

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ

Зуев Андрей Вячеславович

Кандидат исторических наук, доцент, Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова
univerandrey@mail.ru

GOVERNMENT ACTIVITY ON THE CONSTRUCTION OF RUSSIAN SEAPORTS IN THE LATE XIX-EARLY XX CENTURIES

A. Zuev

Summary: In the second half of the 19th century, the replacement of the sailing fleet with a steam fleet, on the one hand, and the development of the country's railway network, on the other, changed the nature of the requirements for coastal commercial ports. The first port construction program, presented to Emperor Alexander III by the Minister of Railways, Adjutant General Posyet in 1883, became a response to the demands of the time. New ports were built in Feodosia, Yalta, Mariupol, Poti, Batumi, and Novorossiysk. The ports of Libau, Odessa, Riga, and Petersburg, among many others, were expanded and improved. By the time the work outlined in the program was completed, the country's economic life had already made great strides forward. In 1908, the Ministry of Trade and Industry raised the issue of a radical reorganization and improvement of the country's commercial ports, which was proposed to be resolved according to a single plan. The need for major work to bring seaports to a state that would meet the needs of trade and shipping was recognized by all institutions responsible for the country's port business and was repeatedly noted by the State Duma and the State Council when considering the estimates of the Ministry of Trade and Industry for merchant shipping and ports. The main problem in the development of Russian ports in the late 19th and early 20th centuries remained a lack of funding.

Keywords: Ministry of Trade and Industry, merchant shipping, seaports, railway network, merchant marine, steam fleet, sea vessels, state budget.

Аннотация: Во второй половине XIX века замена парусного флота паровым, с одной стороны, и развитие железнодорожной сети страны с другой, изменили характер требований, предъявляемых к приморским торговым портам. Ответом на требования времени стала первая программа портового строительства, представленная императору Александру III министром путей сообщения генерал-адъютантом Посыетом в 1883 году. Были построены новые порты в Феодосии, Ялте, Мариуполе, Потти, Батуме, Новороссийске. Расширены и улучшены порты Либавский, Одесский, Рижский и Петербургский и многие другие. Ко времени окончания работ, намеченных в программе, экономическая жизнь страны уже сделала большие шаги вперед. Министерство торговли и промышленности в 1908 г. подняло вопрос о коренном переустройстве и улучшении торговых портов страны, решить который предлагалось по единому плану. Необходимость крупных работ по приведению морских портов в состояние, удовлетворяющее потребностям торговли и судоходства, признавались всеми учреждениями, в чьем ведении было портовое дело страны, и неоднократно отмечалась Государственной Думой и Государственным Советом при рассмотрении смет Министерства торговли и промышленности по торговому мореплаванию и портам. Главной проблемой развития российских портов в конце XIX – начале XX вв. оставался недостаток финансирования.

Ключевые слова: Министерство торговли и промышленности, торговое мореплавание, морские порты, железнодорожная сеть, торговый флот, паровой флот, морские суда, государственный бюджет.

Во второй половине XIX века замена парусного флота паровым, с одной стороны, и развитие железнодорожной сети страны, с другой, изменили характер требований, предъявляемых к приморским торговым портам.

Постоянно увеличивающиеся размеры пароходов требовали значительно большей глубины, как во входе в порт, так и в пределах самого порта; в то время как осадка большей части парусных судов не превышала 16 футов, а грузовые пароходы, которые совершали большинство международных морских перевозок, имели осадку 22–24 фута и более [2, с.2].

До восьмидесятых годов XIX века портовые работы производилось преимущественно для улучшения толь-

ко нескольких крупнейших в то время портов, как например, Санкт-Петербург, Ревель, Рига, Либав, Одесса и некоторых других. В этих портах, уже давно существовавших, местные условия уже были достаточно изучены; издавна проводившиеся в них работы и постоянные наблюдения, которые делались местной технической администрацией, давали те данные, которые были необходимы для проектирования и исполнения новых работ по дальнейшему улучшению и развитию морских портов [4, л.103].

Необходимо было проведение масштабных работ по оборудованию портов и устройству их управления, по организации ледокольной службы и по упорядочению лоцманской и спасательной частей, по постановке маяков и предостерегательных знаков, по прорытию кана-

лов и углублению подходов к портам и т. д.

Ответом на требования времени стала первая программа портового строительства, представленная императору Александру III министром путей сообщения генерал-адъютантом Посыетом в 1883 году [4, л.152 об.].

Были построены новые порты в Феодосии, Ялте, Мариуполе, Поти, Батуме, Новороссийске. Расширены и улучшены порты Либавский, Одесский, Рижский и Петербургский, сооружен морской канал Петербург - Кронштадт длиной 28 км и глубиной 7 м, который явился крупнейшим для конца XIX в [3, с.154]. Порты стали строиться на Черном, Балтийском, Каспийском и Белом морях, в Мурманске, в устьях Днепра и Волги, на Дальнем Востоке.

Ко времени окончания работ, намеченных в программе, экономическая жизнь страны уже сделала большие шаги вперед. Общее количество грузов, ежегодно перевозимых по железным дорогам страны, увеличилось более чем вдвое (26,2 млн тонн в 1881 году и 57,3 млн тонн в 1896 году). Российские торговые порты были совершенно не подготовлены к выполнению основных задач, возлагаемых на них быстро растущей промышленностью и торговлей [4, л.153].

В 1903 году главноуправляющим торговым мореплаванием и портами великим князем Александром Михайловичем в Государственный Совет было внесено особое представление о необходимости обеспечения потребностей по сооружению и улучшению торговых портов. Строительные работы были распределены на три очереди: стоимость работ первой очереди составляла 68.912.512 руб., второй очереди 53940000 руб. и третьей очереди 27850000 руб. Общая стоимость работ составила 151000000 руб. [4, л.126].

22 марта 1904 года на работы по устройству и улучшению приморских торговых портов было выделено 4957400 руб. Начиная с 1905 года и в течение последующих 11 лет, предполагалось выделять ассигнования на эти нужды в размере 85000000 руб. [4, л.126]. Однако начавшаяся в 1904 году война с Японией и затем внутренние волнения в стране вызвали в последующие годы значительное сокращение расходов на строительные работы в торговых портах [4, л.126 об.].

В 1908 году при рассмотрении сметы министерства торговли и промышленности по части торгового мореплавания и портов на 1908 г. в Государственной Думе, в докладе VIII бюджетной подкомиссии было выражено пожелание придать портовым работам более систематический характер. Предлагалось выработать подробный план всех необходимых работ по устройству портов, с указанием сроков и очереди их исполнения [4, л.126 об.

-127]. На основании собранных и обработанных материалов, был выяснен характер деятельности отдельных портов, их значение для торговли и современное, на тот момент, состояние, а также состав и стоимость главных строительных работ, которые должны быть произведены в каждом порту. В этот план были включены работы, необходимые только для основных портовых сооружений, для строительства и развития приморских торговых портов. По этому поводу составили специальную записку «О классификации приморских торговых портов и программе главнейших портостроительных работ» [1].

9 сентября 1910 г. в Государственную Думу был внесен законопроект об изыскании источников средств на портостроительные работы. Министерство торговли и промышленности представило в виде приложения к законопроекту особую записку о классификации приморских торговых портов и программе портостроительных работ [5, л.1].

К портам 1-го класса отнесли Одессу, Петербург и Ригу как приморские пункты, «имеющие самое крупное экономическое значение и требующие наибольшей технической подготовки, ввиду сложности совершаемых в порту операций» [1], а также как «первоклассные экономические и торговые центры». Кроме того, для Петербурга и Риги «имели значение в качестве их аванпортов на зимнее время также порты Ревель и Либава (по характеру основной своей работы подходящие ко 2-му классу портов)» [1].

Портами 2-го класса считались «порты с большим оборотом грузов и значительным, но не столь обширным, как в портах 1-го класса, районом тяготения, с не столь сложной классификацией грузов и относительно слабым развитием заграничного импорта и дальнего каботажного...» [1]. Кроме вышеназванных, к этому классу были отнесены еще 11 портов: Николаев, Херсон, Мариуполь, Ростов-на-Дону, Новороссийск, Поти, Батум, Астрахань, Баку; «причислены» Архангельск и Владивосток «как порты, хотя и не вполне отвечающие по размерам и оборотам другим портам 2-го класса, но занимающие исключительное положение как единственные крупные приморские центры для обширных областей – первой северной, а второй – дальневосточной окраины России» [1].

Перечисленные порты первых 2 классов обслуживали большую часть всей морской торговли России. По данным, относящимся ко времени составления портостроительной программы (1909 г.), на долю этих 16 портов приходилось 82 % всего морского грузооборота. Через них проходило около 80 % всего экспорта и около 94 % импорта. Соответственно планируемое портостроительство должно было сосредоточиться главным образом в упомянутых 16 портах.

Согласно программе портостроительных работ общая стоимость наиболее необходимых работ по устройству, расширению и углублению приморских торговых портов Европейской России составила 217061900 рублей. Работы эти ко времени их исполнения, были разделены на две очереди; стоимость работ первой очереди исчислялась в 93790900 рублей, а второй в 123271000 рублей. Средняя продолжительность выполнения работ каждой из очередей, как первой, так и второй составляла примерно пять лет [5, л.1].

В рамках реализации программы средства на работы первой очереди выделялись «в законодательном или сметном порядке». При этом по работам, которым во время составления перечня имелись лишь предварительные эскизные проекты, в последующем были составлены подробные технические проекты и сметы. Программа первой очереди по улучшению торговых портов была дополнена также предложениями об улучшении состояния российских дальневосточных портов [5, л.1]. В результате многочисленных согласований программы, стоимость работ первой очереди, подлежащих отнесению по бюджету чрезвычайных и обыкновенных расходов, составила 101642342 руб. [5, л.2]. Однако этих средств было явно недостаточно.

Главной проблемой развития российских портов в конце XIX – начале XX в. оставался недостаток финансирования. Необходимость крупных работ по приведению морских портов в состояние, удовлетворяющее потребностям торговли и судоходства, признавались всеми учреждениями, в чьем ведении было портовое дело страны и неоднократно отмечалась Государственной Думой и Государственным Советом при рассмотрении смет Министерства торговли и промышленности по торговому мореплаванию и портам.

Практически единственный источник финансирования – государственный бюджет – был обременён высокими долгами, связанными с военными расходами и строительством казенных железных дорог.

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 были определены

границы использования казенных и частных средств в морских 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 [6, с.67]. Министерство разработало проект субсидирования на льготных условиях строительства портовых сооружений. Предполагалось, что частный капитал для финансирования строительства можно будет привлекать путём выпуска облигаций, гарантированных правительством. В частности, на деньги частных лиц были построены небольшие причальные сооружения в портах Скадовск и Хорлах, причем в последнем даже были проведены работы по углублению подходов к порту. На Балтийском море небольшие сооружения были построены частными лицами в нескольких портах (Локса, Павловская гавань, Порт-Кунда и др.). Наконец, во многих портах городскими управами и акционерными предприятиями были построены многочисленные пристани и проведены работы по оборудованию портов, которые в основном предназначены для частного использования.

В России в конце XIX — начале XX века была проведена большая работа по строительству морских портов для торгового флота России. Правительство ясно понимало необходимость проведения коренного переустройства торговых портов страны, решить которое предлагалось по единому плану. Документ был основан на серьезном анализе деятельности российских портов, значении разных портов для внешней и внутренней торговли России, охарактеризованы условия, в которых находилась торговая и судоходная деятельность портов при тогдашнем состоянии портовых устройств, и установлены потребности по устройству и улучшению портов, с исчислением стоимости основных работ по главным портовым сооружениям. Работы по обустройству и благоустройству планировалось вести в основном за счет государственной казны. Что касается оборудования портов устройствами и приспособлениями, необходимыми для хранения и перевалки грузов, то этот вид работ должен был производиться, преимущественно, за счет частных инвестиций, причем общий план этого оборудования должен был определяться при разрешении основных работ в каждом отдельном случае в том или ином порту. Главной проблемой, сдерживающей развития российских портов, оставался недостаток финансирования.

ЛИТЕРАТУРА

1. Андриенко В.Г. Ледокольный флот России 1860-е – 1918 гг. <https://iknigi.net/avtor-vladimir-andrienko/88768-ledokolnyy-flot-rossii-1860-e-1918-gg-vladimir-andrienko/read/page-15.html> (Дата обращения: 11.07.2024)
2. Материалы для описания русских коммерческих портов и истории их сооружения. - СПб.: Управление водяных и шоссейных сообщений и торговых

- портов (по Отделу торговых портов), Выпуск 36 (последний): Краткий обзор деятельности Министерства путей сообщения по портово-строительному делу. - 1902. - 51 с.
3. Очерки истории техники в России. (1861–1917) [Текст] / Редколлегия: И.И. Артоболевский (пред.) [и др.]; АН СССР. Ин-т истории естествознания и техники. - Москва: Наука, 1973.- 658 с.
 4. Российский государственный исторический архив. Ф.1276. Совет Министров (1905–1917). Оп.5. Д.148. О предоставлении в Государственную Думу дополнительных материалов к пояснительной записке по смете Отдела торгового мореплавания и портов МТиП на 1909 год. 12–23 января.
 5. Российский государственный исторический архив. Ф.95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов МТ и П. Оп.20. Д.503. Программа работ первой очереди по улучшению и развитию приморских торговых портов.
 6. Сабайдаш М.В. Ретроспективный анализ экономического развития морских портов России (конец XIX — начало XX века) / М.В. Сабайдаш // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. – 2019. – № 2. – С. 58–71.

© Зуев Андрей Вячеславович (univerandrey@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»