованы специальные судостроительные премии.

В связи с необходимостью стимулировать развитие торгового флота правительством были изданы льготные таможенные законы, установлены привилегии для судовладельцев – подданных России. Среди них закон, по которому судовладельцу возвращали сумму, равную пошлинам за купленные за границей суда. Ряд узаконенных предусматривал заниженные пошлины на импортные паровые машины и судовое оснащение и т.д. [11, с. 3–5].

Отмена пошлин по закону от 27 апреля 1898 г. была продлена законами от 1 июля 1908 г. и 11 февраля 1910 г., (а затем и 21 мая 1912 г.). Основное содержание этих законов сводилось к беспошлинному пропуску из-за границы «железных морских судов в целом виде, предназначенных для плавания на морях». Эта льгота распространялась также на любительские паровые яхты, землечерпальные машины и землечерпальные снаряды для производства дноуглубительных работ в портах и на реках, на ледоколы, плавучие доки, а также на любые суда, приобретенные для плавания под русским флагом по Дунаю.

Между тем, исследователь истории торгового флота России Ю.Д. Филиппов, утверждал, что перспектива роста торгового флота при содействии иностранного судостроения не слишком устраивала правительство. Глубокое убеждение, что прочной основой развития торгового мореплавания может быть только собственное судостроение, не переставало поддерживать в правительстве стремление ослабить сложившуюся зависимость от иностранных верфей [13, с. 56].

Протекционистские меры не всегда распространялись на торговый флот Каспийского моря. Здесь русский флот не имел конкурентов. Для Каспийского моря сохранялись высокие пошлины на купленные за границей суда. Каспийским судовладельцам не выдавались специальные судостроительные премии за построенные на отечественных заводах паровые суда. При этом вопросы приобретения судов полностью решались за счет средств судовладельцев.

С конца XIX в. в деятельности правительства прослеживается стремление к созданию и поддержке монополий в торговом флоте. Это меры, касавшиеся грузоперевозок. С 1895 г. оно взяло под свой контроль все соглашения по прямым водно-железнодорожным сообщениям, для чего был образован Съезд по делам прямых сообщений [20, с. 257–260].

Хотя торгово-промышленным ведомством были приняты меры к модернизации законодательства о торговом мореплавании, это не привело к устранению препятст-

вий и созданию условий для прогресса отечественного судостроения. Понадобилось принятие закона 21 мая 1912 г. «О мерах к поощрению отечественного судостроения». Он предусматривал в течение последующих 15 лет выплату судостроительных и судоремонтных премий судостроительным предприятиям, находящимся в пределах Российской Империи, за каждое выстроенное металлическое торговое судно, предназначенное для плавания во внешних морях и по реке Дунаю с его притоками с последующим через 10 лет ежегодным сокращением размера премии на 6 %. Порядок расчета премии указывал на приоритет механического флота перед парусным. Согласно этому же закону еще на 15 лет сохранялся беспошлинный ввоз морских судов из-за границы, введенный законом от 1 июля 1908 г.

Другим средством к развитию русского торгового флота было поддержание деятельности двух казенных пароходных предприятий, подведомственных Министерству торговли и промышленности – Русско-Дунайского пароходства и общества «Добровольный флот» (последнее до 1909 г. находилось в ведении Морского министерства). И все же, несмотря на эти меры, слабое участие русского флота в морской торговле страны накануне Первой Мировой войны оставалось несомненным [17, с. 228–229].

Список литературы

1. *Гладков И. С.* Развитие российской промышленности в XIX – нач. XX в. / И. С. Гладков, И. Ю. Зорина // Региональная экономика: теория и практика. – 2009. – № 5.
2. *Дмитриев Н. И.* Судостроительные заводы в России и за границей / Н. И. Дмитриев, С. П. Колпычев. – СПб., 1909.
3. *Журнал* для акционеров. – 1860. – 5 октября.
4. *Зайончковский П. А.* Российское самодержавие в конце XIX столетия / П. А. Зайончковский. – М., 1970.
5. *Истомина Э. Г.* Водный транспорт в России в дореформенный период (историко-географическое исследование) / Э. Г. Истомина. – М., 1991.
6. *Куприянова Л. В.* Таможенно-промышленный протекционизм и российские предприниматели (40–80-е гг. XIX в.) / Л. В. Куприянова. – М., 1994.
7. *Марухин В. Ф.* История речного судоходства в России (XIX век, Волжский бассейн) / В. Ф. Марухин. – М., 1996.
8. *Правила* о ссудах из Государственного банка для содействия отечественного судостроению. – СПб. : Изд-во Министерства финансов, 1902.
9. *Промышленный* листок. – 1858. – 15 января.
10. *Россия.* Комиссия по пересмотру мер к поощрению отечественной судостроительной промышленности. Теннисон К. А. Мероприятия, необходимые для развития русского частного судостроения / А. К. Теннисона. – Петроград, 1916.
11. *Руммель Ю. В.* Торговый флот в России и его задачи / Ю. В. Руммель. – СПб., 1910.
12. *Соболев М. Н.* Таможенная политика России во второй половине XIX в. / М. Н. Соболев. – Томск, 1911.
13. *Филиппов Ю. Д.* История русского торгового флота / Ю. Д. Филиппов. – СПб. : Изд-во Министерства финансов, 1908.
14. *Фурер Л. Н.* Начало пароходства на Волге / Л. Н. Фурер. – Казань, 1957.
15. *Хромов П. А.* Экономическое развитие России в XIX–XX вв. / П. А. Хромов. – М., 1950.
16. *Шаццлло К. Ф.* Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906–1914 гг.) / К. Ф. Шаццлло. – М. : Наука, 1968.
17. *Шепелев Л. Е.* Царизм и буржуазия в 1904–1914 гг. Проблемы торгово-промышленной политики / Л. Е. Шепелев. – Л., 1987.
18. *Шипов А.* Обзор оснований рационального тарифа, примененного к потребностям России / А. Шипов. – СПб., 1868.
19. *Устав* о промышленности (фабричной, заводской и ремесленной). – СПб., 1893. – Т. XI. – Ч. 2.
20. *Эфенди-заде Д. М.* Русский морской торговый флот на рубеже XIX – XX вв. / Д. М. Эфенди-заде. – М., 1980.
21. *Яковлев И. И.* Корабли и верфи / И. И. Яковлев. – Л., 1970.
22. *РГИА.* – Ф. 20. – Оп. 5. – Д. 377.
23. *РГИА.* – Ф. 20. – Оп. 6. – Д. 33.
24. *РГИА.* – Ф. 95. – Оп. 4. – Д. 395.