



[Научный диалог = Nauchnyi dialog = Nauchnyy dialog, 14(2), 2025]
[ISSN 2225-756X, eISSN 2227-1295]



Информация для цитирования:

Иванов А. А. Общественная дискуссия об импортозависимости российского судостроения и ее преодолении в годы Первой мировой войны / А. А. Иванов // Научный диалог. — 2025. — Т. 14. — № 2. — С. 423—446. — DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-2-423-446.

Ivanov, A. A. (2025). Public Discourse on Import Dependency of Russian Shipbuilding and Its Overcoming During World War I. *Nauchnyi dialog*, 14 (2): 423-446. DOI: 10.24224/2227-1295-2025-14-2-423-446. (In Russ.).



Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

Общественная дискуссия об импортозависимости российского судостроения и ее преодолении в годы Первой мировой войны

Иванов Андрей Александрович

orcid.org/0000-0001-6438-5200

доктор исторических наук, ведущий
научный сотрудник, профессор кафедры
новейшей истории России
Института истории
andrey.a.ivanov@spbu.ru

Санкт-Петербургский
государственный университет
(Санкт-Петербург, Россия)

Благодарности:

Исследование выполнено за счет гранта
Российского научного фонда
№ 22-78-10036,
<https://rscf.ru/project/22-78-10036>

Public Discourse on Import Dependency of Russian Shipbuilding and Its Overcoming During World War I

Andrey A. Ivanov

orcid.org/0000-0001-6438-5200

Doctor of History, Leading Researcher,
Professor of the Department of Modern
Russian History at the Institute of History
andrey.a.ivanov@spbu.ru

Saint Petersburg State University
(St. Petersburg, Russia)

Acknowledgments:

The research was supported by a grant
from the Russian Science Foundation,
project № 22-78-10036,
<https://rscf.ru/project/22-78-10036>

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Проведено исследование общественного мнения в Российской империи периода Первой мировой войны по вопросам импортозависимости водного транспорта и судостроительной отрасли страны, а также способов достижения их технологического суверенитета. Рассматриваются причины, вызвавшие зависимость российского водного транспорта от иностранных закупок и ценовую неконкурентоспособность транспортных судов, построенных на российских верфях. Проанализированы публикации в ведущих профильных периодических изданиях рассматриваемой эпохи. Выявлены основные позиции и мнения, публично высказанные в прессе представителями российской общественности. Вводятся в научный оборот публикации ряда русских инженеров, изобретателей, моряков, посвященные указанным вопросам. Отмечается, что, несмотря на различия в подходах, участники общественной дискуссии сходились в ключевых вопросах. Не ограничиваясь критикой, они выработали развернутую программу модернизации отечественного судостроения. Актуальность исследования обусловлена интересом к сюжетам, ранее не получившим должного освещения в исторической науке, а также современным положением российской промышленности, вынужденной в условиях санкционного давления отвечать на схожие вызовы. Новизна исследования видится в том, что впервые проблемы импортозависимости российского водного транспорта и судостроения рассматриваются сквозь призму общественной дискуссии.

Ключевые слова:

Российская империя; Первая мировая война; водный транспорт; торговый флот; судостроение; иностранные закупки; импортозамещение.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

This study investigates public opinion in the Russian Empire during World War I regarding the import dependency of the nation's water transport and shipbuilding sectors, as well as strategies for achieving technological sovereignty. The research examines the underlying causes that led to Russia's reliance on foreign procurement and the price competitiveness challenges faced by vessels constructed at domestic shipyards. It analyzes publications from leading specialized periodicals of the era, highlighting key positions and opinions expressed in the press by representatives of Russian society. For the first time, this study introduces a range of journalistic texts from Russian engineers, inventors, and sailors addressing these issues into scholarly discourse. It is noted that despite differing approaches, participants in the public debate converged on key issues. Beyond mere criticism, they formulated a comprehensive modernization program for domestic shipbuilding. The relevance of this research is underscored not only by its focus on topics previously overlooked in historical scholarship but also by the contemporary state of Russian industry, which, under sanctions, faces similar challenges. The novelty of this study lies in its examination of the import dependency of Russian water transport and shipbuilding through the lens of public discourse.

Key words:

Russian Empire; World War I; water transport; merchant fleet; shipbuilding; foreign procurement; import substitution.

Общественная дискуссия об импортозависимости российского судостроения и ее преодолении в годы Первой мировой войны

© Иванов А. А., 2025

1. Введение = Introduction

«С каждым новым днем войны для общества становится теперь все яснее огромное значение торгового мореплавания для хода военных и политических событий. Блокада, коммерческое судостроение, борьба против купеческих кораблей неприятеля ... оказываются ныне значительнейшими факторами политики и стратегии... От правильного разрешения всех вопросов, связанных с торговым мореплаванием, зависит длительность войны и самый исход ее. <...> Надо отдать себе отчет в той громадной роли, которую играет морской транспорт в сношениях каждой отдельной страны с мировым рынком» [Долич, 1917, с. 1—2]. Эти слова, написанные в 1917 году русским морским офицером, капитаном 1-го ранга Б. И. Доливо-Добровольским, не были сильным преувеличением. В Первую мировую войну транспортный флот играл весьма важную роль: «одни суда становились боевыми единицами военного флота, другие — непосредственно обеспечивали деятельность военно-морских сил, перевозили войска и разнообразные грузы» [Под флагом ..., 1995, с. 256]. Вместе с тем война создала немало трудностей для отечественного водного транспорта, выявив целый ряд проблем, требовавших неотложного решения. В условиях полной блокады Балтийского и Черноморского бассейнов использование морского транспорта оказалось ограниченным [Голубев, 1915, с. 1—3]; число судов, имевшихся на Северном и Тихоокеанском бассейнах, было незначительным, а сообщение — затрудненным; суровый климат северного региона потребовал срочных закупок заграничных ледоколов; для необходимых морских поставок из-за границы пришлось широко использовать суда стран-союзниц; неуклонный рост грузоперевозок и увеличение объема крупногабаритных и тяжеловесных грузов требовали расширения и реконструкции портов [Под флагом ..., 1995, с. 265—268]. Однако помимо этих трудностей выявилась и другая, приковавшая к себе внимание

общества. Война заставила в полной мере осознать такую серьезную проблему, как зависимость российского транспортного флота от экспорта, что в условиях потери привычных поставщиков, разрывов отработанных логистических цепочек и резкого подорожания иностранных товаров остро поставило вопрос о необходимости преодоления импортозависимости и развитии отечественного судостроения. «Теперь наступило время разрешить вопрос, как избавиться в будущем от германского ига», — писал автор журнала «Мореплавание и судоходство», указывая в то же время на новые риски — попадания в зависимость от США, «которые с 1914 года сделали главным поставщиком для всего света» [Язев, 1916, с. 1, 3]. Неспособность национальной судостроительной отрасли полностью обеспечить потребности водного транспорта, высокая стоимость продукции отечественных производителей, длительные сроки выполнения заказов на российских верфях и существенные трудности с закупкой судов за границей вызвали общественную дискуссию, в ходе которой делались попытки выявления причин сложившейся ситуации и способов их устранения. «Отечественный торговый флот и отечественное частное судостроение серьезно озабочивают общественную мысль», — отмечал профессор-экономист Ю. Д. Филиппов [Филиппов, 1917, с. 1]. Наряду с обсуждением в публичном пространстве проблем, вставших во время войны перед железнодорожным и автомобильным транспортом, дискуссия о причинах импортозависимости российского судостроения и ее преодоления, несомненно, представляет научный интерес, так как многое из того, что было в ходе нее высказано, не потеряло актуальности и в наши дни, когда в условиях санкционного давления российская промышленность снова вынуждена отвечать на схожие вызовы.

2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

Проблема зависимости российского транспорта от иностранных поставок и специфика технического сотрудничества Российской империи в годы Первой мировой войны с зарубежными странами уже не раз рассматривались исследователями. Историография этого вопроса достаточно обширна. Историки касались проблемы иностранных закупок для транспортной сферы и способов ее преодоления в работах, посвященных железнодорожному транспорту [Неуwood, 2003; Сенин, 2009; Богомазов, 2023а, 2023b; Пригодич и др., 2023] и в меньшей степени — автомобильному [Воронкова, 1965; Виноградов, 2016; Пригодич, 2024]. Особое внимание уделялось зависимости российской транспортной сферы от германского импорта [Котельников, 2023]. Проблема импортозамещения в деле оснащения и модернизации Военно-морского флота Российской империи также стала предметом спе-

циального рассмотрения историками [Федулов, 2016; Федулов и др., 2016; Федулов, 2018]. Авторы коллективной монографии, посвященной военнотехническому сотрудничеству России с союзниками по Антанте, затронули сюжеты, связанные с военным флотом, но обошли вниманием торговый флот [Порох ..., 2017]. Эта тенденция характерна и для более ранних работ, в которых исследователи акцентировали внимание на военной промышленности и военном флоте [Шацилло, 1992; Поликарпов, 2008]. Роль торгового флота во время войны, на долю которого выпали основные транспортные функции, специально рассматривалась в ряде работ [Васильев, 1939; Под флагом ..., 1995; Пузырев, 2006], однако проблеме импортозависимости российского судостроения и путям ее решения в них не было уделено должного внимания. Как справедливо отмечает современный автор, вопрос о зависимости водного транспорта от иностранных комплектующих «в контексте импортных ограничений, вызванных Первой мировой войной, в отечественной историографии отдельно не рассматривался» [Малюченко, 2023, с. 52]. Пожалуй, единственным исследованием, в котором данная тема получила специальное рассмотрение, является статья названного выше автора [То же]. Что же касается отношения общественности к проблемам водного транспорта, то этот вопрос рассматривался исследователями лишь в контексте событий конца XIX века [Котов, 2010; Котов и др., 2023].

Цель данной работы — освещение общественной дискуссии периода Первой мировой войны, посвященной причинам импортозависимости российского водного транспорта и судостроения и способам ее преодоления. Данная тема, рассмотренная нами ранее на примере железнодорожного и автомобильного транспорта [Иванов и др., 2023; Иванов, 2024], в отношении водного транспорта рассматривается впервые и, как представляется, позволяет обогатить имеющиеся в исторической науке представления об указанной проблеме и высказывавшихся предложениях по ее решению. Поскольку проблематика водного транспорта волновала российское общество существенно меньше, чем проблемы, связанные с железными дорогами и автопромом, основной акцент при изучении заявленной темы сделан на тематические брошюры и специализированные периодические издания, посвященные российскому флоту, судостроению и морской тематике в целом. На страницах данных изданий указанная тема поднималась не раз, и в ее обсуждении принимали участие инженеры, экономисты, морские офицеры, изобретатели и другие квалифицированные представители российской общественности, знакомые с проблемой не понаслышке. Особое внимание уделено материалам, опубликованным на страницах таких дореволюционных журналов, как «Море», «Русское судоходство», «Мореплавание и судоходство».

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Импортозависимость российского флота и необходимость ее преодоления

Первая мировая война выявила ряд серьезных проблем, остро стоявших перед российским водным транспортом, которые требовали поиска их решения. Хотя было бы неверным считать, что об этих проблемах не было известно ранее, но война их предельно обострила и актуализировала, заставив равнодушных представителей общественности искать рецепты их преодоления. Еще в 1903 году на II съезде металлостроителей Северного края был поднят вопрос о мерах для развития отечественного судостроения и торгового мореплавания. При этом в одном из прозвучавших на съезде докладов проводилась мысль о необходимости подготовки планомерной программы судостроения, чтобы задача обновления и усиления флота была возложена на казенные и частные заводы и «все работы выполнялись в стране и ее средствами» [Ю. Р., 1914, с. 70]. В 1905 году та же мысль была снова повторена на III съезде металлостроителей Северного и Прибалтийского районов в докладе военного моряка, гидрографа, основателя и председателя «Лиги обновления флота», а также издателя и редактора журнала «Море» Н. Н. Беклемишева. Сопоставляя события Крымской и Русско-японской войны, автор писал: «...После Севастопольской кампании был открыт широкий доступ металлическим изделиям из-за границы, как для частного оборудования, так и особенно для постройки железных дорог. Заплатив, таким образом, значительную дань заграничной промышленности, мы получили возможность наверстать потерянное для оборудования страны время» [На закрытие ..., 1905, с. 17]. Но если тогда это было необходимо «вследствие допущенных ранее ошибок», то в дальнейшем, заключал Беклемишев, «переход к покровительству отечественной промышленности, для вытеснения допуска иностранных фабрикатов, стоил опять очень дорого: мы трижды заплатили контрибуцию Западу» [Там же]. Вспоминая это выступление десятилетней давности, автор статьи, опубликованной в начале Первой мировой войны, заключал: прошедшие 10 лет показали «невосприимчивость лиц, стоящих у власти», к этим предложениям, поскольку морское ведомство, начав воссоздание флота, снова предложило большие заказы заграничным заводам. А это, по мнению автора публикации, неизбежно должно было привести не только к оттоку из страны больших денежных средств, но и к сдерживанию развития национальных предприятий, а также усилению социальных затруднений внутри России, так как российские верфи недополучат заказов, а их рабочее — заработка [Ю. Р., 1914, с. 71—73]. Отмечая, что флот, зависимый от иностранной промышленности и не являющийся «выражением всей мощи

производительной силы страны», не сможет в полной мере сослужить своей службы, автор статьи заключал: «Не отрицая ни частной потребности, ни самого полезного значения некоторых заказов за границей, все-таки необходимо установить, что настоящий национальный флот должен быть создан преимущественно на своих верфях...» [Там же, с. 73].

О том же писал кораблестроитель и конструктор, инженер-полковник Корпуса корабельных инженеров, гласный Петроградской городской думы К. А. Теннисон. Он отмечал, что мировая война, разразившаяся после долгого сорокалетнего европейского мира, за время которого государства Европы привыкли к тесному экономическому сотрудничеству, поставила вопросы, ранее казавшиеся неочевидными, и дала понять, что вопрос экономической независимости является для России стратегическим. «Различные государства были настолько тесно связаны между собою в области торговли, промышленности и техники, что, конечно, не легко было дать себе ясный отчет в том, что будет при прекращении мирных отношений между целым рядом этих государств, — писал автор статьи. — В настоящее время, когда прошло уже более года после начала войны, для всех стало ясным государственное значение экономической независимости государства; война выдвинула этот вопрос на первое место. Прекращение торговых сношений с такими государствами, как Германия и Австро-Венгрия, существенное затруднение в сношениях со всеми другими странами — дали нам всем почувствовать, до какой степени наше государство нуждается в продуктах иностранного производства для удовлетворения самых насущных потребностей» [Теннисон, 1916, с. 4]. Теннисон подчеркивал, что судостроение занимает в государстве особое положение, поскольку оно «тесно связано с многочисленными, самыми разнообразными отраслями промышленности, которые его питают и от которых в сильнейшей степени зависит развитие его самого» [Теннисон, 1914, с. 5]. В связи с этим состояние судостроительной промышленности является показателем степени развития всех производительных сил государства. «Но судостроительная промышленность имеет выдающееся государственное значение не только с точки зрения экономической жизни государства и интересов народного труда, — добавлял Теннисон, — еще большее значение имеет она для интересов отечественного военного флота» [Там же]. Автор доказывал, что только тот флот может быть сильным и жизнеспособным, который базируется на отечественном производстве, поскольку «в области обороны государство должно быть независимо от заграницы» [Там же]. А поскольку на флоте материальная часть имеет огромное значение, то ее поддержание в надлежащем виде требует от отечественной промышленности готовности полного обеспечения российских судов комплектующими для

ремонта. В противном случае, как наглядно показала война, зависимость от заграницы при политических осложнениях и невыгодной конъюнктуре ставит флот в весьма затруднительное положение. Важность развития отечественного судостроения также обосновывалась тем, что подготовить компетентных техников-судостроителей возможно лишь при наличии постоянной преемственной практики на отечественных заводах. Допускать же до строительства флота иностранных специалистов Теннисон считал нежелательным, а в ряде случаев (военное судостроение) и невозможным.

Считая порочной сложившуюся в Российской империи практику массовой покупки судов за границей, Теннисон указывал, что итогом ее неизбежно становится полная зависимость отечественного флота от иностранных заводчиков, которые будут сбывать странам-конкурентам «шаблонные» и «рыночные» модели, «заведомо отстающие от тех, которые в каждом государстве проектирует и строит для себя под большим секретом правительство» [Там же, с. 6]. На это же обстоятельство обращал внимание и другой автор, добавляя немаловажную деталь: передача заказов за границу имеет высокие риски. Так, например, уже в 1913 году выяснилось, что кенигсбергский завод Schichau, получивший российские заказы, «не принимал всех мер к выполнению принятых им весьма срочных обязательств», при этом турбины для германского флота готовились «днем и ночью» [Чернышев, 1915, с. 7—8]. Кроме того, указывали эксперты, при постройке судов за границей нет возможности сохранять в секрете планы правительства в области судостроения, которые должны являться государственной тайной. Ссылаясь на фундаментальный немецкий труд “Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande” («Судостроительная промышленность в Германии и за рубежом», 1902 год), Теннисон полностью соглашался с его главной мыслью, выраженной в формуле: «прочно и долго может существовать только тот военный флот, который в состоянии изготовлять свои суда из отечественных материалов, на отечественных верфях» [Теннисон, 1914, с. 6]. И хотя данное замечание в первую очередь относилось к флоту военному, оно в значительной степени может быть отнесено к торговому флоту и водному транспорту в целом.

Причины, заставившие бить в набат и говорить о необходимости развития отечественного судостроения, были весьма весомыми. Так, по данным на 1 января 1914 года, в составе российского торгового морского флота 73,1 % от общего количества кораблей были построены за границей. Если же посмотреть на те же данные, исходя из тоннажа судов, то цифра получится еще более впечатляющая — 84,5 % [Малюченко, 2023, с. 53]. До войны торговые суда для российских нужд, как правило, заказывались в Англии (32,4 % по количеству и 59,4 % по тоннажу), Швеции (12,9 %

по количеству и 6,8 % по тоннажу) и в Германии (10,9 % от всего количества паровых судов и 10,1 % по тоннажу). Отечественный производитель осуществлял лишь строительство парусного флота, выполняя в 1914 году 97 % от всех заказов. Однако по очевидным причинам парусный флот существенно уступал паровому, обеспечивая менее четверти всего тоннажа морского коммерческого флота. К тому же транспортных судов остро не хватало: русский морской флот уступал по провозной способности английскому в 23 раза, а немецкому — в 5 раз [Там же]. Нехватка собственного торгового флота ежегодно обходилась России в сумму около 90 млн руб., которые уходили иностранным судовладельцам за фрахт [Татаринов, 1916b, с. 1]. Значительно лучше была ситуация с речным транспортом, но и здесь доля паровых судов, построенных за границей, составляла 32,3 % [Малюченко, 2023, с. 54].

3.2. Причины технической отсталости российского судостроения

Проблема зависимости отечественного флота от заграничных заказов заставляла искать ее причины и способы избавления от нее. Все авторы, писавшие на эту тему, сходились во мнении, что отсталость отечественной судостроительной отрасли была одной из главных причин сложившегося положения. Наиболее подробно эту проблему раскрыл конструктор, изобретатель аэромобиля В. В. Татаринов. Выпускник физико-математического факультета Новороссийского университета, Татаринов практиковался в Германии на механическом заводе Бергмана, где сделал свои первые изобретения, изучал инженерное дело во Франции, а потому мог судить о причинах российской технической отсталости не понаслышке: «Даже при самом поверхностном знакомстве с историей развития кораблестроения обнаруживается резкая разница между прогрессом за границей и тем ее застоєм, который замечается у нас» [Татаринов, 1915, с. 9]. Татаринов указывал, что если в области теории русская инженерная мысль ничуть не уступает зарубежной, то в плане воплощения ее на практике наблюдаются «отсутствие настойчивости проведения в жизнь того или иного усовершенствования» и «невозможные условия по части обеспечения интересов изобретателя» [Там же]. В «чрезвычайной трудности» внедрения в России технических новшеств Татаринов винил бюрократизацию, «архаичность делопроизводства», неправильную постановку дела выдачи патентов, неверие администрации в творческие силы отечественных инженеров. «Наши заводы доверяют только иностранным образцам, иногда не считаясь с их целесообразностью. Германия в свое время использовала влечение российской техники к западу, заполнив Россию немецкими изобретениями», — писал Татаринов, отмечая, что в результате этой гегемонии «выступление российского изобретателя является довольно наивным» [Там же]. «По этой причине чисто русские

изобретения не раз шли к нам из Германии под чужой фирмой, переданные немцам за самое ничтожное вознаграждение» [Там же].

Если в странах Западной Европы и Америки, отмечал автор, инженер-изобретатель имел немало возможностей для того, чтобы получить финансовую поддержку и испытать свое изобретение в лабораториях и на частных заводах, то в России ситуация сложилась таким образом, что за исключением воздухоплавания рационализаторам иных видов техники в этом отношении не повезло. А раз так, то русскому изобретателю удобнее продать свое изобретение за границу, а российским промышленникам (как государственным, так и частным) затем втридорога купить результат этого изобретения у иностранных фирм. Решение этой проблемы Татаринов видел в создании специального авторитетного консультативного учреждения в области изобретений, которое могло бы содействовать их апробации (проведению опытов, изготовлению моделей), «не считаясь с временными неудачами и затратами средств». «Только таким способом возможно постепенно выйти из зависимости от иностранной техники», — утверждал эксперт [Там же]. В качестве положительного примера Татаринным приводился опыт, реализованный на Волге, где в свое время были созданы благоприятные условия для развития русского изобретательства. Ими сумел воспользоваться выдающийся русский конструктор В. И. Калашников, создававший в 1870—80-е годы оригинальные образцы судовых паросиловых установок, впервые применивший для речных судов паровые машины с многократным расширением пара и реализовавший целый ряд других изобретений, полезных для речного флота. «Благодаря возможности производить надлежащие испытания, В. И. Калашников мог широко развернуть свой конструкторский талант — в результате волжский паровой флот извлек крупную пользу, применив ряд усовершенствований по указанию этого русского конструктора. До настоящего момента волжские пароходы снабжаются, несмотря на немецкую конкуренцию со стороны разных Кэртингов, Вагнеров и др., форсунками Калашникова», — напоминал Татаринов [Там же, с. 9—10].

Другой не менее важной проблемой Татаринов считал косность российской системы специального технического образования, которая не смогла приспособиться к требованиям времени. В частности, Татаринов выступал против долгого обучения специалистов. «В то время как в Англии с 20 лет начинают работать самостоятельно, — писал он, — у нас примерно в этом возрасте поступают в высшие школы, нередко только с целью приобретения известного ценза» [Там же, с. 10]. Татаринов, имевший опыт обучения за границей, критиковал российское образование за то, что оно не учитывает последние достижения научной мысли, но при этом тратит

массу времени на самые общие вопросы и в своем стремлении «объять необъятное» перегружает молодежь знаниями, не нужными ей в профессиональной деятельности. Считая, что большинство преподаваемых курсов «носит архаический характер», при том, что «многое из области современных завоеваний технической мысли остается неразъясненным», Татаринов выражал недоумение, почему «центр тяжести русских специальных курсов лежит в области математического анализа», а «конструкторский талант ценится не столь высоко» [Там же]. В итоге прошедший курс высшей школы получает солидную математическую подготовку, но не является сформированным инженером-практиком. Резюмируя, Татаринов заключал: «В своем настоящем виде наша высшая школа ... является одним из тормозов развития русской мысли» [Там же]. Решение этой проблемы виделось ему в следующем: необходимо сократить время пребывания будущего специалиста в высшей школе за счет специализации знаний. В пример ставился английский опыт, где получение высшего технического образования в ряде университетов ограничивалось тремя годами. Признавая, что кругозор английских инженеров заметно уступал широте интересов российских коллег, Татаринов указывал на то, что свою специальность они при этом знали намного глубже. Также указывалось, что в отличие от российских студентов, которые во время кратковременной производственной практики «гуляют по заводам в качестве зрителей», студенты кораблестроительной школы в Глазго целый год посвящают практике судостроения на верфях. Считая, что время инженерной универсальности осталось в прошлом, автор статьи настаивал: XX век, «характеризующийся крайним напряжением мировых технических сил», требует «оставить маниловские идеи на счет широты умственного горизонта инженеров» [Там же, с. 11]. Указывал Татаринов и на еще одну важную проблему в подготовке будущих судостроителей: российские профессора часто предлагают своим слушателям материал «сомнительной свежести», который не меняется на протяжении десятилетий. Здесь также предлагалось использовать английский опыт: ограничившись кратким вступлением в область читаемого предмета сразу же переходить к изложению современного его развития, предлагая студентам самостоятельно изучить историю вопроса по предложенной научной литературе [Там же]. Солидарен в этом вопросе с Татариновым был и Теннисон, отмечавший помимо необходимости перечисленных выше мер создание вечерних курсов и школ для поднятия профессионального уровня мастеровых и открытия большого числа низших технических курсов и школ для подготовки мастеров [Теннисон, 1916, с. 5].

Доставалось от Татаринова и русской «обломовщине», приводящей к «вечной отсталости в техническом отношении и, как прямое следствие,

к склонности к заграничным образцам». Рассуждая о зависимости русской технической мысли от немецкой, автор указывал на то, что многие русские ученые не желают тратить время и силы на самостоятельное творческое продвижение науки, предпочитая получать готовые ответы из Германии, выписывая оттуда новейшую техническую литературу по любому вопросу. «Пользование готовым немецким научным материалом принесло свои плоды: русская техническая мысль пришла в состояние атрофии», — сетовал Татаринов [Татаринов, 1915, с. 11]. Отмечая, что число российских технических школ вполне достаточно и даже превышает их количество в Англии, являющейся «мировым сосредоточением всей технической науки», автор статьи призывал скорее реорганизовать их по японскому образцу, то есть перенять английский опыт подготовки узкоспециализированных инженеров. «Может быть, современная война откроет глаза на ненормальную постановку учебного дела в России и сдвинет его с мертвой точки, — выражал надежду Татаринов. — Это будет серьезный шаг к освобождению нашей родины от иностранного засилья. Иного выхода трудно придумать» [Там же, с. 12].

3.3. Причины ценовой неконкурентоспособности российского водного транспорта

Другой важной причиной, из-за которой российское судостроение проигрывало конкуренцию зарубежной, являлась высокая себестоимость отечественного производства. Теннисон отмечал, что морские суда в России почти вовсе не строятся, а закупаются за границей, где их можно получить значительно дешевле и скорее. Сравнивая стоимость постройки судна в Германии и России, Теннисон приходил к неутешительному выводу, что стоимость корабля на отечественных верфях минимум на 70 % выше. Причины такой разницы в цене эксперт видел в том, что в России только материалы, необходимые для постройки судна, обходятся на 50—60 % дороже, чем за границей. Значительно выше оказывалась и стоимость рабочей силы, причем не за счет более высокой заработной платы отечественного рабочего, а из-за его низкой квалификации и отсутствия специализации, приводящих к значительно более долгим срокам выполнения работы [Теннисон, 1914, с. 12]. Еще перед войной русские инженеры указывали, что низкая заработная плата отечественного рабочего-судостроителя не дает никакой экономии вследствие его крайне низкой производительности, усугубляющейся помимо перечисленных причин еще и большим количеством праздничных дней, «которое не встречается ни в одном другом государстве» [Дмитриев и др., 1909, с. 1017—1019]. Сдельная плата по сборке корпуса судна в России оказывалась на 70—80 % выше, работы по машинному строению — выше на 100—130 %, а рабочая сила в целом обходилась

дороже немецкой на 60—70 % [Там же, с. 13]. Накладные расходы (топливо, электричество, рабочий инструмент и др.) также выходили больше на 60—70 %. В итоге стоимость грузового парохода, построенного за границей, составляла около 370 тыс. руб., а в России — не менее 660,5 тыс. руб., то есть на 80 % больше [Теннисон, 1916, с. 12].

Не последнюю роль играли климатический и географический факторы. «...Наш северный судостроительный центр находится в значительном расстоянии от европейских промышленных центров, что, в связи с закрытием у нас навигации в продолжении зимних месяцев, делает перевозку заграничных материалов и изделий сравнительно дорогой (против стоимости перевозки, например, из Англии в Германию стоимость перевозки из Германии в Петербург или Ревель водою увеличивается более, чем вдвое, а при доставке по железной дороге — раз в семь)», — отмечал автор статьи [Теннисон, 1914, с. 13]. Ситуация усугублялась еще и следующим: если заказ стали можно было осуществить у одной фирмы, то все остальное приходилось заказывать малыми партиями у разных производителей, что еще больше удорожало логистику.

Поэтому, заключал Теннисон, режим порто-франко (беспошлинный ввоз материалов и изделий, необходимых для судостроения) полезен, но не достаточен для того, чтобы решить проблемы высокой себестоимости. Он способен удешевить производство российского судна на 25—30 %, но оно все равно будет на 40—45 % дороже иностранного, а значит, при условии более коротких сроков их строительства за границей конкуренция будет по-прежнему невозможной. Выход виделся Теннисону в том, чтобы усилить действие режима порто-франко рациональным использованием закона 1912 года о судостроительных премиях, см.: [Боклевский, 1914]. Премия (государственная субсидия) составляла около 40 % от стоимости судна заграничной постройки, поэтому в соединении с режимом порто-франко могла поставить российского производителя в условия, при которых он смог бы конкурировать с иностранным [Теннисон, 1914, с. 13—14].

Это предложение встретило поддержку и других авторов, не соглашавшихся с позицией, занятой в свое время Государственной думой, считавшей, что строительство флота только силами национального производства вредно, ибо «интересы страны не должны приноситься в жертву отечественной промышленности» [Чернышев, 1915, с. 6]. Не соглашаясь с этим, автор журнала «Русское судоходство» В. П. Чернышев утверждал, что на практике эта позиция оказала медвежью услугу стратегическим интересам страны, так как своими иностранными заказами «мы питали и развили производительность не отечественных, а германских заводов, весьма широко обслуживающих теперь неприятельские армии» [Там же, с. 7].

Чернышев отмечал, что, хотя российские власти еще в 1913 году постановили отдавать предпочтение российским предприятиям при распределении заказов, мера эта не возымела должного воздействия, поскольку «чрезвычайно высокие цены», выставляемые отечественной промышленностью, все равно заставляли делать выбор в пользу иностранных верфей. «А так как термин “чрезмерно высокие цены” понятие довольно растяжимое, — рассуждал Чернышев, — то при слабом знакомстве наших ведомств с реальными условиями отечественного производства, законодательный порядок вряд ли сможет изменить существующее неустойчивое отношение казны к частной промышленности при сдаче заказов» [Там же, с. 11]. Выход виделся автору в использовании итальянского опыта по регулированию конкуренции между отечественными и иностранными заводами, позволявшему установить предельные цены на казенные заказы для отечественных заводов. Схема эта представлялась Чернышеву следующим образом: не отдавать заказы тому, кто заявил наименьшую стоимость, а, отбросив самую высокую иностранную цену, из всех остальных вывести среднюю, прибавить к ней существующую пошлину и еще 5 % от суммы. И если окажется, что цена, назначенная отечественными промышленниками, все равно превышает предложение иностранцев, только тогда передавать заказ за границу, притом тому заводу, который заявил самую низкую цену [Там же, с. 11—12]. А поскольку в России, в отличие от Италии, не было установлено пошлин на суда, которые уравнивали бы разницу в стоимости постройки их в России и за границей (за исключением речных), предлагалось для честного соревнования с иностранной промышленностью ввести на казенные заказы по судостроению в пользу отечественных заводов «определенную переплату в размере этой разницы» [Там же, с. 12].

Впрочем, общественные инициативы, предполагавшие широкое финансовое участие государства в стимулировании отечественного судостроения, упирались в весьма прозаическое препятствие. «Главным препятствием к развитию отечественного судостроения служит, конечно же, та же причина, которая задерживает у нас рост многих отраслей промышленности. Это — отсутствие свободных денег», — отмечал один из авторов журнала «Русское судостроение» [Якорь, 1917, с. 2]. В свою очередь, Теннисон, парируя мнение, что заставлять правительство переплачивать за заказы, лишь бы они были выполнены в России, а не за границей, неразумно, остроумно замечал: неразумно было бы вместо того, чтобы лечить свою заболевшую руку, отрубить ее [Теннисон, 1914, с. 15].

3.4. Дискуссия о предпочтении казенного или частного судостроения

В ходе обсуждения способов преодоления импортозависимости дискуссию вызвал вопрос о том, какому судостроению следовало бы отдать предпо-

чение: казенному или частному. Теннисон выступал убежденным сторонником того, чтобы сделать ставку на частную промышленность, поскольку в плане прогресса техники за ней нельзя было не признать превосходства. Эксперт указывал, что в Англии и США казенные заводы строят только «скорлупу» (корпуса) судов, в то время как вся «начинка» производится частными заводами, которые делают эту работу лучше, дешевле и быстрее [Теннисон, 1914, с. 7]. Теннисон считал ненормальным положение, при котором казенные заводы искусственно поддерживаются государством, в то время как частные, не получая заказов, банкротятся. О том же писал и Чернышев, напоминая, что еще в 1908 году депутаты Государственной П. Н. Крупенский и А. Ф. Бабянский убедительно доказывали, что заказы на постройку судов следовало бы отдать частным заводам как более эффективным, а казенные могли бы ограничиться ремонтными работами. Бабянский, указывая на низкую эффективность казенных заводов, замечал, что в случае срывов сроков или некачественной продукции казна сама себя штрафовать не будет, а значит, пытаться воздействовать на государственные предприятия штрафами бесполезно. Но большинство членов Думы заняли тогда иную позицию, поддержав казенное судостроение [Чернышев, 1914, с. 3]. Между тем, указывал Чернышев, «многократные опыты других стран показывают, что казенные заводы не могут конкурировать с частными ни в отношении стоимости производства, ни в отношении скорости изготовления» [Там же]. Подкрепляя эту точку зрения фактами, Чернышев приводил свидетельства убыточности казенных предприятий, часто имеющих вместо прибыли огромные долги. При этом, подчеркивал автор, чтобы получить заказ, казенные заводы легко назначают более низкие цены, так как ничем не рискуют: неминуемые убытки все равно покроет казна. Не в пользу казенных заводов говорили и сроки выполнения заказов, которые почти всегда оказывались больше, чем на частных. Вывод Чернышева был следующим: частное предпринимательство проявляет больше энергии и быстроты, и вовсе не частные заводы взвинчивают цены, а казенные их занижают. «Наша казна — крупнейший в мире заказчик, и нельзя не пожалеть, что громадные средства непроизводительно затрачиваются или на создание нежизнеспособной, оранжерейной казенной промышленности, или на питание и развитие иностранных заводов, тогда как, при другом отношении ведомств к частной промышленности, последняя, обеспеченная постоянными систематическими заказами, быстро расширила бы производство до громадных размеров, постепенно устраняя или преодолевая все те отрицательные условия, которые так нежелательно отражаются на стоимости заказа и скорости его выполнения» [Там же, с. 9].

Но были у такой точки зрения и противники. В частности, Татаринов выражал серьезное сомнение в необходимости государственной поддерж-

ки частного судостроения. «Строительство подобного рода можно было бы только приветствовать, — писал он, — если бы к этому делу первостепенной важности не был привлечен интернациональный капитал» [Татаринов, 1916b, с. 3]. Татаринов отмечал, что на частных верфях иностранцы перед войной часто занимали должности директоров, консультантов и инженеров и, являясь «ставленниками иностранного капитала», передавали значительную долю заказов по отдельным судовым частям в Германию. А поскольку уже перед войной со стороны заграничных контрагентов проявилась «странная» склонность к замедлению работ по выполнению российских заказов, которые, в конце концов, так и не попали по назначению, автор статьи задавался вопросом: стоит ли тратить казенные средства на создание большого коммерческого флота ради поддержки заказами нескольких частных верфей. К тому же, предупреждал Татаринов, при гарантированных государственных заказах частные верфи могут создать синдикат, который взвинтит цены так, что заказы снова придется размещать за границей [Там же, с. 3—4].

3.5. Программа поддержки отечественного судостроения

Программа импортозамещения, обсуждавшаяся на страницах специализированных журналов, также предполагала введение запретительных и поощрительных мероприятий. При этом авторы отдавали себе отчет, что запретительные меры должны применяться крайне осторожно, так как в случае тотального запрета на строительство судов за границей торговое мореплавание оказалось бы погубленным из-за невозможности российских верфей удовлетворить все его нужды. Понимая, что в торгово-промышленной жизни нельзя «насиловать спрос в пользу предложения», участники обсуждения отмечали, что в отношении торгового флота допустимы только поощрительные меры, призванные уравнивать экономическое положение русского судостроителя с положением его иностранных конкурентов [Теннисон, 1914, с. 9]. В отношении же военного флота, писал Теннисон, правительство обязано стремиться к тому, чтобы все суда строились на российских заводах, причем только из материалов отечественного производства. Поэтому по отношению к казенным заказам меры могут быть только запретительными. Теннисон призывал учиться у Германии, в которой судостроение до 1880-х годов представляло собою довольно печальную картину, но к Первой мировой войне она уже начала оспаривать первенство у Англии. Этим прорывом, считал он, Германия была обязана правильным действиям своего правительства: полному отказу от строительства военных судов на иностранных заводах и введению закона об освобождении от пошлины всех материалов и изделий, применяемых при постройке морских торговых судов [Там же, с. 10].

Автор не соглашался с мнением Ю. Д. Филиппова, считавшего, что в Англии и Германии успех судостроения не был детищем «каких-либо исключительных забот правительства о его развитии и процветании», а явился «естественным продуктом благоприятных рыночных условий, созданных могучим развитием торгового мореплавания» [Филиппов, 1909, с. 38]. С цифрами в руках Теннисон доказывал на примере Германии, что там усиление судостроения шло в три раза быстрее, чем увеличение торгового флота, а это означало, что причина успеха заключалась исключительно в том, что германское правительство совершило решительный поворот в сторону строительства флота на отечественных верфях, отказавшись от заказов в Англии и Франции. «Нет сомнения, — заключал автор статьи, — что и для русского судостроения было бы наиболее целесообразно воспользоваться столь удачным примером Германии» [Теннисон, 1914, с. 11]. Теннисон полностью солидаризировался с мнением известного колумниста «Нового времени» М. О. Меньшикова, писавшего в 1914 году: «Не мудрствуйте лукаво, а идите по проторенному следу довольно умного человека, именно Бисмарка. Если вы доверяете жизнь свою выписанному из-за границы автомобилю, ибо эта машина достаточно там испытана и усовершенствована, — попробуйте выписать из Германии законы Бисмарка <...> И если вы имеете скромность, выписав автомобиль, не вводить в него “своих” правок, то попробуйте взять и названные законы без проверки их бесчисленными доморощенными комиссиями и совещаниями, не имеющими ни гения Бисмарка, ни опыта германского правительства. Тогда, может быть, выйдет нечто путное. За невозможность вновь открыть Америку лучше уже допустить, что она открыта, и ездить туда по “избитой” дороге. Избитые дороги не были бы избитыми, если бы не были часто самыми короткими и удобными» [Меньшиков, 1914, с. 3]. «Нечто подобное, — заключал Теннисон, — можно было бы сказать и о мерах поощрения русского судостроения» [Теннисон, 1914, с. 12].

Но были у этой точки зрения и противники. Татаринов, полемизируя со статьей Теннисона, указывал на то, что война показала ошибочность германского пути. Колоссальные затраты Германии на океанский торговый флот не оправдались, поскольку деятельность его оказалась парализована, а сам он — запертым в немецких и в нейтральных портах и частично реквизированным державами согласия. «Если Германия ... должна была в области морских сообщений быстро ступешаться перед Англией, благодаря независимости действий боевого флота последней державы, то не такая ли судьба ждет искусственно создаваемый русский торговый флот, который маниловская фантазия закидывает во все углы земного шара, якобы для поддержания русского престижа!» — задавался риторическим вопросом автор статьи [Та-

тарин, 1916b, с. 2]. Считая, что континентальное государство не должно возлагать особых надежд на собственный торговый флот, автор не считал нужным строить его за счет казны. К тому же, полагал Татаринов, после войны, когда коммерческие суда перестанут обслуживать интересы воюющих армий, произойдет резкое падение фрахтов и грузооборота и потребность в морском транспорте значительно сократится [Там же, с. 2—3]. Вместо этого Татаринов предлагал увеличить государственное участие в развитии внутренних водных путей и речного транспорта, роль которых во время войны сильно возросла [Татаринов, 1916a, с. 1—3].

Но в ходе состоявшейся общественной полемики были выработаны и общие позиции, на которых сходились большинство авторов. Кратко суть мер, призванных поднять на должный уровень российское судостроение, а значит, сделать отечественный водный транспорт максимально независимым от внешней конъюнктуры, заключалась в следующем: 1) передача всех правительственных заказов на суда исключительно российским заводам; 2) создание продуманного плана распределения госзаказов; 3) предоставление российским судостроительным заводам беспощинного ввоза всех необходимых материалов и изделий для постройки морских торговых судов; 4) улучшение торгово-промышленного законодательства (протекционистские меры и адаптация к новым условиям); 5) создание дешевого долгосрочного кредита для судостроительных предприятий, выдача субсидий, участие государства в страховании; 6) создание долгосрочного спроса на суда российской постройки (как со стороны торгового флота, так и со стороны казны); 7) устранение причин, делающих постройку судов в России дороже, чем за границей (увеличение казенных заказов для полной загрузки частных верфей, увеличение оборотных капиталов, создание постоянного кадра рабочих); 8) более широкое применение закона о судостроительных премиях. При этом подчеркивалось, что приступать к реализации этих мер следовало безотлагательно, поскольку «война создает новые, совершенно исключительные возможности для принятия решительных мер поощрения нашего судостроения» [Теннисон, 1916, с. 5].

4. Заключение = Conclusions

Обсуждение проблем, с которыми в годы Первой мировой войны столкнулись российский водный транспорт и судостроительная отрасль, занимало в специализированных изданиях, посвященных флоту, заметное место. При этом, в отличие от аналогичных проблем, касавшихся железнодорожного и автомобильного транспорта, сюжеты, связанные с преодолением зависимости от иностранных закупок в сфере флота, практически не обсуждались на страницах непрофильных газет и журналов, что, на наш взгляд,

объясняется тем, что широкие круги общества меньше интересовались этой транспортной отраслью, а не имевшие специальной профессиональной подготовки публицисты не имели достаточных знаний, чтобы компетентно обсуждать данную тему. Это предположение подтверждается тем, что участниками общественной дискуссии об импортозависимости российского водного транспорта и судостроения и о способах ее преодоления были преимущественно публицисты из числа профессиональных моряков, инженеров, изобретателей. В результате этих обстоятельств дискуссия оказалась информативной, предельно конкретной и результативной. Она вскрыла серьезные проблемы в сфере подготовки кадров для российского судостроения, ценообразовании, зависимости от экспорта, несовершенство государственной политики и законодательства в отрасли, поставила вопрос о сильных и слабых сторонах частной и казенной промышленности. Эта дискуссия имела и конкретный результат: не ограничиваясь критикой, ее участники предложили систему мер по исправлению ситуации и превращению отечественного судостроения, водного транспорта и флота в целом в сильную, независимую и конкурентоспособную силу. Нельзя не отметить и того, что некоторые из предложений столетней давности по преодолению импортозависимости и укреплению технологического суверенитета не потеряли актуальности и для современной России.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declares no conflicts of interests.

Источники и принятые сокращения

1. Боклевский К. П. О мерах поощрения отечественного судостроения (закон 21 мая 1912 года) и о выдаче ссуд под строящиеся торговые суда (закон 24 мая 1904 г.) / К. П. Боклевский. — Санкт-Петербург : Типография Шредера, 1914. — 29 с.
2. Голубев В. Война и морской транспорт / В. Голубев // Русское судоходство. — 1915. — № 2. — С. 1—3.
3. Дмитриев Н. И. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей / Н. И. Дмитриев, В. В. Колпычев. — Санкт-Петербург : Типография Морского министерства, 1909. — 1030 с.
4. Долич Л. Война и торговля / Л. Долич // Армия и флот свободной России : газета — 1917. — № 173. — 27 июля. — С. 1—2.
5. Меньшиков М. О. Рост раздора / М. О. Меньшиков // Новое время : газета. — 1914. — № 13678. — 12 (25) апреля. — С. 3.
6. На закрытие 3-го Съезда металлозаводчиков. Речь Н. Н. Беклемешева // Море и его жизнь. — 1905. — № 1. — С. 17—19.
7. Татаринов В. Меры к усилению грузооборота по внутренним водным путям / В. Татаринов // Русское судоходство. — 1916а. — № 10. — С. 1—3.
8. Татаринов В. Причины нашей технической отсталости / В. Татаринов // Русское судоходство. — 1915. — № 12. — С. 8—12.

9. *Татаринов В.* Русский торговый флот после войны / В. Татаринов // Русское судоходство. — 1916b. — № 4. — С. 1—4.
10. *Теннисон К.* Война и русское судостроение / К. Теннисон // Русское судоходство. — 1916. — № 1. — С. 4—13.
11. *Теннисон К.* Русское судостроение и закон 21 мая 1912 г. / К. Теннисон // Русское судоходство. — 1914. — № 6. — С. 5—16.
12. *Филиппов Ю. Д.* К вопросу о воссоздании и усилении торгового флота / Ю. Д. Филиппов. — Петроград : Типография редакции периодических изданий Министерства финансов, 1917. — 26 с.
13. *Филиппов Ю. Д.* Политика судостроения в связи с политикой торгового мореплавания на Западе Европы / Ю. Д. Филиппов. — Санкт-Петербург : Электротпечатня К. А. Четверикова, 1909. — 95 с.
14. *Чернышев В. П.* Казенные заказы по судостроению. (По данным отчета государственного контроля) / В. П. Чернышев // Русское судоходство. — 1915. — № 2. — С. 6—12.
15. *Чернышев В. П.* Частное и казенное судостроение и правительственные заказы за границей / В. П. Чернышев // Русское судоходство. — 1914. — № 8. — С. 1—9.
16. *Ю. Р.* Очерк идейной работы по развитию морской силы России. 1904—1914 гг. / Ю. Р. // Море. Научно-литературный морской журнал-сборник. — 1914. — № 9. — С. 69—87.
17. *Язев В.* Новые задачи для русского торгового флота / В. Язев // Мореплавание и судоходство. — 1916. — № 1. — С. 1—7.
18. *Якорь.* Мысли о русском торговом флоте // Русское судоходство. — 1917. — № 2. — С. 1—6.

Литература

1. *Богомазов Н. И.* «Рельсовый голод» на российских железных дорогах в годы Первой мировой войны и попытки борьбы с ним / Н. И. Богомазов // Новейшая история России. — 2023a. — Т. 13. — № 2. — С. 272—290. — DOI: 10.21638/spbu24.2023.201.
2. *Богомазов Н. И.* Заграничные заказы, выданные Управлением железных дорог Министерства путей сообщения в 1915 г. / Н. И. Богомазов // Новейшая история России. — 2023b. — Т. 13. — № 3. — С. 775—781. — DOI: 10.21638/spbu24.2023.315.
3. *Васильев Н. Г.* Транспорт России в войне 1914—1918 гг. / Н. Г. Васильев. — Москва : Государственное военное издательство Наркомата обороны Союза ССР, 1939. — 257 с.
4. *Виноградов П. В.* Иностранные поставки автомобилей как пример военно-технического сотрудничества России с союзниками в годы Первой мировой войны / П. В. Виноградов // Общество : философия, история, культура. — 2016. — № 8. — С. 69—72.
5. *Воронкова С. В.* Строительство автомобильных заводов в России в годы первой мировой войны (1914—1917 гг.) / С. В. Воронкова // Исторические записки. — 1965. — Т. 75. — С. 147—169.
6. *Иванов А. А.* Общественная дискуссия в России по вопросам иностранных закупок автомобилей и импортозамещения в годы Первой мировой войны / А. А. Иванов // Научный диалог. — 2024. — Т. 13. — № 1. — С. 374—396. — DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-1-374-396.
7. *Иванов А. А.* Общественная дискуссия вокруг американских закупок для нужд российских железных дорог в годы Первой мировой войны / А. А. Иванов, Н. И. Богома-

зов // Научный диалог. — 2023. — Т. 12. — № 1. — С. 330—350. — DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-1-330-350.

8. *Котельников К. Д.* Импорт из Германии как фактор транспортного кризиса Российской империи в годы Первой мировой войны / К. Д. Котельников // Научный диалог. — 2023. — Т. 12. — № 5. — С. 462—484. — DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-5-462-484.

9. *Котов А. Э.* Из истории общественной дискуссии о государственном и частном капитале (1870—1890-е гг.) / А. Э. Котов, В. Л. Степанов, Д. Г. Янченко // Современная наука : актуальные проблемы теории и практики. Серия: Гуманитарные науки. — 2023. — № 11—1. — С. 41—45. — DOI: 10.37882/2223-2982.2023.11.23.

10. *Котов А. Э.* М. Н. Катков о проблемах российского водного транспорта / А. Э. Котов // Журнал университета водных коммуникаций. — 2010. — № 1. — С. 183—190.

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

12. *Под флагом России.* История зарождения и развития морского торгового флота / В. П. Пузырев, В. Д. Скугарев, А. В. Басов, Н. Ю. Березовский, В. Г. Реданский. — Москва : Согласие, 1995. — 568 с.

13. *Поликарпов В. В.* От Цусимы к Февралю. Царизм и военная промышленность в начале XX века / В. В. Поликарпов. — Москва : Индрик, 2008. — 550 с.

14. *Порох, золото и сталь.* Военно-техническое сотрудничество в годы Первой мировой войны : монография. — Санкт-Петербург : Издательство РХГА, 2017. — 528 с.

15. *Пригодич Н. Д.* Иностранные закупки для нужд российского транспорта в годы Первой мировой войны : постановка проблемы и историографические аспекты / Н. Д. Пригодич, Н. И. Богомазов // Genesis : исторические исследования. — 2023. — № 4. — С. 10—18. — DOI: 10.25136/2409-868X.2023.4.40377.

16. *Пригодич Н. Д.* Материалы Верховной комиссии по расследованию причин недостаточного снабжения армии в Первой мировой войне о состоянии заготовок автомобилей / Н. Д. Пригодич // Новейшая история России. — 2024. — Т. 14. — № 1. — С. 219—231. — DOI: 10.21638/spbu24.2024.115.

17. *Пузырев В. П.* Торговый флот России в Первой мировой войне 1914—1917 гг. : исторический очерк / В. П. Пузырев. — Москва : [б. и.], 2006. — 217 с.

18. *Сенин А. С.* Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914—1922 гг.) / А. С. Сенин. — Москва : Транспортная книга, 2009. — 316 с.

19. *Федулов С. В.* «Можно ожидать, что наши заказы будут выполнены более быстрыми темпами». Влияние политической конъюнктуры на выполнение зарубежными государствами и фирмами заказов Российской империи, СССР в интересах Военно-морского флота (1890—1940-е гг.) / С. В. Федулов // Военно-исторический журнал. — 2018. — № 8. — С. 30—38.

20. *Федулов С. В.* «Русский Уайтхед» в 1914—1918 гг. «Импортозамещение» торпедного оружия / С. В. Федулов // Военно-исторический журнал. — 2016. — № 11. — С. 51—53.

21. *Федулов С. В.* «Заказы в Японии достигли внушительной цифры». Военно-техническое сотрудничество Российской империи и Японии в области военно-морской техники, стрелкового и артиллерийского вооружения в конце XIX века и в годы Первой

мировой войны / С. В. Федулов, Д. Н. Соловьев, Н. А. Станкевич // Военно-исторический журнал. — 2016. — № 12. — С. 45—50.

22. *Шаццло К. Ф.* Государство и монополии в военной промышленности России (конец XIX в. — 1914 г.) / К. Ф. Шаццло. — Москва : Наука, 1992. — 270 с.

23. *Heywood A. J.* Russia's Foreign Supply Policy in World War I : Imports of Railway Equipment / A. J. Heywood // *Journal of European Economic History*. — 2003. — Vol. 31. — Iss. 3. — Pp. 77—108.

*Статья поступила в редакцию 14.11.2024,
одобрена после рецензирования 27.01.2025,
подготовлена к публикации 28.02.2025.*

Material resources

Anchor. (1917). Thoughts on the Russian Merchant Fleet. *Russian shipping*, 2: 1—6. (In Russ.).

At the closing of the 3rd Congress of Metalworkers. Speech by N. N. Beklemeshev. (1905). *The sea and its life*, 1: 17—19. (In Russ.).

Boklevsky, K. P. (1914). *On measures to encourage domestic shipbuilding (law of May 21, 1912) and on granting loans for merchant ships under construction (law of May 24, 1904)*. St. Petersburg: Schroeder's Printing House. 29 p. (In Russ.).

Chernyshev, V. P. (1914). Private and state-owned shipbuilding and government orders abroad. *Russian shipping*, 8: 1—9. (In Russ.).

Chernyshev, V. P. (1915). Government orders for shipbuilding. (According to the State Control report). *Russian Shipping*, 2: 6—12. (In Russ.).

Dmitriev, N. I., Kolpychev, V. V. (1909). *Shipbuilding plants and shipbuilding in Russia and abroad*. St. Petersburg: Printing House of the Maritime Ministry. 1030 p. (In Russ.).

Dolich, L. (1917). War and trade. *The Army and Navy of free Russia: gazeta*, 173: 1—2. (In Russ.).

Filippov, Yu. D. (1909). *The policy of shipbuilding in connection with the policy of merchant shipping in Western Europe*. St. Petersburg: Electroprinting K. A. Chetverikov. 95 p. (In Russ.).

Filippov, Yu. D. (1917). *On the issue of the restoration and strengthening of the merchant fleet*. Petrograd: Printing house of the editorial office of periodicals of the Ministry of Finance. 26 p. (In Russ.).

Golubev, V. (1915). War and maritime transport. *Russian shipping*, 2: 1—3. (In Russ.).

Menshikov, M. O. (1914). The growth of discord. *Novoe vremya: gazeta*, 13678: P. 3. (In Russ.).

Tatarinov, V. (1915). The reasons for our technical backwardness. *Russian shipping*, 12: 8—12. (In Russ.).

Tatarinov, V. (1916a). Measures to enhance cargo turnover on inland waterways. *Russian shipping*, 10: 1—3. (In Russ.).

Tatarinov, V. (1916b). Russian Merchant Fleet after the war. *Russian Shipping*, 4: 1—4. (In Russ.).

Tennyson, K. (1912). Russian Shipping and the War and Russian Shipbuilding. *Russian Shipbuilding and the Law of May 21, 1912*, 1: 4—13. (In Russ.).

Tennyson, K. (1914). Russian shipbuilding and the law of May 21, 1912. *Russian shipping*, 6: 5—16. (In Russ.).

- Yazev, V. (1916). New tasks for the Russian merchant fleet. *Navigation and navigation*, 1: 1—7. (In Russ.).
- Yu. R. (1914). An essay on the ideological work on the development of the Russian maritime force. 1904—1914. *The Sea. Scientific and literary marine magazine-collection*, 9: 69—87. (In Russ.).

References

- Bogomazov, N. I. (2023a). “Rail famine” on Russian railways during the First World War and attempts to combat it. *Modern history of Russia*, 13 (2): 272—290. DOI: 10.21638/spbu24.2023.201. (In Russ.).
- Bogomazov, N. I. (2023b). Foreign orders issued by the Railway Administration of the Ministry of Railways in 1915. *The latest history of Russia*, 13 (3): 775—781. DOI: 10.21638/spbu24.2023.315. (In Russ.).
- Fedulov, S. V. (2016). “Russian Whitehead” in 1914—1918. “Import substitution” of torpedo weapons. *Military Historical Journal*, 11: 51—53. (In Russ.).
- Fedulov, S. V. (2018). “We can expect that our orders will be completed at a faster pace.” The influence of the political situation on the fulfillment by foreign states and firms of orders from the Russian Empire and the USSR in the interests of the Navy (1890—1940). *Military Historical Journal*, 8: 30—38. (In Russ.).
- Fedulov, S. V., Solovyov, D. N., Stankevich, N. A. (2016). “Orders in Japan have reached an impressive figure.” Military-technical cooperation between the Russian Empire and Japan in the field of naval equipment, small arms and artillery weapons at the end of the 19th century and during the First World War. *Military Historical Journal*, 12: 45—50. (In Russ.).
- Gunpowder, gold and steel. Military-technical cooperation during the First World War: a monograph*. (2017). Saint Petersburg: Publishing House of the Russian Academy of Fine Arts. 528 p. (In Russ.).
- Heywood, A. J. (2003). Russia’s Foreign Supply Policy in World War I: Imports of Railway Equipment. *Journal of European Economic History*, 31 (3): 77—108.
- Ivanov, A. A. (2024). Public Discussion in Russia on Foreign Automobile Purchases and Import Substitution during First World War. *Nauchnyi dialog*, 13 (1): 374—396. DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-1-374-396. (In Russ.).
- Ivanov, A. A., Bogomazov, N. I. (2023). Public Discussion around American Purchases for Needs of Russian Roads during First World War. *Nauchnyi dialog*, 12 (1): 330—350. DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-1-330-350. (In Russ.).
- Kotelnikov, K. D. (2023). Import from Germany as a Factor of Transport Crisis of Russian Empire during First World War. *Nauchnyi dialog*, 12 (5): 462—484. DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-5-462-484. (In Russ.).
- Kotov, A. E. (2010). M. N. Katkov on the problems of Russian water transport. *Journal of the University of Water Communications*, 1: 183—190. (In Russ.).
- Kotov, A. E. (2023). From the history of public discussion about state and private capital (1870-1890s). *Modern science: actual problems of theory and practice. Series: Humanities*, 11—1: 41—45. DOI: 10.37882/2223-2982.2023.11.23. (In Russ.).
- Malyuchenko, D. A. (2023). 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. Ser. Society. History. Modernity*, 8 (4): 52—58. DOI: 10.25206/2542-0488-2023-8-4-52-58. (In Russ.).

- Podgodich, N. D. (2024). Materials of the Supreme Commission for the investigation of the causes of insufficient supply of the army in the First World War on the condition of car blanks. *The latest history of Russia, 14 (1)*: 219—231. DOI: 10.21638/spbu24.2024.115. (In Russ.).
- Podgodich, N. D., Bogomazov, N. I. (2023). Foreign purchases for the needs of Russian transport during the First World War: problem statement and historiographical aspects. *Genesis: Historical Research, 4*: 10—18. DOI: 10.25136/2409-868X.2023.4.40377. (In Russ.).
- Polikarpov, V. V. (2008). *From Tsushima to February. Tsarism and the military industry at the beginning of the 20th century*. Moscow: Indrik Publ. 550 p. (In Russ.).
- Puzyrev, V. P. (2006). *The Merchant Fleet of Russia in the First World War of 1914—1917: a historical essay*. Moscow: [b. i.]. 217 p. (In Russ.).
- Puzyrev, V. P., Skugarev, V. D., Basov, A. V., Berezovskiy, N. Yu., Redanskiy, V. G. (1995). *Under the flag of Russia. The history of the origin and development of the merchant Marine*. Moscow: Consent. 568 p. (In Russ.).
- Senin, A. S. (2009). *Russian railway transport in the era of wars and revolutions (1914—1922)*. Moscow: Transport Book. 316 p. (In Russ.).
- Shatsillo, K. F. (1992). *The state and monopolies in the military industry of Russia (late 19th century — 1914)*. Moscow: Nauka. 270 p. (In Russ.).
- Vasiliev, N. G. (1939). *Transport of Russia in the war of 1914—1918*. Moscow: State Military Publishing House of the People's Commissariat of Defense of the USSR. 257 p. (In Russ.).
- Vinogradov, P. V. (2016). Foreign car supplies as an example of military-technical cooperation between Russia and the Allies during the First World War. *Society: philosophy, history, culture, 8*: 69—72. (In Russ.).
- Voronkova, S. V. (1965). Construction of automobile plants in Russia during the First World War (1914—1917). *Historical notes, 75*: 147—169. (In Russ.).

*The article was submitted 14.11.2024;
approved after reviewing 27.01.2025;
accepted for publication 28.02.2025.*