

УДК 629.5
Е 30

АНАЛИЗ ЗАКОНОВ НАЧАЛА XX ВЕКА ПО ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОХОДСТВА

Г. В. Егоров, д-р техн. наук, проф.

Морское инженерное бюро, г. Одесса

Аннотация. Выполнен анализ опыта принятия и действия первых российских законов «к поощрению отечественного судостроения». Показано, что российское судостроение начала XX века в значительной мере имеет сходные с сегодняшним состоянием отрасли черты.

Ключевые слова: судостроение, судоходство, государственная поддержка, морская деятельность, законы.

Анотація. Зроблено аналіз досвіду прийняття та дії перших російських законів «щодо заохочення вітчизняного суднобудування». Показано, що російське суднобудування початку XX сторіччя значною мірою має подібні із сьогоденним станом галузі риси.

Ключові слова: суднобудування, судноплавство, державна підтримка, морська діяльність, закони.

Abstract. The analysis of experience of acceptance and action of the first Russian laws «to encouragement of native shipbuilding» is carried out. It is shown, that the Russian shipbuilding of the beginning of XX century had a lot of characteristics, which are similar to today's branch condition.

Keywords: shipbuilding, navigation, government support, marine activity, laws.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

Развитие судостроения, как и авиационно-космической промышленности, является признаком развития страны, ее научно-технического потенциала.

Морская деятельность во всей ее совокупности и сложности играет принципиально важную роль для всего человечества. По данным [16], 97 % объемов мировой торговли обеспечивает морской транспорт, при этом стоимость фрахта составляет около 120...150 млрд дол. США ежегодно. Стоимость добытых морепродуктов оценивается

в 35...40 млрд дол. США. Добыча нефти и газа на морском шельфе — 80...100 млрд дол. США.

Актуальность государственной поддержки одного из «локомотивов» экономики, как часто называют судостроение, не вызывает сомнения, причем меры по стимулированию широко применяются в той или иной форме у большинства морских государств. Украина также действовала в этом направлении (Законы Украины «О мерах по государственной поддержке судостроительной промышленности в Украине» от

18.11.1999 г., «О специальной экономической зоне «Николаев» от 13.07.2000 г., «О национальной программе строительства судов рыбопромыслового флота» от 17.01.2002 г.). Вероятно, главный вопрос состоит в том, насколько такие меры эффективны и насколько государство последовательно проводит соответствующую политику [1, 7, 10, 14].

С этой точки зрения принципиальный интерес представляет имеющийся отечественный опыт прошлого столетия и его отражение в сегодняшней политике Российской Федерации, судостроение которой «близнец-брат» украинского.

ЦЕЛЮЮ СТАТЬИ является анализ опыта принятия и действия первых российских законов «к поощрению отечественного судостроения».

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

Россия имеет огромную протяженность морских границ, является одним из главных поставщиков энергоресурсов и сырья. Как отмечается в [12], с морской деятельностью в России связано около 20 млн чел., проживающих в приморских субъектах Федерации. К тому же не меньшее число российских граждан работает в промышленности, связанной с морем и рекой. Именно поэтому высшее руководство России уделяет пристальное внимание судостроительной отрасли [15]. В пояснительной записке к проекту Федерального закона «О мерах государственной поддержки российского судостроения и судоходства» указано, что целью будущего закона является создание правовых и экономических условий, обеспечивающих конкурентоспособность российских верфей при создании новой техники для российских заказчиков и повышение эффективности функционирования Российского международного реестра судов, в том числе и за счет расширения

сферы действия на суда внутреннего водного транспорта.

Причины столь серьезного внимания к отрасли абсолютно понятны — участие российского флота во внешнеторговых перевозках российских грузов составляет 4...6 %; доля судов, построенных на российских верфях российским судовладельцам, составляла в 2007 году 5,6 % от всего тоннажа, заказанного отечественными судовладельцами; 95 % построенных в 2001–2009 годах для российских судовладельцев судов зарегистрированы под иностранными флагами.

Традиционно советские суда гражданского назначения строились за рубежом (ГДР, Польша, Финляндия, Югославия, Румыния, Болгария).

Ныне, как и раньше, судостроительные заводы России ориентированы на военные заказы, оборонный заказ составляет 44 %, зарубежные военные заказы — 33 %. Доля отечественных гражданских судов — 17 %, экспорт — 6 %.

Причинами являются устаревшие технологии, высокая энергоемкость производства, удельная трудоемкость производства в 3–5 раз выше, чем за рубежом, продолжительность постройки в 2–2,5 раза больше, стоимость постройки на 20...25 % выше. Из-за отсутствия кранов большой грузоподъемности (600, 900, 1100 т) практически не применяются современные блочно-модульные методы строительства, российские предприятия используют стальной лист длиной 6, 8, 10 м и шириной 1,6, 1,8 и 2 м, что по сравнению с 12 на 4 м в других странах приводит к увеличению количества сварных швов и трудоемкости. Нет условий для постройки судов дедвейтом более 70 тыс. т и шириной более 35 м. Используются устаревшие и сильно изношенные спуско-подъемные устройства, наблюдается значительное технологическое отставание как в приемах работы, так и в оборудовании по всем видам работ верфи.

По данным [3], 30...35 % предприятий судостроения РФ могут быть признаны конкурентоспособными, при этом имеющиеся у них 60 % оборудования не отвечает требованиям сегодняшнего дня. Опережающими темпами происходит рост цен на кадры, сталь, энергию. Средний возраст инженерного персонала — более 50 лет, нарушена преемственность поколений как среди ИТР, так и среди рабочих кадров. Наблюдается организационное отставание от современных европейских, японских и корейских верфей из-за деградации инженерно-технических и управленческих структур.

Проблемы морской деятельности и судостроения России детально изложены в публикациях коллег из Совета по изучению производительных сил, ЦНИИ им. академика А.Н. Крылова и ЦНИИ ТС [2–5, 9, 11, 12, 16].

Проблема «Роль России в мировом судостроении?», «Почему построенные в России суда дороже, чем иностранные? Почему в России суда строятся дольше, чем на иностранных верфях? Как увеличить объем гражданского судостроения на российских верфях? Как на российских судах перевозить больше российских же грузов?» далеко не нова.

Достаточно вспомнить серию публикаций начала XX века, подготовленных выдающимся инженером К.А. Теннисоном:

«Проект мер поощрения русского торгового мореходства в связи с развитием отечественного судостроения и металлургической промышленности», 1902 год¹;

статья в журнале «Русское судоходство» «Война и русское судоходство», 1916 год² и др.

Кроме того, были приняты Законы Российской империи:

«Закон 24 мая 1904 года о выдаче правительственных ссуд и на приобретение вновь построенных в России из русских материалов деревянных и металлических морских торговых судов»;

«Закон 21 мая 1912 года о мерах к поощрению отечественного судостроения»³.

Интересно отметить, что ситуация в первом десятилетии XXI века весьма напоминает ту, которая была в России сто лет назад [6, 8, 13]⁴.

В начале XX века морской транспорт обеспечивал 52 % перевозок по импорту и 70 % по экспорту страны.

Согласно данным табл. 1, где приведено количество обработанных морскими портами судов и грузов в 1908–1912 гг., наблюдался устойчивый рост объемов грузов, переработанных в отечественных портах. Так, в 1912 году грузопоток увеличился на 47% по сравнению с 2008 годом. При этом суда под флагом России перевезли 7...10% от общего объема. Это же отмечал и Тен-

¹Теннисон, К. А. Проект мер поощрения русского торгового мореходства в связи с развитием отечественного судостроения и металлургической промышленности [Текст] / К. А. Теннисон // Тр. Императорского общества судоходства. — С.Пб., 1902. — 25 с.

²Теннисон, К. А. Война и русское судоходство [Текст] / К. А. Теннисон // Русское судоходство. — 1916. — № 1. — С. 4–13.

³Закон о мерах к поощрению отечественного судостроения, Высочайше утвержденный 21 мая 1912 года и одобренный Государственным Советом и Государственной Думой [Текст]. — С.Пб., 1912. — 8 с.

⁴Россия 1913 год [Текст] : статистико-документальный справочник. — С.Пб. : Институт Российской истории РАН. — 415 с.

Таблица 1. Количество обработанных морскими портами России судов и грузов в 1908–1912 гг.

Годы	Количество судозаходов (офомленных приходов-отходов)	В том числе под русским флагом		Погружено и выгружено грузов	В том числе на суда под русским флагом	Участие русских судов в морской торговле, %
		Число	%			
1908	17537	4639	26,4	1095,1	106,1	9,7
1909	20236	4966	24,5	1461,4	113,6	7,8
1910	21459	5378	25,1	1611,7	119,0	7,4
1911	21532	5784	26,9	1613,3	131,3	8,1
1912	20335	6388	31,4	1414,1	159,9	11,3
Итого	101099	27155	26,9	7195,6	629,8	8,7

Таблица 2. Распределение судозаходов торговых судов по флагам в 1913 г.

Под флагом	Судов		Тоннаж	
	Число	%	Число	%
1	2	3	4	5
Русским	4892	29,0	3312	20,1
Шведским	1281	7,6	850	5,2
Норвежским	1422	8,4	1300	7,9
Датским	1387	8,2	1087	6,6
Германским	2479	14,7	2189	13,3
Голландским	373	2,2	513	3,1
Бельгийским	128	0,8	195	1,2
Британским	2522	15,0	4269	25,9
Французским	170	1,0	426	2,6
Австро-Венгерским	371	2,2	826	5,0
Греческим	232	1,4	367	2,2
Турецким	868	5,1	81	0,5
Японским	237	1,4	264	1,6
Прочими	97	0,6	101	0,6
Итого	16860	100	16478	100

нисон, когда писал, что участие российского торгового флота во внешней морской торговле страны составляет 7,5 %.

Кроме того, обращает на себя внимание тот факт, что по числу судозаходов доля российского флага была заметно выше (25...30%), что говорит о незначительном дедевите среднего российского судна (в сравнении с иностранными). Например, в 1910 году только 14,7% судов имели вместимость более 1000 регистровых тонн⁴.

Согласно табл. 2, в российские порты в 1913 году зашло 16860 судов, из

них 4892 судна с флагом России (29%). Россия платила иностранцам фрахт до 140 млн рублей золотом ежегодно. Для сравнения, некоторые цены и зарплаты 1913 года: пуд (12 кг) пшеничного хлеба в Москве — 260 к., пуд ржаного хлеба — 125 к., корова — 20...50 руб., лошадь — 30...70 руб., средняя годовая зарплата рабочего в судостроении — 402 руб., рабочего на нефтяных промыслах — 366 руб., в сельском хозяйстве — 61 руб., годовой оклад генерал-майора усиленный (для отдаленных округов) — 2187 руб. (после вычетов 2004 руб.).

На 01.01.1914 г. морской торговый флот России имел в своем составе 1044 пароходов и 59 теплоходов регистровой вместимостью 526 тыс. рег. т, 2597 парусных судов регистровой вместимостью 257 тыс. рег. т. На паровых судах работало 19 тыс. чел., на парусных — 12,7 тыс. чел.

Согласно табл. 3 с 1904 года по 1913 год количество паровых судов увеличилось на 28 %, мощность их машин — на 22%, регистровая вместимость — на 28%. За этот же период количество и совокупная грузоподъемность парусных судов несколько уменьшилось (соответственно на 7% и на 6%).

Средний возраст российских паровых судов в 1913 году составил 20,4 года, причем самый многочисленный флот Черноморско-Азовского региона имел средний возраст 21,8 года, Балтийского моря — 19 лет, Каспийского моря — 20,6 лет.

В 1914 году гражданский флот Дальневосточного региона был самый молодой (средний возраст 13 лет) и самый малочисленный — всего 38 паровых судов (менее 4%), из них грузовых и грузопассажирских — 21, буксиров, ледоколов и спасателей — 17. Для срав-

нения — на Балтике было 9 пассажирских, 135 грузовых и грузопассажирских судов, 20 буксиров, ледоколов и спасателей. На Черном и Азовском морях — 37, 242 и 127 соответственно, а также 7 танкеров.

На 1 января 1913 года 75,1% судов по количеству и 86,6% по тоннажу были построены на иностранных верфях. Если еще исключить и финские верфи, то собственно на российских заводах было построено всего 11,7% судов и 3,1% тоннажа. Аналогичные данные приводит и Теннисон, когда пишет, что в России построено только 3,3% тоннажа.

Больше всего для России строили британские верфи (51 %), немецкие (15,2 %) и шведские (16,7 %).

В целом на фоне развития капитализма в России, на фоне подъема большинства отраслей машиностроения (средний по отрасли прирост производства к 1912 году по отношению к 1908 году составил 18,6%), судостроение испытывало явный кризис (падение на 35%), при этом его относительная роль в машиностроении заметно (в два раза) снизилась.

Теннисон отмечал, что соотношение между стоимостью постройки судна

Таблица 3. Морской торговый флот России в 1904–1913 гг.

Годы	Паровые суда						Парусные суда					
	Число судов		Тоннаж (нетто)		Совокупная мощность машин		Число судов		Тоннаж		Грузоподъемность	
		%	тыс. рег. т	%	тыс. л. с.	%		%	тыс. рег. т	%	тыс. пуд.	%
1904	832	100	390,1	100	531,0	100	2500	100	277,3	100	27990	100
1905	835	100	376,2	96	456,2	86	2516	101	275,7	99	27651	99
1906	847	102	375,4	96	474,1	89	2523	101	266,5	97	26889	97
1907	874	105	418,2	107	513,5	97	2512	101	257,4	93	25840	92
1908	905	109	440,8	113	545,8	103	2544	102	260,1	94	26004	93
1909	898	108	443,2	114	555,3	105	2465	99	257,7	93	25593	90
1910	924	111	459,3	116	565,4	107	2494	100	261,2	94	25823	93
1911	943	114	463,4	119	593,3	112	2504	100	260,1	94	26493	95
1912	1015	122	488,5	126	630,7	119	2516	101	254,3	92	25893	93
1913	1068	128	499,5	128	647,8	122	2577	103	256,8	93	26276	94

Таблица 4. Возраст судов морского торгового парового флота России на 01.01.1913 г.

Время после постройки	Белое море	Балтийское море	Черное и Азовское	Тихий океан	Каспийское море	По всем морям
Менее года	1	7	–	1	2	11
От 1 до 5 лет	9	26	21	14	7	77
От 5 до 10 лет	4	21	46	6	16	93
От 10 до 15 лет	11	57	48	3	57	176
От 15 до 20 лет	12	27	78	3	55	175
От 20 до 30 лет	12	49	107	7	65	240
Свыше 30 лет	19	56	113	4	50	242
Итого	88	243	413	38	252	1014
Средний возраст, лет	15,5	19,0	21,8	13,0	20,6	20,4

Таблица 5. Изменения в структуре машиностроения в 1908–1912 гг.

Отрасли	Состояние				Прирост (убыль)	
	в 1908 г.		в 1912 г.			
	млн руб.	%	млн руб.	%	млн руб.	%
Судостроение, в т. ч.:	52,6	19,5	34,2	10,7	–18,4	–35,0
а) гражданское	11,0	4,1	22,5	7,0	+11,5	+104,5
б) военное	41,6	15,4	11,7	3,7	–29,9	–71,9
Производственное машиностроение	95,6	35,4	132,6	41,4	+37,0	+38,7
Сельскохозяйственное машиностроение	27,1	10,1	42,0	13,1	+14,9	+55,0
Электротехническое производство	9,2	3,4	46,0	14,4	+36,8	+400,0
Итого по машиностроению	269,8	100,0	320,1	100,0	+50,3	+18,6

в России и за границей носит более или менее постоянный характер.

По его оценке судно грузоподъемностью 2625 т и мощностью машины 900 л. с., построенное в России, стоит в среднем на 80 % дороже, чем в Англии, так как материалы дороже на 57%, рабочая сила (с учетом меньшей производительности) — на 63%, накладные расходы — на 225 %, прибыль — на 78 %. Исключение только таможенных платежей дает уменьшение разницы между ценой судна в России и в Англии на 30 %.

Например, в 1903–1906 годах один из петербургских заводов построил два однотипных грузопассажирских судна дедевтом 3217 т и пассажироместимостью 800 чел. «Тигр» и «Ефрат» по

среднемировой цене 630 тыс. руб. за судно. Убыток завода составил на этом заказе 500 тыс. руб. В итоге, чтобы спасти обанкротившийся завод от разорения, его выкупила казна.

Общая оценка самого российского судостроения дается Теннисоном весьма точно: меньшая производительность труда; меньшая подготовленность технического персонала; высокая начальная стоимость верфей из-за сурового климата (здания дороже примерно в три раза) и стоимости привозного оборудования (в два раза выше, чем у конкурентов за счет пошлин и транспортных издержек); высокая стоимость судостроительных материалов (иногда на 150 % выше).

В публикациях^{1,2}, исходя из оценки, «что для нормального существования

частного судостроительного завода он должен получать заказов ежегодно, в среднем, в сумме, не меньшей первоначальной стоимости самого завода», было показано, что российские верфи загружены не более чем на 1/4 своих возможностей.

При этом сам судостроительный рынок мал и один лишь существующий торговый флот не может предоставить судостроению достаточное количество заказов, для полной загрузки нужны государственные заказы.

В силу непостоянного потока заказов и длительного цикла постройки (в 1,5–2,0 раза дольше, чем на британских верфях), потребность в собственных больших оборотных средствах на 50...100% выше, чем на иностранных верфях.

В сочетании с существенно более дорогим кредитом, который свойственен России, финансовый результат строительства предсказуем и именно поэтому требуются действия со стороны государства по изменению ситуации.

Теннисон отмечал, что естественным будет принятие таких мер, которые сделают судостроительную отрасль экономически выгодной, т. е. необходимо создать спрос на суда, построенные в России. Понятно, что такой спрос появится в первую очередь со стороны российских же судовладельцев. Соответственно им надо помочь «встать на ноги» — создать систему мер поощрения. По оценкам Теннисона, «если российский торговый флот будет развиваться нормально, то он должен увеличиться в 13,5 раза»².

Главная мысль автора: «всякое мероприятие, содействующее развитию русского торгового флота, является в то же время и мерой поощрения русского судостроения».

Существуют два вида мер поощрения какой-либо деятельности.

Первые («естественные», или «органические», по определению¹) служат для устранения причин, препятствующих нормальному («органичному») развитию отрасли. Именно такие подходы наиболее эффективны и, главное, долговременны.

Вторые («искусственные») — для компенсации невыгодных результатов этих причин, естественно, такие меры могут осуществляться временно. При этом и эффект от них будет только на время их действия.

Теннисон однозначно считал такие меры целесообразными тогда, когда «естественные» действия либо невозможны, либо требуют (для их запуска) значительное время.

Среди комплекса «искусственных» мер по компенсации последствий тормозящих причин Теннисоном были названы такие:

1. Отмена пошлин на морские суда иностранной постройки.

Действовала в соответствии с Законом от 27 апреля 1898 года (продлевалась законами от 1 июля 1908 года, 11 февраля 1910 года и, наконец, 21 мая 1912 года со сроком действия до 1 января 1928 года) и способствовала существенному увеличению торгового флота. Напротив, с 1891 года и до принятия этого Закона правительство использовало высокие заградительные пошлины на суда, построенные за рубежом. Льгота действовала на морские суда с железными корпусами, морские паровые яхты, морские и речные земснаряды, ледоколы, плавдоки и любые суда для реки Дунай.

2. Выдача субсидий судоходным компаниям, приобретающим и эксплуатирующим суда российской постройки.

Были применены в Законе от 24 мая 1904 года о выдаче правительственных ссуд и на приобретение вновь построенных в России из русских материалов

деревянных и металлических морских торговых судов.

3. Навигационные премии для судов отечественной постройки.

В «Проекте мер...» 1902 года¹ считалось целесообразным установление навигационных и грузовых премий за каждые 100 т дедвейта и 100 миль перехода по кратчайшему расстоянию между заявленными российскими и иностранными портами.

Теннисон также отмечал, что такие навигационные премии должны компенсировать более дорогую, чем за границей, эксплуатацию судна под российским флагом.

Указывается, что расходы на эксплуатацию российского судна выше на 23...27%, чем судна с иностранным флагом¹. Например, такие суточные расходы на судне дедвейтом 3000 т с британским флагом составляли в начале XX века 320 руб., а с российским — около 400 руб. По мнению разработчиков «Законопроекта ...»¹, 80 руб. подлежали компенсации со стороны государства. Причем продолжительность такой поддержки оценивалась в 24 года с плавным уменьшением выделяемых сумм до нуля к 1927 году.

В итоге, такие меры общего характера приняты не были и применялись только частично для развития тех линий, которые имели стратегическое значение (Охотско-Камчатская линия, перевозки на Дальний Восток из европейской части России и т. п.).

4. Страхование судов за счет казны.

5. Судостроительные премии заводам.

Были реализованы в Законе 21 мая 1912 года о мерах к поощрению отечественного судостроения³.

6. Льготные железнодорожные тарифы.

7. Премии за использование материалов и изделий отечественного происхождения.

8. Освобождение от таможенных пошлин материалов и изделий зарубежного производства.

Частично использовались в Законе от 24 мая 1904 года.

Среди комплекса «естественных» мер по устранению причин, которые мешают развитию судостроения в России, Теннисон называл следующие:

1. Подъем народного просвещения, повышение общей культуры.

2. Улучшение технического образования рабочих. Создание «достаточного числа низших технических курсов и школ».

3. Улучшение инженерного образования. Преодоление его теоретичности и обеспечение практической подготовки будущих инженеров.

4. Улучшение торгово-промышленного законодательства («Представление нашим предпринимателям тех удобств и преимуществ, которыми пользуются их иностранные конкуренты в своих государствах»²).

«Законопроект...» 1902 года¹ призвал принять «ряд мер к ускорению производства всех портовых формальностей, тормозящих русское торговое мореплавание в русских портах, а также к ограждению русских торговых судов от излишней и произвольной задержки в портах и других возможных притеснений, невызываемых крайней необходимостью».

В 1902 году предлагалось учредить единый центральный орган (теперь морская администрация), которому будут подчиняться все суда торгового флота, включая государственные; создать правительственные или подготовить условия для создания частных органов регистрации, классификации (Российский Регистр был основан в 1913 году), страхования, кредитования, агентирования, крьюинга.

С другой стороны, считалось важным усиление юридической ответственности судовладельцев.

5. Создание дешевого коммерческого долгосрочного кредита, «Известно, что в России кредит вдвое дороже, чем за границей».

6. Создание постоянного спроса на суда российского производства. Исполнение всех без исключения судостроительных государственных заказов только в России.

7. Устранение причин, делающих постройку судна в России более дорогой, чем за границей, в том числе из-за малой емкости судостроительного рынка; малой загруженности верфей (не более чем на 1/4 своих возможностей); высокой начальной стоимости верфей из-за сурового климата (здания дороже примерно в три раза) и стоимости перевозного оборудования (в два раза выше, чем у конкурентов, за счет пошлин и транспортных издержек); потребности в собственных больших оборотных средствах (на 50...100 % выше, чем на иностранных верфях), так как суда строятся в 1,5–2,0 раза дольше (надо ускорять постройку, но для этого необходим постоянный поток заказов); высокой стоимости судостроительных материалов (иногда на 150% выше); меньшей производительности труда; меньшей подготовленности технического персонала.

8. Совмещение заказов гражданских судов и военных кораблей.

Интересно отметить, перед Первой мировой войной частные верфи получили около 40% заказов так называемой малой судостроительной программы.

Фактически же были приняты следующие основные законы Российской империи по поддержке отечественного судостроения:

1. «Закон 24 мая 1904 года о выдаче правительственных ссуд и на приобретение вновь построенных в России из русских материалов деревянных и металлических морских торговых судов».

В соответствии с ним был создан правительственный фонд для выдачи долговременных больших ссуд (на 20 лет и на сумму до 2/3 от полной стоимости объекта) под 3,8% годовых на постройку морских торговых судов на отечественных верфях. Была отменена таможенная пошлина на якоря, цепи и некоторые другие виды судового снабжения. Ссуды выделялись после получения специального разрешения Министерства финансов. До полного погашения ссуды суда нельзя было продать или использовать как залог.

Например, за 1905–1906 годы таких ссуд было выдано всего 23 на сумму в 70 тыс. руб.

2. «Закон 21 мая 1912 года о мерах к поощрению отечественного судостроения»³.

Основная идея закона состояла в том, чтобы выдавать поощрительные премии отечественным заводам за каждое построенное ими морское торговое судно (а также суда для реки Дунай) в таком размере, чтобы они полностью покрывали «разницу в стоимости постройки судов у нас и за границей». Соответственно российская верфь получала возможность продавать результаты своего труда по ценам, не превышающим «заграничные».

Премии рассчитывались по специальной шкале в зависимости от регистровой вместимости судов. В частности, для судов с механическими двигателями вместимостью свыше 3000 регистровых тонн премия составляла 65 руб. за тонну вместимости, а для малых судов вместимостью не более 125 тонн — 105 руб. за тонну.

Кроме премии по корпусу, была введена премия по новым машинам и механизмам, которая составляла 5,5 руб. за пуд металла, использованный для изготовления машины и 1,5 руб. — для котла. Премия распространялась не только

на новые суда, но и на суда, прошедшие модернизацию путем замены главных и вспомогательных механизмов.

Действие премий предполагалось в течение 15 лет, причем через 10 лет размер премий должен был сокращаться на 6 % каждый год.

Закон также продлевал действие ранее принятых решений по отмене таможенных пошлин при приобретении судов за границей. Считалось, что лучше заплатить премии своим заводам, чем мешать своим судовладельцам работать на свободном конкурентном рынке, так как основным источником пополнения российского гражданского флота оставались закупки бывших в употреблении иностранных судов или заказы новых судов на иностранных верфях.

Например, используя новый закон, в 1912 году один из петербургских заводов приступил к постройке серии из шести грузопассажирских судов для субсидируемой государством Охотско-Камчатской линии крупнейшей российской компании «Доброфлот». Согласно контракту, завод получил по 692 тыс. руб., включая 300 тыс. руб. государственных дотаций, за судно. Фактически каждый из пароходов обошелся в 840 тыс. руб. Интересно отметить, что в открытом конкурсе на получение этого заказа участвовало 20 верфей, из них 14 иностранных. Цены, заявленные на конкурсе зарубежными заводами, были ниже, чем цена, указанная в контракте.

При этом, как и сейчас, практически весь речной флот и флот Каспия, начи-

ная с 1909 года, строился на российских верфях. К 1913 году на реках России работало 5,5 тыс. пароходов и 23 тыс. самоходных судов. Для сведений, в 1895 году пароходов на отечественных внутренних водных путях было в два раза меньше.

ВЫВОДЫ

1. Российское гражданское судостроение начала XX ст. в значительной мере имеет сходные с сегодняшним состоянием отрасли в Украине и России черты: меньшая по сравнению с иностранными верфями производительность труда, высокая начальная стоимость верфей из-за сурового климата и стоимости привозного оборудования (за счет пошлин и транспортных издержек), высокая стоимость судостроительных материалов.

2. Наиболее действенной (для судоходства) среди всех государственных мер начала прошлого столетия была отмена пошлин на морские суда иностранной постройки, которая действительно обеспечила рост количества морских судов под флагом России.

3. Принятые законодательные усилия по поддержке отечественного морского судостроения успехом не увенчались. При этом как тогда, так и сейчас активно развивается речное судостроение и судостроение для Каспия, что позволяет использовать эту ставшую уже исторической особенностью отрасли для определения приоритетов ее будущего функционирования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- [1] **Александровская, Н. И.** Анализ состояния морского флота Украины и ее судостроительной и судоремонтной отрасли [Текст] / Н. И. Александровская, В. Д. Евдокимов // Проблемы техніки. — 2008. — № 4. — С. 61–70.
- [2] **Войтоловский, Г. К.** Динамика развития [Текст] / Г. К. Войтоловский // Теория и практика морской деятельности. — Вып. 5. — М. : СОПС, 2005. — 158 с.

- [3] **Горбач, В. Д.** Модернизация и развитие производственных мощностей предприятий судостроительной промышленности на период до 2015 года [Текст] / В. Д. Горбач, А. Н. Алешкин, В. Ф. Рыманов // Вестник технологии судостроения. — 2007. — № 15. — С. 6–10.
- [4] **Гаврилюк, Л. П.** Концепция реформирования технологии российского судостроения в современных условиях [Текст] / Л. П. Гаврилюк, И. В. Суздаев // Судостроение. — 2010. — № 4. — С. 60–62.
- [5] **Герасимов, Н. И.** Основные направления развития судостроения в России [Текст] / Н. И. Герасимов, М. В. Тепляшин // Судостроение. — 2010. — № 3. — С. 53–58.
- [6] **Гранков, Л. М.** Русское судоходство. История и современность [Текст]. В 3 т. Т. 1. Коммерческий флот России. Страницы истории / Л. М. Гранков. — М. : 2004. — 472 с.
- [7] **Ильницкий, К. А.** Судостроительный бум? Только не в Украине [Текст] / К. А. Ильницкий // Порты Украины. — 2005. — № 6. — С. 36–38.
- [8] История отечественного судостроения [Текст]. В 5 т. Т. 3. Судостроение в первой четверти XX в. (1906–1925) / И. Ф. Цветков. — С.Пб. : Судостроение, 1995. — 560 с.
- [9] **Логачев, С. И.** Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития [Текст] / С. И. Логачев, В. В. Чугунов, Е. А. Горин. — С.Пб. : Мор Вест, 2009. — 544 с.
- [10] **Лисицкий, В. И.** Ориентиры национального судостроения в 2010 [Текст] / В. И. Лисицкий // Судостроение и судоремонт. — 2010. — № 1–2 (39–40). — С. 8–9.
- [11] **Пашин, В. М.** Проблемы, требующие неотложного решения (По материалам доклада, сделанного на II Российской научно-практической конференции судостроителей) [Текст] / В. М. Пашин // Судостроение. — 2010. — № 4. — С. 3–8.
- [12] **Чернявский, Е. Б.** Реализация системного подхода [Текст] / Е. Б. Чернявский, Г. К. Войтоловский, И. В. Крояло // Теория и практика морской деятельности. — Вып. 4. — М. : СОПС, 2005. — 159 с.
- [13] Речное судоходство в России [Текст] / М. Н. Чеботарев, М. Д. Амосин, Б. В. Богданов, В. А. Иваницкий, Е. И. Честнов; под ред. М. Н. Чеботарева. — М. : Транспорт, 1985. — 352 с.
- [14] **Ротанов, Г. М.** Державна підтримка високотехнологічного суднобудування в Україні [Текст] / Г. М. Ротанов // Вчені записки ТНУ. Сер. Економіка та управління. — 2009. — Т. 22 (61), № 2. — С. 319–326.
- [15] Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года [Текст]. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 года № 2205-р. — 41 с.
- [16] Факторы развития : внутренние и внешние [Текст] / Г. В. Батунова, Г. Е. Гиголаев, П. А. Гудев, А. М. Коновалов, Е. Б. Чернявский // Теория и практика морской деятельности. — Вып. 8. — М. : СОПС, 2006. — 225 с.