

ВІСНИК

**ЛУГАНСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО
УНІВЕРСИТЕТУ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА**

№ 6 (241) БЕРЕЗЕНЬ

2012

2012 березень № 6 (241)

ВІСНИК
ЛУГАНСЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО
УНІВЕРСИТЕТУ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

ІСТОРИЧНІ НАУКИ

Частина I

Заснований у лютому 1997 року (27)
Свідectво про реєстрацію: серія КВ № 14441-3412ПР,
видане Міністерством юстиції України 14.08.2008 р.

Збірник наукових праць внесено
до переліку наукових фахових видань України
(історичні науки)
Постанова президії ВАК України від 14.10.09 №1-05/4

Рекомендовано до друку на засіданні Вченої ради
Луганського національного університету
імені Тараса Шевченка
(протокол №6 від 27 січня 2012 року)

Виходить двічі на місяць

ЗМІСТ

ВСЕСВІТНЯ ІСТОРІЯ

1.	Бевзюк Є. В. Ян Коллар – діяч словацького відродження....	5
2.	Городня Н. Д. Азійсько-Тихоокеанська політика адміністрації Б. Обама.....	17
3.	Грубінко А. В. Формування спільної зовнішньої політики і політики безпеки ЄС на етапі прийняття Маастрихтського договору: позиція Великої Британії.....	25
4.	Кириченко О. Б. Є. К. Бюцов на службі у дипломатичних установах Російської імперії в Японії.....	37
5.	Ковальчук С. В. Фінансове становище партії конституційних демократів в роки першої російської революції (1905 – 1907 рр.).....	49
6.	Набока О. В. Місія П. Паркера в Китай (1856 – 1857) та американсько-британські протиріччя відносно Тайваню	54
7.	Панченко Г. Ю. "Трансатлантична тріщина" у відносинах між США та ЄС на початку ХХІ ст.	63
8.	Романько О. В. Коллаборационистские формирования из советских граждан в силовых структурах нацистской Германии (1941 – 1945). Проблема классификации и численности.....	70
9.	Харковський Р. Г. Турецько-єгипетська криза 1831 – 1833 рр. та політика Липневої монархії стосовно Єгипту.....	77

ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

10.	Борисова О. В. Соціально-економічні і політичні чинники литовської експансії на українські землі наприкінці ХІІІ – ХІV ст.	88
11.	Зеркаль М. М. Вищі органи виконавчої влади України та проблеми освіти етносів (1990 – 2000-і роки): історія питання	99
12.	Камінська О. А. Політика уряду Російської імперії щодо розвитку морського комерційного флоту Чорноморсько-Азовського басейну (друга половина ХІХ ст.).....	109
13.	Козырева М. Э. Международная помощь голодающим на Юге Украины в 1921 – 1923 гг.: национальный компонент... ..	117
14.	Ладига Л. І. Діяльність сільбудів в Україні у 20-х рр. ХХ століття.....	125
15.	Макушенко Я. С. Громадське та релігійне життя німців Південної України (кінець ХІХ – початок ХХ ст.).....	132

УДК 656.6: 93

О. А. Камінська

**ПОЛІТИКА УРЯДУ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ ЩОДО РОЗВИТКУ
МОРСЬКОГО КОМЕРЦІЙНОГО ФЛОТУ ЧОРНОМОРСЬКО-
АЗОВСЬКОГО БАСЕЙНУ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ СТ.)**

Україна переживає складний період свого становлення як самостійної європейської держави: відроджує свою державність, налагоджує власне господарське життя. Однак, перехід від планових до ринкових відносин досить важкий. Тому важливим є звернення до регіонального фактору, відродження історичних регіонів української держави, їх традицій торговельно-підприємницької діяльності європейського рівня. У цьому аспекті особливо показовою є історія торговельного флоту Чорноморсько-Азовського басейну.

Звісно, у наявній літературі накопичено певний матеріал відносно цілого ряду питань, різних аспектів проблеми функціонування морського транспорту. Так, ґрунтовні дослідження, які містять значний обсяг статистичних даних, були здійснені Д. М. Ефенді-Заде, О. Б. Шляховим та ін. [1; 2; 3]. Тим не менш, до цього часу дослідженню проблеми функціонування морського транспорту і, зокрема, значення для цього процесу діяльності держави, надавалося недостатньо уваги.

Ступінь наукової розробки теми, а також її безсумнівна актуальність зумовили мету статті, яка полягає у комплексному вивченні, аналізі, систематизації наукових знань про політику уряду щодо розвитку морського флоту на Півдні України у другій половині ХІХ століття. Виходячи з цього, автор прагне розв'язати такі наукові завдання:

– проаналізувати заходи уряду Російської імперії у галузі морського флоту;

– з'ясувати значення цих заходів для функціонування морського транспорту Чорноморсько-Азовського басейну.

Політичні та економічні зміни в Російській імперії, що були наслідком проведення реформ 60–80-х рр. ХІХ ст., обумовили прогрес у функціонуванні морського флоту. Необхідність вивозу продукції сільського господарства й видобувної промисловості, а також потреби імпорту стали головними факторами удосконалення його діяльності.

Комерційний флот Чорного та Азовського морів у період, який досліджується, розвивався досить динамічно. Вже у 80-х роках парові судна поступово витісняли вітрильники не тільки на закордонних лініях, а й у каботажних перевезеннях [4, арк.1–4; 5].

Однак, незважаючи на значні успіхи в розвитку морського транспорту, слід сказати, що період феодалізму зумовив чималу залежність вітчизняного флоту від іноземних пароплавних товариств. Так, майже всі морські перевезення, як і раніше [4], здійснювалися на

іноземних суднах [5; 6; 7], оскільки Росія в дореформений період мала слабку суднобудівну промисловість.

За таких умов уряд, який розглядав комерційний флот, як могутній чинник свого політичного та економічного впливу в світі, вдався до низки заходів, які мали на меті заохочення торговельного судноплавства. Вони виразилися, переважно, у сприянні розвитку термінових морських сполучень, які підтримувалися великими пароплавними підприємствами. Слід сказати, що останні могли утворитися тільки за умови значної підтримки з боку держави. Перш за все, ще у 1856 р. було утворено особливу комісію для розробки заходів щодо заохочення торговельного судноплавства [8, с.244]. Хоча систематичного розвитку її пропозиції і не отримали, низку заходів все ж таки було здійснено. Так, було скасовано мито за купівлю і продаж суден (1857 р.), за заснування приватних верфей, будівництво, ремонт і утримання морських суден, крім пароплавів (1863 р.); звільнено від судових зборів усі судна, що заходили у будь-який порт з не торговельною метою (1864 р.); видано нові правила щодо підняття російського прапора (1865 р.) [9, с.245].

Ще одним заходом, до якого вдався уряд з метою посилити позиції власного суднобудування, а разом з тим, і торговельного флоту, було рішення, прийняте у 1881 р. про підвищення мита на окремі частини суден і суднобудівні матеріали (чавун і залізо), які ввозилися з-за кордону [9, с.265]. Однак, уже через рік виявилось, що готові судна за кордоном коштують дешевше. Отже, суднобудівна промисловість розвиватися не могла. З огляду на це, першого червня 1882 р. було введено нове мито, на цей раз, уже на готові судна: за залізні судна, водотоннажністю менше 20 ластів (40 р.т.) – 20 руб. з одного ластва (40 руб./р.т.), більше 200 ластів (400 р.т.) – 10 руб. з одного ластва (20 руб./р.т.); за дерев'яні судна – 5 руб. з одного ластва (10 руб./р.т.). Таке високе мито на невеликі судна пояснюється розрахунком на їх будівництво в Росії, оскільки спроможність вітчизняної суднобудівної промисловості була визнана достатньою для цього [9, с.266–267].

Подальші зміни тарифних ставок (1885 р.) полягали у підвищенні мита на 20%. Однак і цього виявилось недостатньо для розвитку вітчизняного суднобудування, оскільки витрати на судно, збудоване за кордоном, залишалися меншими, ніж на його будівництво в Росії. Наприклад, мито на судно водотоннажністю 43 ластва (68 р.т.) складало 1 032 руб., тоді як тільки за матеріал для будівництва такого судна необхідно було сплатити 3 168 руб. [9, с.267]. З огляду на це, у 1887 р. тарифи знову було збільшено: за залізні судна, менше 100 р.т. – 38 руб./р.т., від 100 до 1 500 р.т. – 20 руб./р.т., більше 1 500 р.т. – 10 руб./р.т.; за дерев'яні судна менше 100 р.т. – 12 руб./р.т., більше 100 р.т. – 6 руб./р.т. [9, с.268].

Аналіз тарифів 1882 і 1887 років показав, що мито на невеликі судна збільшилось майже у два рази, тоді як на великі – залишилось без

змін. Це знов-таки, пояснюється, по-перше, неспроможністю вітчизняної суднобудівної промисловості будувати великі судна, а по-друге, побоюванням уряду щодо негативного впливу встановлення високого мита на торговельне судноплавство. І дійсно, для судновласників такі тарифи виявилися дуже обтяжливими.

Зрештою, було визнано, що з часу встановлення мита у 1882 р. і подальшого його збільшення у 1887 р. вітчизняне суднобудування не досягло значних успіхів. Так, нові верфі для будівництва великих суден не виникли, торговельні судна майже не будувалися. За цих умов вітчизняні судновласники, змушені купувати судна за кордоном і сплачувати за них мито, не мали змоги конкурувати з іноземними пароплавствами, які, витрачаючи менше коштів на купівлю судна, могли встановлювати більш низькі фрахти [10, с.65].

Тому у 1898 р. було прийнято рішення про скасування мита за пароплави, які ввозилися з-за кордону. Щоправда пізніше, намагаючись стимулювати розвиток суднобудівної промисловості імперії, царизм вирішив за краще знов почати стягувати мито за іноземні судна. На нашу думку, така хитка і недостатньо виважена політика уряду не могла забезпечити повноцінного розвитку вітчизняного торговельного суднобудування і судноплавства.

Зауважимо, що на заваді розвитку і технічного вдосконалення комерційного флоту Чорноморсько-Азовського басейну у другій половині XIX – на початку XX ст. стояла відсутність достатньої кількості капіталів у країні. Це і зумовило відносно невеликі розміри пароплавних товариств.

Так, загальний тоннаж найбільшого мореплавного підприємства, РТПіТ, судна якого були приписані до портів Південної України, був у декілька разів менше відповідного показника німецьких або австрійських судноплавних компаній [11, арк.24]. Зокрема, тоннаж пароплавів Гамбурзько-Американської компанії становив приблизно 900 тис. р.т., Північно-Німецького Ллойду – близько 800 тис. р.т. У свою чергу, в Англії діяло шість пароплавних компаній, кожна з яких володіла тоннажем 300–500 тис. р.т. [12, с.86].

Менша завантаженість пароплавів, а також менший період навігації призводили до того, що експлуатація судна в царській Росії була майже на 25% дорожчою, ніж за кордоном. Так, у 1900 р. тільки 12,5% парових суден імперії мали тоннаж одну тисячу р.т. У німецькому ж комерційному судноплавстві такі судна складали 74% [1, с.257]. На більшу тоннажність і нижчий фрахт іноземних суден вказував науковець М. Слабченко [10, с.65]. У свою чергу, все це стримувало надходження нових капіталів у торговельне судноплавство.

Устрій південних портів також поступався іноземним. Так, найбільші порти імперії були "в 2,5–5 разів тісніше головних закордонних портів" [8, с.420]. Звідси – тривалі простої суден. В Одеському порту мав місце випадок, коли "30–40 пароплавів чекали

черги протягом 20-ти днів" [10, с.226]. Крім того, майже всі порти було слабо оснащені, не мали засобів для освітлення території вночі, що уповільнювало проведення вантажних робіт.

Через користування такими портами пароплавні компанії зазнавали значних витрат. Отже, незадовільне становище торговельного флоту Південної України у другій половині XIX – на початку XX ст., пояснюється "нестачею капіталів та дорожнечою кредиту..., поганим облаштуванням майже всіх Чорноморських і Азовських портів" [13, с.170].

Водночас, на розвитку комерційного мореплавства позначалися і деякі інші чинники. Так, значна частина торговельних суден, яка використовувалася пароплавними компаніями басейну, була старих конструкцій і потребувала постійного ремонту. Це пояснюється тим, що купці, не маючи у своєму розпорядженні значних капіталів, купували за кордоном пароплави, які вже до того були у вжитку і, відповідно, коштували значно дешевше. Так, на побудову нового судна підприємцем треба було витратити 200–300 тис. руб., тоді як купівля старого судна тієї ж місткості дозволяла "обмежитися усього 75 або 100 тис. руб., що давало можливість отримати до 10% і більше прибутку" [2, с.59].

В результаті, у 1896 р., лише 8 пароплавів басейну мали від часу побудови до одного року, а ще 33 судна були в плаванні від одного до п'яти років. Водночас 39 суден мали вік від 5 до 10 років, ще така ж кількість пароплавів працювала від 10 до 15 років, 27 суден – 15–20 років, 59 пароплавів – від 20 до 30 років і 23 судна використовувалися вже більше ніж 30 років [11, арк.21]. Отже, 36 % усіх пароплавів Чорного та Азовського морів належали до суден старої побудови і знаходилися в плаванні більше ніж 20 років. Це перевищувало відповідний середній показник по імперії, який дорівнював приблизно 30% [14, с.184]. У свою чергу, це призводило до численних аварій. Пароплави часто виходили з ладу, мали потребу в ремонті.

Щоб подолати згадані негативні тенденції, царизм вдався до заходів, які, з його точки зору, могли б привести до піднесення торговельного мореплавства. Мета уряду полягала в тому, щоб "возити вантажі на судах, які належать Росії, будувати ці судна в Росії, піклуватися розвитком каботажу" [9, с.128]. Для досягнення цих цілей передбачалося, перш за все, передати каботажні рейси виключно російським судновласникам, а також призначати суттєві грошові субсидії мореплавним підприємствам за утримання ними термінових (обов'язкових) рейсів, надавати позики судновласникам на придбання суден, які були побудовані в Росії і т.ін.

Реалізуючи ці наміри, у 1897 р. царизм віддав перевезення в малому каботажі, а в 1900 р. – і весь великий каботаж на відкуп російським підприємцям. Зауважимо, що цей захід викликав неоднозначні оцінки сучасників. Так, частина консервативно-націоналістичних кіл, а також окремі представники торговельного

капіталу зауважували, що це призвело б до зміцнення торговельного флоту країни [15, с.32], зараджувало б утриманню капіталів у середині країни і "виникненню нової галузі промисловості Півдня..., стало б джерелом заробітку берегового населення" [9, с.145].

У той же час, на початку ХХ ст. голова фінансової комісії в Державній думі Г. Лерхе, висловлюючи думку прибічників повної свободи приватного підприємництва, ліберально налаштованої спільноти країни, справедливо відзначав, що для розвитку торговельного флоту треба не обмежувати іноземні перевезення з російських гаваней, а розвивати свій флот шляхом установлення премій, покращання портів та їх обладнання [2, с.62].

Щодо іноземної конкуренції, то більшість судновласників вважала, що витримати її вітчизняні пароплавні компанії могли б тільки за умови суттєвої фінансової підтримки з боку уряду. Остання ж, на їх думку, беручи до уваги меншу собівартість експлуатації іноземних суден і, відповідно, меншу ціну фрахтів, які бралися ними за транспортування вантажів, повинна була існувати у вигляді сплати скарбницею різниці між мінімальними та максимальними фрахтами, які б встановлювалися державою. Це, в свою чергу, дозволило б російському флоту відтягнути вантажоперевезення на себе.

Зрештою, рішення передати каботажні рейси у користування власників, які мали виключно російське підданство, не змінило загальну картину щодо здійснення експортно-імпортних операцій у Чорноморсько-Азовському басейні, в яких, як і раніше, домінували іноземні пароплавні підприємства. Водночас каботажне перевезення було фактично монополізовано, що призвело до значного підвищення цін [3, с.35]. На це звернув увагу з'їзд російських діячів у галузі технічної і професійної освіти: "в той час, як фрахти на міжнародних морських перевезеннях в останні 20 років зменшилися більш ніж удвічі, у нас в каботажному плаванні вони навіть дещо підвищилися" [9, с.106]. Наприклад, платня за рейс від Ізмаїлу до Одеси почала "переважати вартість фрахту від Лондона до Одеси" [3, с.35]. До того ж, монопольне становище окремих компаній не змушувало їх шукати шляхи для покращання обслуговування пасажирів, оновлення складу своїх пароплавів і т.п.

Наступним заходом уряду, спрямованим на сприяння становленню морського транспорту імперії, було надання окремим судноплавним підприємствам субсидій та помільної платні за здійснення ними важливих у політичному або економічному значенні рейсів. Так, великому князю Олександрю Михайловичу під час перебування на посаді керівника Головного управління торговельного мореплавства "вдалося домогтися... щоб була... забезпечена значна субсидія від уряду чотирьом російським пароплавним товариствам, які почали успішно конкурувати з німцями і англійцями" [16, с.203]. Щорічно царизм спрямовував на цю справу 2,5–3 млн. руб. [3, с.36].

Порівняльний аналіз асигнувань на утримання термінових ліній у різних країнах свідчить, що це було дуже мало. Так, на початку ХХ ст. асигнування в перерахунку на російські гроші складали у Франції – 25, Японії – 12,5, Англії – 11,25, Німеччині – 4 млн. руб. [15, с.31]. Отже, з точки зору судновласників, сума, яку витрачав уряд на підтримку комерційного мореплавства, була "вельми незначною" [17, арк.31].

До того ж допомога надавалась лише декільком компаніям, і, у першу чергу, РТПіТу. У "казни були сини, у вигляді улюблених компаній" – відзначав журнал "Русское судоходство". Але для ефективного розвитку торговельного судноплавства "допомога повинна бути надана справі... а не особам" [18, с.75]. Тому підприємці Південної України наполягали на необхідності створення рівних умов для всіх. Тим не менш, знайти порозуміння з урядом у цьому питанні вони так і не змогли [2, с.95].

Ще одним заходом уряду щодо підтримки торговельного судноплавства було рішення, прийняте 2 квітня 1876 р. про повернення мита, сплаченого за проходження через Суецький канал, усім російським суднам, які здійснювали рейси до китайських або індійських портів [10, с.275]. Справа в тому, що торгівля з Далеким Сходом була дуже вигідною. Тим не менш, через значні витрати на такі рейси, незважаючи на повернення мита, сполучення на цих лініях не отримало значного поживлення. Так, у період 1879–1888 рр. до Індії і Китаю було здійснено 130 рейсів, з них три – суднами Петербурзького Пароплавного Товариства, десять – суднами РТПіТа, решта – суднами Добровольчого флоту [9, с.277]. Така значна кількість рейсів (117), здійснених останнім пароплавством, пояснюється отриманням ним помильної платні за підтримання термінових сполучень з Далеким Сходом. Слід сказати, що починаючи з 1889 р., пільгою на повернення мита за проходження Суецького каналу користувалися виключно судна Добровольчого флоту.

Отже, торговельний флот Чорного та Азовського морів у період, який досліджується, бурхливо розвивався. Разом з тим, проблеми, з якими зустрічався торговельний флот басейну в своєму розвитку, подолати фактично так і не вдалося. Царизм, для якого велике значення мали міркування морської могутності та політичного впливу, всіляко сприяв утворенню і подальшій діяльності пароплавних компаній. Однак, протекціоністська політика уряду, яка багато в чому була незважена і до кінця не продумана, зокрема, стосовно встановлення і подальшого скасування мита на іноземні судна, обмеження перевезень іноземними пароплавствами, часто взагалі мала негативні наслідки.

У подальших дослідженнях необхідно детальніше зупинитися на проблемі реконструкції окремих портів Чорноморсько-Азовського басейну, їх питомій вазі у зовнішній торгівлі Російської імперії.

Література

1. **Эфенди-Заде Д. М.** Русский морской торговый флот на рубеже XIX–XX вв. / Д. М. Эфенди-Заде // Исторические записки. – 1980. – Т.105. – С.255–272.
2. **Шляхов О. Б.** Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну: 90-ті рр. XIX ст. – 1914 р.: монографія / О. Б. Шляхов – Д.: Вид-во Дніпроп. ун-ту, 2003. – 336 с.
3. **Шляхов О. Б.** Царизм та економічна модернізація України (друга половина XIX – початок XX ст.) / О. Б. Шляхов // Вісник ДНУ: наук. журнал (Серія: "Історія та археологія"). – 2008. – Вип.16. – С.29–39.
4. **Державний архів Автономної республіки Крим (ДААРК), ф.361.** "Начальник Кримського митного округу", оп.2, спр.20. "Обзор и ведомости о торговле и движении судоходства в портах Феодосийского таможенного округа, 1861–1862", 43 арк. 5. ДААРК, ф.26. "Канцелярія Таврійського губернатора", оп.1, спр.27845. "О предоставлении госп. генерал-губернатору ведомостей о пришедших и отошедших судах и пароходах по портам: Бердянск, Феодосия, Ялта и Евпатория, 1883–1884", 182 арк. 6. **Державний архів Херсонської області (ДАХО), ф.7,** оп.1, спр.76. "Сведения отхода и прихода судов из порта, 1903".арк.75–88. 7. **ДАХО, ф.173.** "Чурумський митний пост", оп.1, спр.1. "Журнал регистрации прихода и отхода судов, 1891–1908", 30 арк. 8. **Наши торговые порты** // Промышленность и торговля. – 1908. – №7.
9. **Исторический обзор** правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства / М. В. Познер; М-во финансов, Комис. по вопросу о мерах к поощрению рус. торгового мореходства и судостроения. – СПб.: Тип. В. Ф. Киршбаума, 1895. – II, III. – 369, 47, [8] с. 10. **Слабченко М. Є.** Матеріали до соціально-економічної історії України XIX ст.: в 2-х т. / М. Є. Слабченко. – Харків: Держвидав України, 1925–27 рр. – Т.2. Очерки торговли и торгового капитализма. – 1927. – 278 с. 11. **Державний архів Одеської області (ДАОО), ф.323.** "Одеське портове управління", оп.1, спр.38. "Акты осмотра судов, 1895", 25 арк. 12. **Русское** торговое мореплавание // Промышленность и торговля. – 1908. – №2. 13. **По вопросу** о поддержании и развитии каботаж на Черном и Азовском морях // Известия императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. – М., 1894. – Вып. XXXVII. – С.167–181. 14. **Русский** торговый флот. Список судов к 1 января 1896 г. – СПб.: Тип. Киршбаума, 1896. – 273 с. 15. **Руммель Ю. В.** Торговый флот в России и его задачи / Ю. В. Руммель. – СПб.: Тип. Глав. упр. уделов, 1910. – 46 с. 16. **Александр Михайлович (Великий князь).** Воспоминания / [пер. Е. и П. Степановых]. – М.: Захаров Аст, 1999. – 525 с. 17. **ДАОО, ф.32, оп.1,** спр.44. "Прошения капитанов, пароходовладельцев о состоянии судов, 1890", 31 арк. 18. **Крылов Н.** Наш торговый флот / Н. Крылов // Русское судоходство. – 1900. – №214–220. – С.60–80.

Камінська О. А. Політика уряду Російської імперії щодо розвитку морського комерційного флоту Чорноморсько-Азовського басейну (друга половина XIX ст.)

У статті проаналізовано заходи уряду, спрямовані на поліпшення функціонування торговельного флоту Чорноморсько-Азовського басейну в другій половині XIX ст. та їх наслідки. Зазначено, що царизм, для якого велике значення мали міркування морської могутності та політичного впливу, всіляко сприяв утворенню і подальшій діяльності пароплавних компаній. Однак, протекціоністська політика уряду, яка багато в чому була незважена і до кінця не продумана, часто взагалі мала негативні наслідки.

Ключові слова: комерційний торговельний флот, Чорноморсько-Азовський басейн, пароплавна компанія.

Каминская Е. А. Политика правительства Российской империи по развитию морского коммерческого флота Черноморско-Азовского бассейна (вторая половина XIX века)

В статье проанализированы мероприятия правительства, направленные на улучшение функционирования торгового флота Черноморско-Азовского бассейна во второй половине XIX века и их последствия. Отмечено, что царизм, для которого большое значение имели соображения морского могущества и политического влияния, всячески способствовал образованию и дальнейшей деятельности пароходных компаний. Однако, протекционистская политика правительства, которая во многом была несовершенна и до конца не продумана, часто имела негативные последствия.

Ключевые слова: коммерческий торговый флот, Черноморско-Азовский бассейн, пароходная компания.

Kaminskaya H. Government policy of the Russian Empire for the development of maritime commercial fleet Black sea-Azov basin (the second half of the nineteenth century)

In this article, it was analyzed arrangement of the government for improving the functioning of the merchant marine Black Sea-Azov basin in the second half of the nineteenth century and its consequences. It is noted, that tsarism, for which sea power and political influence were very important, strongly promoted to the formation shipping companies and their further activity. However, the protectionist policy of the government was half-baked and often had negative consequences.

Keywords: commercial merchant fleet, the Black Sea-Azov basin, shipping company.

Стаття надійшла до редакції 14.12.2011 р.

Прийнято до друку 24.01.2012 р.