

О СТЕПЕНИ ИМПОРТОЗАВИСИМОСТИ ТОРГОВОГО ФЛОТА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ НАКАНУНЕ И В НАЧАЛЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

В статье анализируется масштаб влияния иностранного капитала на развитие коммерческого флота Российской империи в преддверии Первой мировой войны и вызванные этим ограничения применения гражданских судов в начале вооруженного конфликта. На основе ранее опубликованных статистических данных и впервые вводимых в научный оборот архивных документов продемонстрирована различная степень зависимости от импорта запасных частей морского и речного торговых флотов, а также достигнутый ими уровень удовлетворения потребностей страны. Выделяются основные проявления критической зависимости русских торговых кораблей от ряда комплекующих немецкого производства. Автором делается вывод, что казавшееся катастрофическим положение дела содержания кораблей иностранного производства в действительности удалось разрешить, в т.ч. благодаря действиям российского правительства и налаживанию канала поставок зарубежного оборудования в отечественные порты.

Ключевые слова: Первая мировая война, торговый флот, внешняя торговля, импортозависимость, реквизиция, военно-судовая повинность.

Введение. 24 июля 1909 г. капитаном 2-го ранга, учредителем страхового и пароходного акционерного общества «Пароходство-каботажа» Б. М. Страховским (1871–1921) было направлено письмо в Министерство торговли и промышленности Российской империи. Поводом для его составления стали русско-шведские торговые переговоры, в ходе которых, среди прочего, обсуждалось положение об осуществлении морского экспорта и импорта товаров только шведскими кораблями. Страховский выступил в роли защитника интересов отечественного торгового флота и назвал соглашение с подобным пунктом ни много ни мало преступлением [1, л. 13]. Позднее, 9 августа того же года, морской офицер отправил письмо аналогичного содержания ещё и Председателю Совета министров П. А. Столыпину. Столыпин потребовал отчёт по указанному вопросу от министра торговли и промышленности В. И. Тимирязева. Последний в ответном донесении премьеру подчёркивал, что выдвинутое на переговорах со Швецией положение вынужденное: 90 % российского морского вывоза через порты Балтийского моря производится на иностранных судах [1, л. 19 об.]. Приведённый факт так и остался бы малозаметным, если бы не военно-стратегическое значение торгового флота, указанное самим автором писем. Он справедливо подчёркивал, что все великие военно-морские флоты становятся оплотом государственной безопасности лишь на базе глубоко развитого коммерческого флота [1, л. 11 об.]. «... Все неудачи наших действий на море в минувшую [русско-японскую] войну явились прямым след-

ствием отсутствия основ в жизненности нашего боевого флота, которыми могут быть исключительно только наличие громадного, широко развитого национального отечественного мореплавания», — заключает капитан 2-го ранга Страховский [1, л. 26 об.].

Судьба морского офицера, незадолго до войны обратившего внимание российских властей на роль торгового флота в будущем конфликте, сложилась, во многом, трагически. В период Первой мировой Страховский в 1915–1916 гг. служил сначала штаб-офицером для поручений при Главном начальнике Архангельска и района Белого моря, последняя должность до революционных событий 1917 г. — начальник Отделения морских разгрузочных операций при том же начальнике. Борис Страховский погиб в годы Гражданской войны в 1921 г. [2] Однако сформулированный им вопрос требует тщательного изучения с тем, чтобы понять: способен ли был российский коммерческий флот удовлетворить потребности страны в военное время.

Масштаб участия иностранного капитала в развитии отечественного коммерческого флота. Вопрос о зависимости российского торгового флота от иностранных комплектующих в контексте импортных ограничений, вызванных Первой мировой войной, в отечественной историографии отдельно не рассматривался. При сравнительно скромном количестве исторических работ, в той или иной степени освещающих роль торгового флота в ходе боевых действий, обращает на себя внимание и неравномерность изучаемых тем: в центре ис-

Места постройки пароходов морского торгового флота Российской империи
(по состоянию на 1 сентября 1904 г. и 1 января 1914 г.) [8, с. XVII; 9, с. XVIII]

	На 1 января 1914 г.		На 1 сентября 1904 г.	
	Количество кораблей, ед.	Водоизмещение, рег. тонн	Количество кораблей, ед.	Водоизмещение, рег. тонн
Всего в морском торговом флоте	1044	872037	834	382867
Из них построено за границей	790	753477	568	н/д
в т.ч. в Англии	388	517804	310	н/д
... Германии	114	88398	65	н/д
... Швеции	135	59129	110	н/д
... Австро-Венгрии	68	25167	64	н/д
... Дании	20	29050	8	н/д
... Бельгии	13	12625	11	н/д

Источники: Русский торговый флот: к 1 января 1914 г. СПб, 1914. С. XVII; Русский торговый флот: к 1 сентября 1904 г. Санкт-Петербург, 1905. С. XVIII.

следовательского интереса чаще всего оказываются реализация флотом внешнеторговой функции [3, 4]. Среди подобных работ можно особо выделить коллективную монографию «Порох, золото и сталь» как наиболее полное исследование степени зависимости российской экономики от поставки военной продукции [5]. Можно встретить и справочные данные, рассказывающие об исторической судьбе речных пароходов [6]. Пожалуй, единственной работой, в которой была предпринята определённая попытка описания участия морского транспорта в мировой войне, стала книга исследователя П. В. Пузырева [7].

Слабо выраженный интерес к заявленной в настоящей статье теме вызван, скорее, не столько ограниченной ролью русского флота как силы, решавшей исход войны против стран Тройственного союза. Проблемой видится и состояние источниковой базы по вопросу, носящей весьма разрозненный характер, прежде всего, в силу наличия нескольких ответственных за состояние флота ведомств и учреждений. Тем не менее уже выявленные источники, в том числе статистического характера, позволяют составить представление о масштабах импортной зависимости коммерческого флота.

Водные коммуникации Российской империи обслуживали суда двух групп: во-первых, морских судов, преимущественно обеспечивавших проведение внешнеторговых функций государства; во-вторых, речных судов, действовавших на внутренних коммуникациях и задействованных на внутреннем рынке. В начале XX в. деятельность коммерческого флота контролировала Министерство торговли и промышленности. Судить об импортозависимости морского и речного торгового флотов можно на основании издававшихся статистических сборников и данных переписи кораблей, однако обеспеченность материалами для судов разных групп отличается.

Согласно официальным сведениям (табл. 1), к 1 января 1905 г. в составе отечественного морского флота 74,3 % от общего количества кораблей были построены за границей [8, с. XXXI]. За предвоенное десятилетие этот показатель изменился незначительно, составив 73,1 % к 1 января 1914 г. [8, с. XXXI]. Ещё более показательны дан-

ные в разрезе тоннажа судов: в 1905 г. 85,1 % водоизмещения приходилось на корабли, спущенные на воду на иностранных верфях, в 1914 г. — 84,5 % [8, с. XXXI]. К 1914 г. наибольшее количество кораблей заграничной постройки (32,4 % по количеству и 59,4 % по тоннажу) имели английское «происхождение» и преобладали на всех морях. Второе место по распространённости имели суда, спущенные на воду в Швеции (12,9 % по количеству и 6,8 % по тоннажу). Что же до Германии, то её верфи обеспечили 10,9 % от всего количества паровых судов и 10,1 % тоннажа отечественного морского флота.

Разительно иной была ситуация в парусном флоте морского назначения: 96,2 % в 1905 г. и 97 % в 1914 г. парусных кораблей приходилось на судостроительные предприятия Российской империи [8, с. XXXIII]. Правда, они обеспечивали несравненно меньший тоннаж торгового флота: по всем морям их насчитывалось 2597, при этом общее водоизмещение составляло только порядка 285844 рег. тонны [8, с. XXVII], т.е. порядка 24,7 % всего тоннажа морского коммерческого флота.

Из приведённых данных можно констатировать, что паровой морской флот коммерческого назначения за предвоенную декаду заметно возрос: в количественном отношении немногим более чем на 25 %, с точки зрения грузоподъёмности — почти в 2,3 раза. Начавшаяся война застала отечественный морской флот в состоянии перехода от парусного к паровому. Даже несмотря на впечатляющий рост вместимости судов, во многом объясняемым эффектом низкой базы, такое положение явно не удовлетворяло потребностям экономики страны. Так, на морские коммуникации к 1910 г. приходилось 80 % экспорта и 60 % импорта России, что являлось самым крупным показателем среди всех стран континентальной Европы [10, с. 49]. Однако русский морской флот уступал по провозной способности английскому в 23 раза, немецкому — в 5 раз, норвежскому и японскому — в 2 раза. К этому необходимо добавить и тот факт, что имевшиеся в России судостроительные мощности не позволяли в обозримые сроки существенно исправить ситуацию. За 1907–1911 гг. отечественные верфи спустили на воду кораблей общим водоизмещением немногим более 128 тыс. тонн, и по этому по-

Распределение кораблей речного флота Европейской России по месту постройки (по состоянию на 1900 г.) [13, с. 5, 13]

	Паровые суда	Непаровые суда
В России	2460	22584
За границей	809	204
Без указания	26	71
Итого	3295	22859

Источник: Речной флот (паровой и непаровой) Европейской России по переписи 1900 года. Санкт-Петербург, 1902. С. 5, 13.

Таблица 3

Распределение кораблей речного флота Азиатской России по месту постройки (по состоянию на 1900 г.) [14, с. XII]

	Паровые суда	Непаровые суда
Всего кораблей	339	1033
в т.ч. построено за границей	94	120
из них в Англии	41	64
... в Бельгии	33	22
... в США	4	31
... в Германии	6	6
... в Японии	3	0

Источник: Речной флот (паровой и непаровой) Азиатской России. Санкт-Петербург, 1901. С. XII.

казателю Российская империя уступала не только Англии, Германии и США, но также Голландии, Японии, Франции, Норвегии и Италии [11, с. 41]. Отечественные верфи были загружены заказами по линии реализации военной судостроительной программы, и каналами пополнения тоннажа русского коммерческого флота выступали либо приобретение российскими судовладельцами подержанных заграничных судов, либо привлечение к перевозкам кораблей под иностранными флагами. Только 8–10 % задействованных во внешнеторговой деятельности России кораблей были судами российского торгового флота [7, с. 15].

В данном случае можно говорить о том, что импортозависимость русского морского флота была двойной. С одной стороны, она находила выражение в необходимости поставок заграничных запчастей пропорционально высокой доле иностранных судов, с другой стороны, отражалась на фактически задействованном в торговых операциях тоннаже. И вопрос тоннажа стоял более остро.

Качественно иным было состояние российско-го речного флота. К 1912 г. он состоял из 5556 паровых кораблей и 24151 непарового с суммарной грузоподъемностью 13,7 млн т. [12, с. 24] К 1900 г. аналогичные количественные показатели выглядели как 2799 паровых и 23617 непаровых судов (табл. 2, 3). О масштабах зависимости подвижного состава от импортных комплектующих можно судить с опорой на дифференцированные данные переписи речных судов Европейской и Азиатской России 1900 г. Так, за границей было построено 1227 реч-

Распределение паровых судов речного флота Азиатской России по странам производства котлов и машин (по состоянию на 1900 г.) [14, с. 2–41]

Страна производства	Количество кораблей
Бельгия	52
Англия	44
США	32
Германия/Пруссия	20
Швеция	5
Япония	3
Франция	2
Голландия	2
За границей	1
Итого кораблей	161

Источник: Речной флот (паровой и непаровой) Азиатской России. Санкт-Петербург, 1901. С. 2–41.

ных судов, из них паровых кораблей 903 (или 32,3 % от общего количества) и непаровых — 324 (1,4 %).

Исходя из сведений переписи речных судов Азиатской России, представленных в табл. 3, 4, можно констатировать, что по месту постройки паровых кораблей наибольший удельный вес приходился на суда английского производства (41 корабль из 339 единиц), однако имело английские котлы и машины большее количество судов — 44. Более выраженная зависимость речных пароходов наблюдалась от продукции бельгийской индустрии — 33 паровых судна спущены на воду на бельгийских верфях и 52 имели энергетическую установку производства этой страны. Аналогичные данные по Германии выглядят следующим образом: 6 кораблей спущены на воду германскими предприятиями и 20 оборудованы котлами и машинами немецкого производства. С поправкой на существенное увеличение количества паровых судов в речном флоте к началу Первой мировой войны можно предположить, что доминирование кораблей отечественной постройки сохранится, а участие германской промышленности в обеспечении работы флота решающим так и не стало.

В отличие от морских судов, отечественный речной флот в большей степени обеспечивал экономические потребности страны. В самом начале XX в. его доля во внутренних перевозках составляла 40 % [6, с. 36]. К началу войны при помощи внутренних водных путей перевозилось около 3 млн пудов товаров, что составляло треть от всех перемещений грузов по территории империи [11, с. 34]. Речные суда были незаменимы для перевозки массовых грузов: 53 % от объема перевозимого составляли лесные товары, 14 % — хлеб, 12 % — нефтяные продукты, 2 % — соль, 1 % — каменный уголь [11, с. 34]. Однако тенденция к снижению транспортной роли речных путей не выглядит случайной. Еще современниками обращалось внимание на недостаточное количество выделяемых средств на обустройство внутренних водных коммуникаций [11, с. 38–39]. Не оспаривая существование проблемы, важно указать и на другое утверждение о том, что указанная выше тенденция — следствие курса российского правительства на преимущественное развитие железно-

дорожной инфраструктуры [15, с. 67]. Именно достижения в её строительстве сделали перемещения товаров при помощи речных кораблейкратно дороже и медленнее в сравнении с альтернативными путями.

На основании представленных данных можно прийти к выводу, что к началу Первой мировой войны русский торговый флот, хоть и зависимый от комплектующих иностранного производства, особенно в части обслуживания морского тоннажа, теоретически мог без значительных проблем пережить смену логистических цепочек поставок оборудования в страну. Главная причина тому — сложившаяся ситуация, когда большая часть судового оборудования была произведена в государствах-союзниках России по Антанте. Показательным в этой связи примером, хоть и посвящённым топливному обеспечению, может послужить широко известный факт: уголь для военных и гражданских кораблей Балтийского бассейна поставлялся из английских шахт. Даже в мобилизационном плане военного транспорта Балтийского флота «Самоед» в числе действий первых часов после объявления мобилизации обозначена загрузка на борт 120 тонн угля из Ньюкасла [16, л. 10].

Тем не менее хотя бы один факт свидетельствует о потенциальной сложности замещения немецкого судового оборудования, а самое основное — целого рынка: до войны Германия являлась основным внешнеторговым партнёром России, на долю которого приходилось 47 % импорта и 69 % русского экспорта [7, с. 7].

Опыт применения отечественных коммерческих кораблей в военном флоте. Начало боевых действий для России означало резкое ухудшение состояния морских коммуникаций. В зоне активных боевых действий оказались бассейны Балтийского и Чёрного морей — самых важных с точки зрения внешнеторговых сношений с европейскими государствами. Помимо утраты крупного торгового партнёра, место которого занимала Германия, сношения с Великобританией и Францией также в значительной мере оказались затруднены. Произшла и переориентация маршрутов экспортных поставок, когда место бассейнов Чёрного и Балтийского морей заняли порты русского Севера (Мурманск и Архангельск), а также Дальнего Востока (Владивосток).

Одновременно с этим разворачивалась мобилизация гражданского флота для военных нужд. Реквизиция судов проводилась согласно закону «О военно-судовой повинности», Высочайше утверждённому 28 июня 1914 г. [17]. Следует отметить, что обсуждение законопроекта на тему мобилизации судов для нужд Морского министерства началось задолго до первого года войны, однако принят закон так и не был. Российская империя была едва ли не единственной великой державой на европейском континенте, нормативно-правовая база которой не содержала соответствующего закона. Серьёзным шагом в этом направлении стала разработка в профильном комитете Государственной Думы положения о военно-судовой повинности в 1912 г. Согласно законопроекту, несению повинности подлежали суда и плавательные средства всех видов с необходимыми для их эксплуатации запасами и инвентарем, а также корабельная инфраструктура для погрузки и выгрузки товаров [18, л. 17]. Подлежащие военно-судовой повинности суда, по требованию военного или морского на-

чальника, могли привлекаться для срочных и внесрочных воинских перевозок, а также обращаться во временное распоряжение или полную собственность военного или морского ведомства [18, л. 27]. Законопроект предусматривал вознаграждения хозяину судна, поступившего во временное пользование армейских властей, в виде чистого дохода в размере 5 % действительной стоимости судна за время изъятия, погашения 5 % стоимости судна и возмещения расходов по содержанию управлений и береговых учреждений судоходных предприятий [18, л. 33–34]. Принятый два года спустя полноценный закон о военно-судовой повинности и положение о порядке её проведения в значительной степени сохранили в основе многие положения думского законопроекта 1912 г.

Масштабы реквизиции оказались весьма значительными: за годы Первой мировой войны в состав военно-морского флота было передано свыше 450 транспортных и рыбопромысловых кораблей [7, с. 16]. К этому необходимо добавить порядка 90 пароходов общим водоизмещением около 200 тыс. рег. тонн немецких и австрийских компаний, которые были арестованы в начале войны в российских территориальных водах [7, с. 16]. Вошло в состав транспортных флотилий на Балтийском и Чёрном морях и 21 судно стран союзников, поскольку они оказались изолированы начавшимися боевыми действиями в портах указанных морей [19, с. 374]. Важно отметить, что интенсивность процесса мобилизации гражданских судов для военных нужд в ходе войны менялась: например, среди судов, приписанных к портам Балтийского моря, в 1914 г. было реквизировано 37 пароходов, в 1915 г. — уже 146 [7, с. 69].

Объяснением указанной тенденции могут служить как минимум два фактора: динамика масштабов внешнеторговых операций и окончательный переход войны на море в статус позиционной. Применительно к первому фактору отметим, что ещё зимой 1914/1915 гг. для доставки в Россию выполненных иностранных заказов хватало четырех небольших пароходов [5, с. 396]. Однако к осени 1915 г. ситуация резко изменилась: кратный рост объёмов поставок иностранной продукции (в особенности штучного товара) привёл к возникновению дефицита транспортного тоннажа [5, с. 397]. Важно отметить, что с последней задачей корабли отечественного морского флота не справились: с 1916 г. организацией доставки иностранных заказов в Архангельск из Англии и США занималось британское адмиралтейство, которому русские суда передавались в оперативное управление [7, с. 19]. Очевидно, что всё возрастающая потребность в снабжении и сухопутных войск, и флота доставленной в Россию продукцией требовала увеличения тоннажа военного морского транспорта.

Наглядной иллюстрацией ко второму фактору могут служить данные об использовании мобилизованных гражданских кораблей. Для военных нужд суда переоборудовали в тральщики, сторожевые суда, минные заградители, ледакольные буксиры [7, с. 69]. Широко тиражируем в специализированной литературе факт: порядка 50 % от всех установленных минных заграждений в Балтийском море выставлено бывшими кораблями торгового флота, переоборудованными для выполнения военных задач [7, с. 67].

Последовавшие за мобилизацией работы по переоборудованию гражданских кораблей требо-

вали дополнительных материальных затрат и наличия комплектующих. Представления о проблемах, связанных с наличием таковых механизмов и устройств немецкого производства, могут дать сведения из Всеподданнейших докладов Морского министерства. Большая часть данных посвящена комплектующим, необходимым для реализации военно-морской судостроительной программы Российской империи. Однако ряд изделий из Германии, потребных для переоборудования бывших торговых судов выделить, тем не менее, можно. Во-первых, в числе таковых — продукция электротехнической промышленности и целые группы электротехнических изделий, необходимых для оборудования судов: прожекторы, турбодинамы и т.п. Данная продукция либо вовсе не изготавливалась в России, либо производилась в незначительных количествах и невысокого качества [20, л. 45]. Во-вторых, схожая картина наблюдалась с корабельной оптикой, до начала войны практически полностью поставляемой из Германии [20, л. 48]. В обоих случаях Морское министерство нашло один и тот же путь решения возникшего дефицита: начало производства нужной номенклатуры товаров на отечественных предприятиях, а также закупка недостающих комплектующих у иностранных поставщиков из союзных и нейтральных стран. Например, производство оптических труб оказалось возможным наладить на соответствующем заводе в Петрограде, а изготовление судовых дальномеров — на предприятиях Англии [20, л. 48].

Однако организация нового производства, равно как и налаживание новых каналов торговых коммуникаций, требовала времени, в то время как нужда в товарах самого различного свойства только возрастала. С целью восполнения возникшего дефицита на таможне была организована реквизиция ряда материалов, ввозимых в Россию для частных предприятий. Однако нередко такие действия властей выглядели необоснованными, поскольку реквизируемыми оказывались импортируемые сырьё и товары для заводов, выполнявших заказы Морского министерства.

Так, в январе 1915 г. в Либаве было реквизировано 2200 пудов стали марки «Парк», заказанной Ревельским судостроительным заводом у фирмы «Соединённые сталелитейные заводы в Америке» [21, л. 29]. В дело было вынуждено вмешаться Главное управление кораблестроения Морского Генерального штаба, добившееся решения Главного артиллерийского управления об отправке реквизированных болванок стали на Ревельский завод [21, л. 41].

Указанный случай лишь один из череды подобных эксцессов, которые свидетельствуют не только об уровне организации названных процессов в начале войны, но и косвенно указывают на их масштабы.

Заключение. Долгий период времени отечественный торговый флот, прежде всего в части кораблей для морского плавания, развивался в условиях масштабного влияния импортного капитала и техники.

С началом войны флот оказался в противоречивом положении: при возможности быстро заменить комплектующие, ранее поставлявшиеся из враждебных стран, сделать этого быстро флот не мог и в силу логистических трудностей, и по причине недостатка тоннажа для осуществления перевозок. Возникшие препятствия затруднили осуществле-

ние флотом торговых операций, однако не стали серьёзной проблемой его применения в качестве вспомогательных судов на морских театрах боевых действий.

В целом, процесс замещения одних иностранных комплектующих на другие видится многомерным и многосоставным, а поэтому детального изучения требуют разработанные механизмы замещения комплектующих.

При наличии данных о количестве ввозимых морским путём грузов военного назначения [5, с. 517–518] до сих пор не ясны масштабы процессов активизации отечественного производства запчастей, служивших заменой недоступному оборудованию. К этому стоит прибавить дивящуюся реквизицию для Морского министерства, размах и направленность которой только предстоит выяснить.

Между тем видится, что вопрос о вкладе отечественной промышленности в обеспечение эффективного функционирования кораблей отечественного торгового флота и его величине в сравнении с импортом военных лет носит принципиальный характер. Эта проблема должна стать предметом отдельного исследования.

Благодарности

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 22-78-10036.

Библиографический список

1. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1276. Оп. 4. Д. 410.
2. Страховский Борис Михайлович // Русско-Японская война на море 1904–1905 гг. URL: <http://rjw.narod.ru/people/bship/officers/strahovskiy.htm> (дата обращения: 07.03. 2023).
3. Рогачев И. В. Архангельский север в отношениях России и США в годы Первой мировой войны, 1914–1918 гг. Архангельск: Дапринт, 2015. 191 с.
4. Козлов Д. Ю. Нарушение морских коммуникаций по опыту действий Российского флота в Первой Мировой войне (1914–1917). Москва: Изд-во Ун-та Дмитрия Пожарского, 2013. 533 с.
5. Малыгина А. А., Гринхал Э., Власов Н. А. [и др.]. Порох, золото и сталь. Военно-техническое сотрудничество в годы Первой мировой войны: моногр. / науч. ред. А. Ю. Павлов. Санкт-Петербург: Изд-во РХГА, 2017. 532 с.
6. Колпаков Б. А., Лебедев Б. О. Речной флот России: исторический очерк. Новосибирск: Изд-во Новосибирской гос. акад. водного транспорта, 2011. 244 с.
7. Пузырев В. П. Торговый флот России в Первой мировой войне 1914–1917 гг.: ист. очерк. Москва: [Б. и.], 2006. 217 с.
8. Русский торговый флот: к 1 января 1914 г. Санкт-Петербург: Государственная тип., 1914. 260 с.
9. Русский торговый флот: к 1 сентября 1904 г. Санкт-Петербург: Государственная тип., 1905. 408 с.
10. Гранков Л. М. Русское судоходство: история и современность. В 3 т. Т. 1. Коммерческий флот России: страницы истории: моногр. Москва: Марин-Пресс: Ред. журн. Морской флот, 2004. 471 с.
11. Денисов В. И. Современное положение русской торговли. Санкт-Петербург: Типо-лит. Ю. Я. Римана, 1913. 59 с.
12. Васильев Н. Г. Транспорт России в войне 1914–1918 гг. Москва: Воениздат, 1939. 257 с.
13. Речной флот (паровой и непаровой) Европейской России по переписи 1900 года. Санкт-Петербург: Тип. Мин-ва путей сообщения, 1902. 280 с.

14. Речной флот (паровой и непаровой) Азиатской России. Санкт-Петербург: тип. Мин-ва путей сообщения, 1901. 83 с.

15. Гранков Л. М. Русское судоходство: история и современность. В 3 т. Т. 2. Морской флот России во внешней торговле и международном судоходстве. Москва: Марин-Пресс: Ред. журн. Морской флот, 2010. 239 с.

16. Российский государственный архив Военно-Морского флота (РГА ВМФ). Ф. 949. Оп. 1. Д. 16.

17. Высочайше утвержденные 28-го июня 1914 г. и одобренные Государственным Советом и Государственной Думой Закон и положение о военно-судовой повинности: Собрание узаконений и распоряжений Правительства от 10-го июля 1914 г., отдел 1, № 163, ст. 1912. Санкт-Петербург: тип. В. Ф. Киршбаума, 1914. 36 с.

18. РГА ВМФ. Ф. 418. Оп. 1-2. Д. 2355.

19. Россия в годы Первой мировой войны: экономическое положение, социальные процессы, политический кризис / Отв. ред. Ю. А. Петров. Москва: Политическая энциклопедия, 2014. 982 с.

20. РГИА Ф. 1263 Оп. 4 Д. 185.

21. РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 6. Д. 1082.

МАЛЮЧЕНКО Дмитрий Алексеевич, инженер-исследователь Института истории Санкт-Петербургского государственного университета, г. Санкт-Петербург.

SPIN-код: 5495-7765

AuthorID (РИНЦ): 1008161

ORCID: 0000-0003-3863-0895

Адрес для переписки: dimetv1997@mail.ru

Для цитирования

Малюченко Д. А. О степени импортозависимости торгового флота Российской империи накануне и в начале Первой мировой войны // Омский научный вестник. Сер. Общество. История. Современность. 2023. Т. 8, № 4. С. 52–58. DOI: 10.25206/2542-0488-2023-8-4-52-58.

Статья поступила в редакцию 10.06.2023 г.

© Д. А. Малюченко

UDC 94(47).083

DOI: 10.25206/2542-0488-2023-8-4-52-58

EDN: DUCDVE

D. A. MALIUCHENKO

Saint Petersburg State University,
Saint Petersburg, Russia

ON THE DEGREE OF IMPORT DEPENDENCE OF THE MERCHANT FLEET OF THE RUSSIAN EMPIRE ON THE EVE AND AT THE BEGINNING OF THE FIRST WORLD WAR

The article analyzes the scale of the influence of foreign capital on the development of the commercial fleet of the Russian Empire on the eve of the First World War and the resulting restrictions on the use of civilian vessels at the beginning of the armed conflict. On the basis of previously published statistical data and archival documents introduced into scientific circulation for the first time, various degrees of dependence on the import of spare parts of sea and river merchant fleets, as well as the level of satisfaction of the country's needs achieved by them, are demonstrated. The main manifestations of the critical dependence of Russian merchant ships on a number of German-made components are highlighted. The author concludes that the seemingly catastrophic situation of the maintenance of foreign-made ships was actually resolved, including thanks to the actions of the Russian government and the establishment of a channel for the supply of foreign equipment to domestic ports.

Keywords: World War I, merchant fleet, foreign trade, import dependence, requisition, naval conscription.

Acknowledgments

The research is carried out at the expense of the grant of the Russian Science Foundation No. 22-78-10036.

References

1. Rossiyskiy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv (RGIA) [Russian State Historical Archive (RSHA)]. File: 1276/4/410. (In Russ.).

2. Strakhovskiy Boris Mikhaylovich [Strahovsky Boris Mikhailovich] // Russko-Yaponskaya vojna na more 1904–1905 gg. *Russian-Japanese War at Sea 1904–1905*. URL: <http://rjw.narod.ru/people/bship/officers/strahovskiy.htm> (accessed: 07.03.2023). (In Russ.).

3. Rogachev I. V. Arkhangel'skiy sever v otnosheniyakh Rossii i SShA v gody Pervoy mirovoy vojny, 1914–1918 gg. [Arkhangelsk North in relations between Russia and the USA during the First World War, 1914–1918]. Arkhangelsk, 2015. 191 p. (In Russ.).

4. Kozlov D. Yu. Narusheniye morskikh kommunikatsiy po opyту deystviy Rossiyskogo flota v Pervoy Mirovoy vojne

(1914–1917) [Violation of maritime communications based on the experience of the Russian Fleet in the First World War (1914–1917)]. Moscow, 2013. 533 p. (In Russ.).

5. Malygina A. A., Grinkhal E., Vlasov N. A. [et al.]. Porokh, zoloto i stal'. Voenno-tekhnicheskoye sotrudnichestvo v gody Pervoy mirovoy voyny. [Gunpowder, gold and steel. Military-technical cooperation during the First World War]. Saint Petersburg, 2017. 532 p. (In Russ.).

6. Kolpakov B. A., Lebedev B. O. Rechnoy flot Rossii: istoricheskiy ocherk. [River fleet of Russia: a historical essay]. Novosibirsk, 2011. 244 p. (In Russ.).

7. Puzyrev V. P. Torgovyy flot Rossii v Pervoy mirovoy voyne 1914–1917 gg.: ist. ocherk [The Merchant Fleet of Russia in the First World War of 1914–1917: historical sketch]. Moscow, 2006. 217 p. (In Russ.).

8. Russkiy torgovyy flot: k 1 yanvarya 1914 g. [Russian Merchant Fleet: by January 1, 1914]. Saint Petersburg, 1914. 260 p. (In Russ.).

9. Russkiy torgovyy flot: k 1 sentyabrya 1904 g. [Russian Merchant Fleet: by September 1, 1904]. Saint Petersburg, 1905. 408 p. (In Russ.).

10. Grankov L. M. Russkoye sudokhodstvo: istoriya i sovremennost'. V 3 t. T. 1. Kommercheskiy flot Rossii: stranitsy istorii [Russian shipping: history and modernity. In 3 vols. Vol. 1. Commercial fleet of Russia: pages of history]. Moscow, 2004. 471 p. (In Russ.).

11. Denisov V. I. Sovremennoye polozheniye russkoy torgovli [The current situation of Russian trade]. Saint Petersburg, 1913. 59 p. (In Russ.).

12. Vasilyev N. G. Transport Rossii v voyne 1914–1918 gg. [Transport of Russia in the war of 1914–1918]. Moscow, 1939. 257 p. (In Russ.).

13. Rechnoy flot (parovoy i neparovoy) Evropeyskoy Rossii po perepisi 1900 goda [The river fleet (steam and non-steam) of European Russia according to the census of 1900]. Saint Petersburg, 1902. 280 p. (In Russ.).

14. Rechnoy flot (parovoy i neparovoy) Aziatskoy Rossii [The river fleet (steam and non-steam) of Asian Russia]. Saint Petersburg, 1901. 83 p. (In Russ.).

15. Grankov L. M. Russkoye sudokhodstvo: istoriya i sovremennost'. V 3 t. T. 2. Morskoy flot Rossii vo vneshney torgovle i mezhdunarodnom sudokhodstve [Russian shipping: history and modernity. In 3 vols. Vol. 2. The Russian Navy in foreign trade and international shipping]. Moscow, 2010. 239 p. (In Russ.).

16. Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv voyenno-morskogo flota (RGA VMF) [Russian State Naval Archive of the Navy (RSNA)]. File: 949/1/16. (In Russ.).

17. Vysochayshe utverzhdannyye 28-go iyunya 1914 g. i odobrennyye Gosudarstvennym Sovetom i Gosudarstvennoyu Dumoyu Zakon i polozheniye o voyenno-sudovoy povinnosti: Sobraniye uzakoneny i rasporyazheniy Pravitel'stva ot 10-go iyulya 1914 g., otdel 1, № 163, st. 1912 [The Law and Regulations on Naval Service, most highly approved on June 28, 1914 and approved by the State Council and the State Duma: Collection of Legalizations and Government Orders of July 10, 1914, Department 1, no. 163, Article 1912]. Saint Petersburg, 1914. 36 p. (In Russ.).

18. RGA VMF [RSNA]. File: 418/1-2/2355. (In Russ.).

19. Rossiya v gody Pervoy mirovoy voyny: ekonomicheskoye polozheniye, sotsial'nyye protsessy, politicheskiy krizis [Russia during the First World War: economic situation, social processes, political crisis] / Ed. by Yu. A. Petrov. Moscow, 2014. 982 p. (In Russ.).

20. RGA VMF [RSNA]. File: 1263/4/185. (In Russ.).

21. RGA VMF [RSNA]. File: 401/6/1082. (In Russ.).

MALIUCHENKO Dmitry Alexeyevich, Research Engineer at the Institute of History, Saint Petersburg State University, Saint Petersburg.

SPIN-code: 5495-7765

AuthorID (RSCI): 1008161

ORCID: 0000-0003-3863-0895

Correspondence address: dimetv1997@mail.ru

For citations

Maliuchenko D. A. On the degree of import dependence of the merchant fleet of the Russian Empire on the eve and at the beginning of the First World War // Omsk Scientific Bulletin. Series Society. History. Modernity. 2023. Vol. 8, no. 4. P. 52–58. DOI: 10.25206/2542-0488-2023-8-4-52-58.

Received June 10, 2023.

© D. A. Maliuchenko