

Шаронов Иван Николаевич

**Русский торговый флот, его
современное состояние,
нужды и положение среди
флотов других государств**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 291
ББК 86.3
И17

И17 **Иван Николаевич Ш.**
Русский торговый флот, его современное состояние, нужды и положение
среди флотов других государств / Шаронов Иван Николаевич – М.: Книга
по Требованию, 2026. – 117 с.

ISBN 978-5-521-30679-4

ISBN 978-5-521-30679-4

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2026

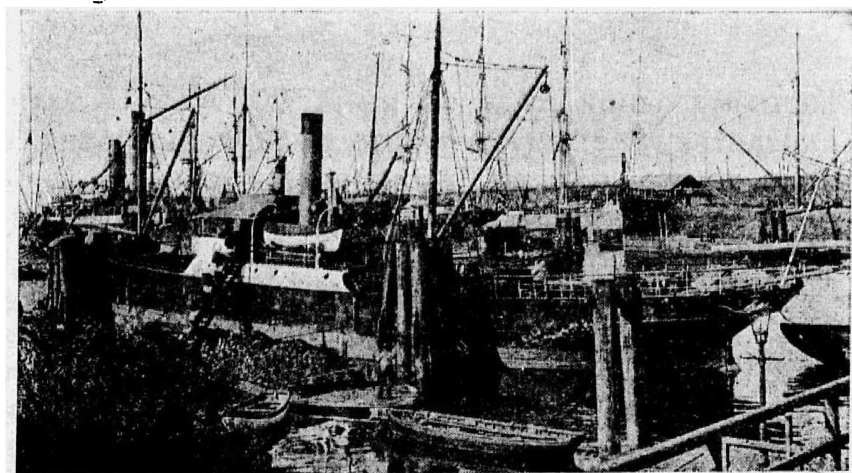
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2026

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Гамбургскій портъ.

Русскій торговый флотъ.

Его современное состояніе, нужды и положеніе среди флотовъ другихъ государствъ *).

I.

Если Петръ Великій, создавая военное могущество Россіи, уподоблялъ полководца, имѣющаго только войско (безъ флота), человѣку, ли-

*) Труды семинарія по экономической географіи подъ руководствомъ М. В. Кечеджи-Шаповалова на Высшихъ Коммерческихъ Курсахъ О-ва для распространенія коммерческихъ знаній въ Спб.

шенному одной руки, то нынѣ, 200 лѣтъ спустя, считается уже аксіомою, что съ помощью однихъ жел. дорогъ поднять экономическую мощь государства, владѣющаго морскими берегами, невозможно безъ торговаго флота.

Ни одно государство не можетъ уклониться отъ международныхъ сношеній, и мы видимъ, что Китай не могъ спастись отъ нихъ даже своей стѣной. Если въ самой странѣ этимъ дѣломъ будутъ интересоваться мало, то въ ея предѣлы проникнутъ иностранцы и возьмутъ въ свои руки ея внѣшнія торговыя сношенія, что поведетъ къ экономическому поработенію и эксплуатаціи. Чтобы защитить себя отъ того и отъ другого, каждое государство должно принимать активное участіе въ міровомъ товарообмѣнѣ. Эта активность должна выражаться не только въ устройствѣ своими силами и средствами прочныхъ торговыхъ организацій въ собственной странѣ и хорошихъ агентуръ за предѣлами ея, но непременно должна проявляться въ созданіи орудій транспорта, если не всего вывоза и ввоза, то хотя бы одного перваго.

Условія русской дѣйствительности и, можетъ быть, вытекающей отсюда инертности русскихъ людей сдѣлали то, что мы у себя въ Россіи на каждомъ шагу видимъ въ настоящее время нѣмецкія и проч. иностранныя фирмы и коммерческія учрежденія. Русскій крестьянинъ и помѣщикъ продаютъ имъ свои произведенія, русскій рабочій по дешевой цѣнѣ отдаетъ имъ свой

трудъ, а они только на одной перепродажѣ продуктовъ русскаго производства благоденствуютъ и расширяются. Съ этимъ явленіемъ русскому предпринимателю бороться уже чрезвычайно трудно, почти невозможно: время упущено. На долю русской предпримчивости остается теперь завоевать и сосредоточить въ своихъ рукахъ хотя бы транспортъ кладей по ввозу ихъ въ Россію и вывозу изъ нея. Перевозка грузовъ, какъ извѣстно, производится двумя способами: сухопутнымъ и морскимъ. Въ экономическомъ отношеніи самыми важными являются пути сообщенія наиболѣе дешевые, наиболѣе облегчающіе торговые сношенія. И вотъ опытъ показалъ, что перевозка 10 пудовъ груза на разстояніе 1700 верстъ обходится въ среднемъ:

- | | |
|---|------------|
| 1) по шоссейнымъ и грунто-
вымъ дорогамъ . | 24 р. |
| 2) по желѣзн. дор. | 8 р. |
| 3) по каналамъ | 1 р. 60 к. |
| 4) моремъ . | — 40 к. |

Слѣдовательно, наиболѣе выгодными являются пути морскіе. Вотъ почему обходные морскіе пути имѣютъ преимущество передъ прямыми сухопутными. Этимъ же обстоятельствомъ объясняется и то, что море является главнѣйшимъ факторомъ мірового товарообмѣна. Вотъ таблица процентнаго отношенія морской и су-

хопутной торговли по цѣнности перевозимыхъ товаровъ къ общему обороту торговли главнѣйшихъ государствъ:

ТАБЛИЦА I.

	‰ морской торговли.		‰ сухопутн. торговли.	
	Ввозъ.	Вывозъ	Ввозъ.	Вывозъ
Великобританія .	100	100	—	—
Соед.-Штаты	94	91	6	9
Франція	69	65	31	35
Германія .	60	50	40	50
Россія	55	74	45	26
	758		242	

Эти цифры указываютъ намъ, что морская торговля охватываетъ 75⁰/о всей міровой торговли. Обороты перечисленныхъ въ таблицѣ странъ представляютъ собою только 60⁰/о всѣхъ оборотовъ мірового товарообмѣна; здѣсь мы не видимъ ни Голландіи, ни Бельгіи, ни Италіи, ни Испаніи, ни Японіи, ведущихъ почти исклю-

чительно морскую торговлю. Такимъ образомъ, изъ остальныхъ 40⁰/₀ міровой торговли на морской путь, можно увѣренно сказать, приходится также не менѣе 75⁰/₀.

Вотъ надъ этимъ и нужно призадуматься русскому предпринимателю. Россія, какъ видно изъ указанныхъ выше цифръ, почти $\frac{3}{4}$ своего вывоза (74⁰/₀) производитъ морскимъ путемъ и около $\frac{2}{3}$ всей внѣшней торговли (64¹/₂₀⁰/₀) ведется ею моремъ. Между тѣмъ нашъ торговый флотъ такъ малъ, до такой степени слабо развитъ, что мы въ своей морской торговлѣ являемся не господами положенія, а рабами заграничной предпримчивости. По приблизительному подсчету Россія ежегодно уплачиваетъ до 100 милліоновъ рублей за перевозку своихъ товаровъ на иностранныхъ судахъ. Чтобы пресѣчь этотъ стомилліонный русскій золотой потокъ за границу, намъ немедленно нужно позаботиться о созданіи своего могущественнаго торговаго флота. Сдѣлать это не легко, но чтобы поднять экономическое состояніе Россіи, съ этого именно надо начать, потому что торговый флотъ является самымъ могущественнымъ двигателемъ торговли и промышленности. Извѣстная англійская поговорка: „Trade follows the flag“, т. е. что раньше устанавливаются морскія сообщенія, а затѣмъ уже получаетъ развитіе морская торговля, теперь является непреложной экономической истиной, потому что на опытѣ вездѣ и всегда оправдывалась. Наличность сильнаго торговаго флота и

открытіе новыхъ пароходныхъ линій всегда даетъ возможность сбыта такихъ товаровъ, которые, за отсутствіемъ покупателей, не имѣютъ цѣны на мѣстѣ и массовое производство которыхъ развиваться не можетъ. И лишь только появляется возможность сравнительно дешеваго вывоза, такъ сейчасъ же въ странѣ возникаютъ промышленныя предпріятія, рассчитанныя уже на обширные рынки потребленія.

II.

Чтобы уяснить себѣ, какой трудъ и какія средства нужно затратить на созданіе необходимаго Россіи торговаго флота, намъ слѣдуетъ прежде всего разсмотрѣть тѣ силы, какія имѣются у насъ въ наличномъ торговомъ флотѣ. Я не буду касаться рѣчного торговаго флота, занимающагося внутренней торговлей страны, а остановлюсь на флотѣ морскомъ, благодаря которому многія теперь культурныя націи создали свое экономическое могущество и продолжаютъ обогащаться на счетъ народовъ, не заботящихся о развитіи своего морского торговаго флота.

По офиціальному изданію М-ва Торг. и Пром. къ 1 января 1910 г. у насъ имѣлось въ наличности 925 пароходовъ и 2494 парусныхъ судна, всего 3419 судовъ на всѣхъ моряхъ, въ томъ числѣ и на Каспійскомъ. Вмѣстимость ихъ и грузоподъемность съ распредѣленіемъ по морямъ представляетъ намъ слѣдующая таблица:

ТАБЛИЦА II.

М О Р Я.	Число всѣхъ судовъ.	Чистая вмѣстим. въ регистровыхъ тоннахъ.	Грузо-подъемность товарныхъ судовъ въ пудахъ.
Бѣлое	462	35900	3.564.370
Балт. .	975	184788	22.330.522
Черное . и Азовск. .	} 1133	236145	25.454.453
Вел. ок.	27	28294	1.924.716
Касп. . .	822	235310	18.767.524
	3419	720437	72.041.585

Въ поясненіе этихъ цифръ необходимо сказать слѣдующее: 1) во 2-ой графѣ включены пароходы и буксирные, и спасательные, и ледо-

колы, которые, какъ извѣстно, въ свой корпусъ товаровъ не нагружаютъ и, слѣдовательно, о ихъ грузоподъемности намъ говорить не приходится. Исключивши ихъ, мы получимъ 3152 товарныхъ судна, которыя могутъ поднять груза 72.041.585 пудовъ, или 1.161.961 англ. вѣсовыхъ тоннъ (англ. тонна=62 пуд.). 2) Въ 3-ей графѣ вмѣстимость обозначена въ тоннахъ; слово „вмѣстимость“ есть понятіе пространства, а слово „тонна“ обычно понимается, какъ мѣра вѣса. Мѣрой вѣса, конечно, нельзя измѣрять объемовъ: тонна желѣза займетъ мѣста несравненно менѣе, наприм., тонны ваты. Подъ терминомъ „тонна вмѣстимости“ въ морской техникѣ понимается не мѣра вѣса, а мѣра объема, равная 2,83168 кубич. метра или 100 куб. футамъ. Регистрація тоннажа судовъ производится въ портахъ, гдѣ они приписываются. 3) Чистая вмѣстимость (нетто) судна опредѣляется изъ полной (валовой) вмѣстимости вычетомъ пространства, занимаемаго машиною, котлами и угольными ящиками, на каковыя обыкновенно принято полагать для винтовыхъ пароходовъ 32% полной вмѣстимости, а для колесныхъ 37% ея. 4) Грузоподъемность пароходовъ можетъ быть не пропорціональна ни полной (брутто), ни чистой (нетто) вмѣстимости ихъ. Это уже техническая сторона устройства судовъ, и мы не будемъ ее разбирать. Для показанія этого возьмемъ по списку нашего торговаго флота слѣдующія суда внѣшнихъ морей и сопоставимъ ихъ попарно:

ТАБЛИЦА III.

№ по списку.	НАЗВАНІЕ ПАРОХОДА.	Вмѣстимость брутто въ регистр. тоннахъ.	Вмѣстимость нетто въ регистр. тоннахъ.	Грузоподъемность въ пудахъ.
158	Гр. Тотлебенъ .	—	791	45000
136	Ген. Циммерманъ .	—	756	98000
354	Михаилъ Лундъ . .	—	1236	160000
39	Анна .	—	1099	300000
663	Юпитеръ .	3976	2438	240000
527	Сибирь .	3763	1857	320000

Хотя вмѣстимость — нетто парох. „Анна“ меньше вмѣст.—н. пар. „М. Лундъ“, но 1-й груза подымаетъ почти въ 2 раза болѣе второго. Парох. „Юпитеръ“ превосходитъ „Сибирь“ и величиною корпуса и помѣщеніемъ для товаровъ, а грузоподъемность его составляетъ только $\frac{3}{4}$ груз—ти „Сибири“. Очевидно, что на „Юпитерѣ“ удобнѣ возить тюки съ хлопкомъ, а на „Сибири“ металлы, но не наоборотъ. Этимъ несоотвѣт-

ствіемъ между вмѣстимостью и грузоподъемностью судовъ и объясняется то, что грузоподъемность флота Каспійскаго моря (табл. II) меньше грузоподъемности флота Балтійскаго моря при обратномъ отношеніи вмѣстимости этихъ флотовъ.

4) Приведенная выше таблица о составѣ нашего флота совершенно не касается флота финляндскаго, такъ какъ и причислять его къ флоту русскому не имѣетъ смысла, ибо онъ никакихъ прибылей для Россіи и русскихъ предпринимателей не приноситъ, а напротивъ всѣ свои заработки увозить къ себѣ въ Финляндію, которая и вообще, кромѣ убытка по содержанію въ ней русскихъ чиновниковъ и войска ничего Россіи не даетъ.

Значеніе торговаго флота важно, однако, не столько съ точки зрѣнія его вмѣстимости и грузоподъемности, сколько со стороны его провозоспособности. Если между 2 портами рейсируютъ парусное судно и пароходъ, то, конечно, въ то время, пока парусное судно сдѣлаетъ одинъ рейсъ, пароходъ совершить 2 или 3 рейса, а хорошій быстроходный пароходъ сдѣлаетъ ихъ, можетъ быть, 5 или 6. Если то и другое судно имѣетъ одинаковую грузоподъемность, то, разумѣется, пароходъ перевезетъ груза въ 5 или 6 разъ болѣе, чѣмъ парусное судно въ одно и то же время. Слѣдовательно, паровой флотъ гораздо провозоспособнѣе паруснаго. На практикѣ принято считать, что паровой флотъ провозоспособнѣе паруснаго въ общемъ въ 3 раза. Чтобы опредѣлить общую провозоспособность всего русскаго флота, слѣдуетъ