

DOI 10.20310/1810-0201-2019-24-179-151-158
УДК 656.071.41(93/94)

Этапы развития системы государственного управления деятельностью морских портов на Дальнем Востоке

Валерий Анатольевич КУРБЕНКОВ

ФГБОУ ВО «Морской государственный университет им. адмирала Г.И. Невельского»
690003, Российская Федерация, г. Владивосток, ул. Верхнепортовая, 50а
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9682-9344>, e-mail: kurbenkov@msun.ru

Stages of government control development of seaports work in the Far East

Valeriy A. KURBENKOV

Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy
50a Verkhneportovaya St., Vladivostok 690003, Russian Federation
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9682-9344>, e-mail: kurbenkov@msun.ru

Аннотация. В качестве материалов для исследования использованы не только архивные сборники (Российский государственный исторический архив Дальнего Востока), но и работы авторов, в которых исторически последовательно прослеживается развитие отечественного мореплавания, а также рассматриваются вопросы государственного управления морскими портами Дальнего Востока. Основная цель данной работы заключается в попытке сформировать этапы системы государственного управления деятельностью морских портов на Дальнем Востоке в период с 1862 по 1923 г. Для достижения поставленной цели проведен ретроспективный анализ этапов развития системы государственного управления работой морских портов для принятия аргументированных административных решений и объяснения перспективных направлений государственного управления портами Дальневосточного региона. В результате проведенного исследования сформированы следующие этапы: первый – период становления и развития морского судоходства и формирование системы государственного управления деятельностью морских портов; второй – период укрепления роли государства в регулировании торгового мореплавания; третий – период поиска сбалансированной модели управления морскими портами. Это позволило нам сделать вывод о том, что морские порты в любых условиях должны оставаться объектами, в управлении которых ведущая роль принадлежит государству, и эта роль должна сохраняться и постоянно совершенствоваться. Однако необходимо подчеркнуть, что характерной чертой развития порта на Дальнем Востоке стало сочетание казенной инициативы с частнопредпринимательской, показывая динамичность этого взаимодействия в течение всего изученного исторического периода. Здесь уместно процитировать К.П. Победоносцева, который указывал, что «всякое большое дело начинается с малого, и из малого зерна, когда оно падает на добрую почву, может вырасти дерево. Государственная власть за многое не может взяться сразу своими средствами, поскольку усилия частных лиц, направляемые верою, знанием и опытом, не наметят пути и не проложат дороги для государства». Рассмотренные изменения в государственном управлении морскими портами Дальнего Востока и распространение на них общепринятого порядка управления морскими портами империи, на наш взгляд, отвечало требованиям того времени и было одним из основных факторов, оказавшим значительное воздействие на развитие всего Дальневосточного региона.

Ключевые слова: Дальний Восток; морские порты; вопросы государственного управления; ретроспективный анализ; сформированные этапы; ведущая роль должна принадлежать государству

Для цитирования: Курбенков В.А. Этапы развития системы государственного управления деятельностью морских портов на Дальнем Востоке // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. Тамбов, 2019. Т. 24, № 179. С. 151-158. DOI 10.20310/1810-0201-2019-24-179-151-158

Abstract. We used not only archival collections (Russian State Historical Archive of the Far East) as materials for the study, but also the works of the authors, which historically and consistently traced the development of domestic navigation, as well as the issues of government control of seaports of the Far East. The main purpose of this work is to try to form the stages of the government control system of the seaports in the Far East in the period from 1862 to 1923. To achieve this goal, we conducted a retrospective analysis of the stages of development of the government control system of the work of seaports, to make reasonable administrative decisions and explain the promising directions of government control of the ports of the Far East region. As a result of the study, the following stages were formed: the first one – the period of formation and development of maritime navigation and the formation of the system of state management of seaports; the second one – the period of strengthening the role of the state in the regulation of merchant shipping; the third one – the period of finding a balanced model of management of seaports. This has allowed us to conclude that seaports in any environment should remain objects in the management of which the leading role belongs to the state government, and this role should be maintained and continuously improved. However, it should be emphasized that the characteristic feature of the development of the port in the Far East was the combination of the state initiative with private entrepreneurship, showing the dynamics of this interaction throughout the studied historical period. It is appropriate to quote K.P. Pobedonostsev, who pointed out that “every great thing begins with a small, and from a small grain, when it falls on good soil, a tree can grow. The power of the state for a lot of things cannot take from their funds, as the efforts of individuals directed by the faith, knowledge and experience, will not outline ways and pave the road for the state”. The changes in the government control of the seaports of the Far East considered in this work and the extension of the generally accepted order of management of seaports of the empire to them, in our opinion, met the requirements of that time and was one of the main factors that had a significant impact on the development of the entire Far East region.

Keywords: Far East; seaports; government control issues; retrospective analysis; formed stages; the leading role should belong to the state

For citation: Kurbenkov V.A. Etapy razvitiya sistemy gosudarstvennogo upravleniya deyatel'nost'yu morskikh portov na Dal'nem Vostoke [Stages of government control development of seaports work in the Far East]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2019, vol. 24, no. 179, pp. 151-158. DOI 10.20310/1810-0201-2019-24-179-151-158 (In Russian, Abstr. in Engl.)

Нами подводятся некоторые итоги изученного вопроса о государственном управлении деятельностью морских портов на Дальнем Востоке в период с 1862 по 1923 г. В начале своей работы хотелось бы обозначить ряд авторов, которые в своих трудах рассматривают сущность исследуемой проблемы и анализируют различные подходы к ее решению.

Так, вопросу истории становления и развития торгового мореплавания на Дальнем Востоке посвящены работы А.А. Гвоздарёва «Морской транспорт на русском Дальнем Востоке» [1] и Г.П. Орленко «Грузооборот Владивостокского торгового порта в прошлом и его перспективы в будущем» [2] и т. д. В них авторами была предпринята попытка показать этапы развития морского судоходства и портового строительства на Дальнем Востоке.

А.И. Крушанов [3] в своих работах обозначил основные задачи, которые решал

морской транспорт в ходе становления и развития всего Дальневосточного региона.

В свою очередь, В.П. Бянкин в работе «Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.)» указывал: изучение истории мореплавания в России «вызывается практической необходимостью, так как постоянное совершенствование организационных форм работы морского транспорта, поиски наиболее эффективных их параметров, создание необходимой технической базы, знание конъюнктуры фрахтового рынка сегодня невозможны без знания истории и тенденций создания технической базы флота и портов Дальнего Востока, без глубочайшего и тщательного анализа форм организации работы морских предприятий наших предшественников, отечественных и мировых грузопотоков того времени» [4; 5].

Вопросами государственного управления морскими портами занимались такие исследователи, как А.А. Давыденко [6–8], В.И. Краев,

Т.А. Пантина [9], Е.А. Лаврентьева [10] и др. В работах этих авторов исторически последовательно отображены этапы развития отечественного мореплавания и показаны задачи, которые решало государство в управлении морскими портами.

Однако «научный подход к государственному управлению» [6] морскими портами региональных портовых комплексов не нашел более тщательной разработки данной темы в отечественной и зарубежной литературе, хотя в последние годы оказывается в фокусе исследовательского внимания [11]. Как верно указывает А.А. Давыденко, «в научном и практическом плане для принятия обоснованных управленческих решений и обоснования перспективных тенденций государственного управления российскими морскими портами целесообразно выполнить ретроспективный анализ этапов формирования системы государственного управления деятельностью морских портов» [6].

Рассмотрим первый этап – это период становления и развития морского судоходства и формирования системы государственного управления деятельностью морских портов.

Дальневосточный край в исследуемый период представляет собой малонаселенные, почти необжитые и далекие территории. Вся торговая деятельность в основном была сосредоточена в Николаевске-на-Амуре, где сходились торговые пути из Сибири. Количественное и качественное преимущество иностранной продукции по сравнению с русскими товарами в то время было неоспоримо¹.

В связи со слаборазвитостью местного производства и невозможностью обеспечить регион качественными товарами в декабре 1860 г. вводятся временные режимы свободной торговли: «разрешена беспошлинная свободная иностранная торговля в портах Приамурского края на устьях Амура и вверх по реке»²; в апреле 1862 г. «допускается пропуск беспошлинно по азиатской торговле всех китайских товаров за исключением:

а) чая, который должен быть оплачиваемый пошлиной; б) хлебных вин и водок, оставленных к привозу из Китая запрещенными [12]». Ограничения в беспошлинном ввозе [13] также были распространены на табак и табачные изделия, спички, сахар и осветительные масла, что явилось [13] отражением протекционистской политики правительства [13]. Режим беспошлинной торговли просуществовал не долго, и уже в июле 1867 г. были введены пошлины на иностранный спирт и алкогольную продукцию.

Вероятно, одним из основных факторов такого состояния российской торговли было отсутствие торгового флота на Дальнем Востоке. Решая данный вопрос, правительство 10 февраля 1871 г. переносит во Владивосток из Николаевска-на-Амуре порт с морскими учреждениями, а также резиденцию военного губернатора и главную базу [13].

10 мая 1896 г. император Николай II утверждает положение о строительстве коммерческого порта в бухте «Золотой Рог»³. В этом же году начались строительные и изыскательские работы. В 1898 г. был сооружен каменный пакгауз, построены несколько административных и жилых домов, железнодорожные пути к причалам и складам, мощные дороги. Во время ремонтных работ сам порт и все сооружения, а также плавсредства и строительные механизмы находились в ведении Уссурийской железной дороги. Строительство велось на деньги Министерства путей сообщения⁴. Контроль за работами в порту осуществлял Временный комитет по заведыванию Владивостокским коммерческим портом⁵, возглавляемый военным губернатором Приморской области⁶. После окончания строительства в 1899 г. коммерческий порт, все его постройки и плавсредства были переданы в ведение Министерства внутренних дел, которое в дальнейшем занялось его эксплуатационной деятельностью⁷.

³ См. там же.

⁴ Владивостокский ордена Ленина морской торговый порт Дальневосточного орденов Ленина и Октябрьской революции морского пароходства (1899–1992 гг.). URL: <http://libinfo.org/index/index.php?id=199366> (дата обращения: 04.10.2018).

⁵ См. там же.

⁶ См. там же.

⁷ Дальний Восток России в материалах законодательства, 1881–1889 гг. Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2005. 260 с.

¹ РГИА ДВ (Российский государственный исторический архив Дальнего Востока). Владивостокский коммерческий порт. Ф. 487. Оп. 1. Д. 9. Л. 1-7.

² Дальний Восток России в материалах законодательства, 1856–1861 гг. Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, Информационно-рекламное агентство «Комсомолка ДВ», 2002. 236 с.

Для региона эти годы были ознаменованы положением конца политики свободной торговли. В экономике России занял господствующие позиции капиталистический уклад, отечественная промышленность встала на путь бурного развития, стала нуждаться в новых рынках сбыта.

Правительство принимает ряд документов, дающих возможность отечественным предпринимателям вступить в борьбу с иностранными конкурентами. Так, для установления правильного почтового, пассажирского и буксирного пароходного движения по рекам Амурского бассейна в сентябре 1871 г. учреждается «Товарищество Амурского пароходства» [4]; в ноябре 1879 г. купцу Шевелеву на пятнадцать лет «передается устройство и содержание пароходного сообщения между Владивостоком и Николаевском и между Владивостоком и Ханькоу, с заходом в Нагасаки и Шанхай» [4].

В 1881 г. М.Г. Шевелев расширяет деятельность своего пароходства, получив правительственные субсидии, его суда начинают рейсы по линии «Владивосток–Николаевск–Амуре», с заходами в Ольгу, Корсаковский пост, Императорскую гавань, Дуэ и Де-Кастри [14], выполняя до восьми рейсов в год по указанному маршруту. Но уже в 1903 г. пароходство «Шевелева и К^о» прекратило свое существование, так как власти постепенно перестают субсидировать линии, обслуживаемые данным пароходством, отдавая предпочтение «Морскому пароходству КВЖД» [4; 14].

Взяв курс на развитие торгового мореплавания на Дальнем Востоке, правительство продолжило учреждать коммерческие общества. 3 июля 1902 г. было утверждено общество «Транспортной конторы Курбатов и К^о» для содержания речного пароходства на реке Амур и его притоках, а также между портами Европейской России и русскими и иностранными портами Дальнего Востока⁸.

Для транспортировки в России и за границу товаров, проходящих через порты Дальнего Востока, 10 июня 1903 г. учреждено Акционерное общество под названием «Акционерное общество «Бриннер и Кузне-

⁸ Дальний Восток России в материалах законодательства, 1900–1902 гг. Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2009. 320 с.

цов», в ведении которого находились склады для приема на хранение товаров с выдачей складских и закладных свидетельств, а также товарных складов без выдачи упомянутых свидетельств⁹.

11 апреля 1908 г. создается Акционерное пароходство и страховое общество под наименованием «Тихоокеанского общества пароходства и торговли» для содержания и развития коммерческого, грузового и пассажирского пароходства на Дальнем Востоке, перевозки пассажиров и всякого рода грузов из русских портов Тихого океана в иностранные и обратно, организации предприятий, связанных с торговым мореплаванием и способствующих установлению непосредственного товарообмена между Россией и Китаем, а равно для страхования пароходов и других судов, а также всякого рода грузов и товаров¹⁰.

Все это предопределило дальнейшее развитие торгового мореплавания на Дальнем Востоке, так как это был фактически «первый исторический период территориального, функционального и административного формирования» [6] российского торгового мореплавания на Дальнем Востоке.

Второй этап – это период укрепления роли государства в регулировании торгового мореплавания.

С 1882 г. начинает развиваться подконтрольное правительству морское судоходное Общество Добровольный флот. В апреле этого же года первый председатель главного управления Общества Добровольного флота К.П. Победоносцев обратился к Александру II с ходатайством о выделении из казны 7,5 млн руб. с рассрочкой на 10 лет для укрепления и развития деятельности Добровольного флота¹¹.

Резолюция императора, адресованная министру финансов Н.Х. Бунге, гласила: «Прошу Вас очень обратить особое внимание на это дело и представить мне Ваши со-

⁹ Дальний Восток России в материалах законодательства, 1903–1904 гг. Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2012. 356 с.

¹⁰ Дальний Восток России в материалах законодательства, 1907–1908 гг. Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2010. 260 с.

¹¹ Доброфлот раздвинул дальневосточные горизонты. URL: <http://www.progressprim.ru/news/ecology/2014-11-20-03341.htm> (дата обращения: 30.09.2018).

ображения. По-моему, это весьма полезное и национальное дело, которое грешно бросить на произвол судьбы»¹².

14 марта 1883 г. по высочайшему повелению Общество Добровольного флота было передано морскому министерству как независимое коммерческое правительственно-промышленное и транспортное предприятие, непосредственно подчиненное управляющему министерством. 24 февраля 1886 г. утверждается «Временное положение о Добровольном флоте», в соответствии с которым в июне на базе Общества организуется Комитет Добровольного флота под председательством контр-адмирала П.Ф. Юрьева¹³.

В 1886 г. пароходы «Добровольного флота» начинают совершать регулярные рейсы между Владивостоком, Камчаткой и Сахалином, что позволило Владивостокскому порту [15] ежегодно увеличивать грузооборот, так как количество заходивших в порт судов ежегодно увеличивалось [15]. В феврале 1886 г. Добровольному флоту за содержание срочного пароходства между Владивостоком и портами Камчатского и Охотского морей в течение двух лет, начиная с 1 января 1886 г., отпускается в распоряжение Приморского генерал-губернатора: «а) 38000 рублей – на заготовление продовольственных припасов и других предметов снабжения населения... ровно как для расчета с Добровольным флотом за доставку сих предметов на места и на надзор по хранению припасов и б) 15000 рублей – на уплату Добровольному флоту субсидии за содержание срочного пароходного сообщения между Владивостоком и портами Камчатского и Охотского морей...» [4]. В феврале 1888 г. в распоряжение Приморского генерал-губернатора Добровольному флоту отпускается из государственного казначейства в течение пяти лет, начиная с 1888 г., по 15000 рублей в год на предмет выдачи субсидии Добровольному флоту за содержание срочного пароходного сообщения между Владивостоком и портами Камчатского и Охотского морей» [4].

В целом к началу XX века положение Добровольного флота как судоходной компании значительно упрочилось. Более того,

¹² Доброфлот раздвинул дальневосточные горизонты. URL: <http://www.progressprim.ru/news/ecology/2014-11-20-03341.htm> (дата обращения: 30.09.2018).

¹³ Там же.

именно пароходам общества принадлежит приоритет в установлении прямых морских перевозок русских товаров на Восток, а с Востока – японских и китайских¹⁴, в частности чая, доставляемого до этого в Россию на иностранных судах через Лондон. Годовой грузооборот общества к тому времени достиг 176 тыс. тонн. Возрос также поток пассажиров на дальневосточной линии, однако, после открытия Транссибирской железной дороги он затем резко сократился [16]. Несмотря на данные обстоятельства и благодаря государственной поддержке, Добровольный флот продолжал функционировать вплоть до июня 1925 г., после чего его суда влились в состав Дальневосточной главной конторы нового акционерного общества.

Развивая морское судоходство на Дальнем Востоке, правительство расширяет и административно-хозяйственные функции капитанов морских портов. Таким образом, капитан Владивостокского морского порта, в соответствии с расширением своих полномочий, должен был в исправном состоянии содержать средства навигационного ограждения в порту, в аварийной обстановке оказывать помощь терпящим бедствие судам, осуществлять прием и проводить досмотр торговых судов, приходящих в порт под иностранными флагами, устанавливать им место стоянки и следить за их отправлением. В феврале 1889 г. капитан Владивостокского порта становится еще и главным по хозяйственной части [6].

В феврале 1891 г. утверждается Положение об управлении морскими командами на берегу¹⁵, а в январе 1894 г. принимается штат управления Владивостокского порта¹⁶.

В июне 1896 г. вступает в силу Положение о нестроевой роте Владивостокского порта и в этом же году Министерство коммерции и Главное управление водных и сухопутных сообщений стало отвечать за развитие торгового флота в связи с перераспределением функций в области торгового мореплавания. По истечению девяти лет выше-

¹⁴ Краткий очерк истории Добровольного флота. URL: <http://alternathistory.com/kratkij-ocherk-istorii-dobrovolnogo-flota/> (дата обращения: 04.10.2018).

¹⁵ Дальний Восток России в материалах законодательства, 1890–1895 гг. Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2006. 320 с.

¹⁶ См. там же.

указанные государственные учреждения ликвидируются, и вопросы внешней коммерции и управления таможен возлагаются на Министерство финансов, в составе которого и оказывается отдел торгового мореплавания [6].

Изнутри порт представлял собой многообразие различных учреждений, находящихся на его территории, но подчиняющихся своим профильным министерствам и ведомствам, а именно Морскому министерству, Министерству путей сообщения, Министерству финансов, таможенному и карантинному ведомству и полиции [6]. Подобное положение госучреждений в порту естественно делало невозможным осуществлять надлежащий контроль за деятельностью порта и торговым мореплаванием. Возникали сложности и за контролем финансовых средств, выделяемых на поддержания регулярных рейсов и обслуживание жизнедеятельности порта. В первую очередь, это расплывало ответственность, а во-вторых, позволяло использовать государственные средства не по их прямому назначению. Но, несмотря на эти межведомственные проблемы, роль государства как в деятельности морского порта, так и в регулировании торгового мореплавания в Дальневосточном регионе постепенно стала укрепляться.

Рассмотрим последний этап – попытку государства сформировать сбалансированную модель в части управления морскими портами.

Как мы указывали выше, в 1901 г. Министерство внутренних дел уступает право на управление торговыми портами Министерству финансов. Последнее занималось управлением российской торговли в судоходстве вплоть до 1903 г. В начале 1903 г. создано Главное управление торгового мореплавания и портов, которое берет на себя обязанности по управлению коммерческим судоходством, и уже через два года его переподчинят вновь созданному Министерству торговли и промышленности [6].

Этап государственного реформирования деятельностью морскими портами на этом не закончился. В дальнейшем Главное управления морскими портами переводят в состав Главного управления торговым мореплаванием и портами, которое объединило в себе два министерства – Министерство путей сообщения и Министерство финансов [6].

В результате этого объединения Главное управление торговым мореплаванием и портами стало заниматься не только вопросами морского транспорта, но и вопросами управления деятельностью морских торговых портов. Данное учреждение стало высшим государственным органом, отвечающим не только за управление [6] портами, но и за руководство отечественным торговым мореплаванием и судостроением, за технический надзор за морским побережьем и устьями рек [6].

В 1905 г. государство продолжило совершенствовать деятельность по управлению портами, было учреждено новое Министерство торговли и промышленности, в состав которого вошло Главное управление торговым мореплаванием и портами. В нем свою структурную самостоятельность сохранил и отдел торговых портов [6].

В начале января 1910 г. выходит правительственное положение «Об управлении морскими портами»¹⁷.

В 1914 г. главным морским портом России становится Владивостокский морской торговый порт.

С приходом советской власти Владивостокский торговый порт передают в подчинение финансовому отделу Губвоенревкома, в ноябре 1922 г. порт переходит в ведение Уссурийской железной дороги, а в 1923 г. подчинен Наркомату путей сообщения СССР.

В январе 1931 г. Владивостокский порт переименовывают в Управление Главного Владивостокского торгового порта и ему в подчинение передаются следующие подразделения: отдел эксплуатации, судомеханический отдел, отдел кадров, отдел портового надзора, финансово-учетный отдел, отдел материального снабжения, отдел рабочего снабжения, плановый отдел, мобилизационный отдел, отдел охраны, политотдел и управления делами¹⁸.

Обобщая вышесказанное, считаем, что период с 1901 по 1923 г. наглядно продемонстрировал постоянное изменение и совершенствование системы управления морскими портами в поиске оптимальной модели.

¹⁷ Дальний Восток России в материалах законодательства, 1910–1911 гг. Владивосток: Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, 2011. 258 с.

¹⁸ Приморский край. Краткий энциклопедический справочник. Владивосток: Изд-во ДВГУ, 1997. С. 87.

Список литературы

1. *Гвоздарёв А.А.* Морской транспорт на русском Дальнем Востоке // *Экономическая жизнь Приморья*. 1924. № 10. С. 1-14.
2. *Орленко Г.П.* Грузооборот Владивостокского торгового порта в прошлом и его перспективы в будущем // *Экономическая жизнь Приморья*. 1924. № 6-7. С. 3-22.
3. *Крушанов А.И.* О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти 19 – начале 20 века // *Материалы по истории Владивостока*. Кн. 1. Владивосток, 1960. С. 46-57.
4. *Бянкин В.П.* Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). Владивосток, 1979.
5. *Поздняков А.Ф.* Морское судоходство на Севере Дальнего Востока СССР в 20–50-е годы XX столетия: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Магадан, 2010.
6. *Давыденко А.А.* Тенденции развития государственного управления морскими портами России // *Управленческое консультирование*. 2007. № 4.
7. *Давыденко А.А.* Региональное развитие морских торговых портов России. СПб.: Изд-во ГМА им. адм. С.О. Макарова, 2007.
8. *Давыденко А.А.* Развитие государственного управления морскими портами России. СПб.: Изд-во ГМА им. адм. С.О. Макарова, 2007.
9. *Краев В.И., Пантина Т.А.* Экономическая оценка инвестиций на водном транспорте / под ред. В.И. Краева. СПб.: Изд-во СПбГПУ, 2003. 299 с.
10. *Лаврентьева Е.А.* Управление развитием предприятий водного транспорта в условиях социально-ориентированной рыночной экономики. СПб.: Изд-во СПбГУВК, 2000. 247 с.
11. *Давыденко А.А.* Государственное управление конкурентоспособностью региональных морских портовых комплексов: автореф. дис. ... канд. экон. наук. СПб., 2008.
12. *Фисенко А.И., Хамаза Е.А.* Порто-франко Владивосток: исторический опыт и современные задачи // *Фундаментальные исследования*. 2015. № 6-3. С. 637-642.
13. *Яковлева О.А.* Протекционистский тариф 1891 г. и его влияние на дальневосточную таможенную политику России конца XIX – начала XX в. // *Царскосельские чтения*. 2012. № XVI.
14. *Ведерников Ю.В.* Российское мореплавание на Тихом океане за триста семьдесят пять лет своей истории. Хроника судоходства и кораблекрушений, 1639–2014 годы. Владивосток, 2016.
15. *Курбенков В.А.* Порт как фактор освоения и развития экономической жизни Владивостока и областей России в период с 1862 по 1920 г. // *Вестник Вятского государственного университета*. 2017. № 11. С. 37-42.
16. *Поздняков А.Ф.* Роль морского транспорта в освоении Тихоокеанского побережья Дальнего Востока (геополитический аспект) // *Вестник Северо-Восточного государственного университета*. 2007. Вып. 8. С. 38-41.

References

1. Gvozdev A.A. Morskoy transport na russkom Dal'nem Vostoke [Maritime transport on the Russian Far East]. *Ekonomicheskaya zhizn' Primor'ya* [Economic Life of Primorye], 1924, no. 10, pp. 1-14. (In Russian).
2. Orlenko G. Gruzooborot Vladivostokskogo torgovogo porta v proshlom i ego perspektivy v budushchem [Turnover of Vladivostok merchant port in the past and its prospects in the future]. *Ekonomicheskaya zhizn' Primor'ya* [Economic Life of Primorye], 1924, no. 6-7, pp. 3-22. (In Russian).
3. Krushanov A.I. O razvitii torgovogo moreplavaniya na russkom Dal'nem Vostoke v posledney chetverti 19 – nachale 20 veka [On development of merchant shipping in the Russian Far East in the last quarter of the 19th – early 20th century]. *Materialy po istorii Vladivostoka. Kn. 1* [Materials on Vladivostok History. Bk. 1]. Vladivostok, 1960, pp. 46-57. (In Russian).
4. Byankin V.P. *Russkoye torgovoye moreplavaniye na Dal'nem Vostoke (1860–1925 gg.)* [Russian Merchant Navigation in the Far East (1860–1925)]. Vladivostok, 1979. (In Russian).
5. Pozdnyakov A.F. *Morskoye sudokhodstvo na Severe Dal'nego Vostoka SSSR v 20–50-e gody XX stoletiya: avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Sea Navigation in the North Far East of the USSR in 20–50s of the 20th Century. Cand. hist. sci. diss. abstr.]. Magadan, 2010. (In Russian).
6. Davydenko A.A. Tendentsii razvitiya gosudarstvennogo upravleniya morskimi portami Rossii [Trends in development of government control of seaports of Russia]. *Upravlencheskoye konsul'tirovaniye – Administrative Consulting*, 2007, no. 4. (In Russian).
7. Davydenko A.A. *Regional'noye razvitiye morskikh torgovykh portov Rossii* [Regional Development of Merchant Seaports of Russia]. St. Petersburg, Admiral Makarov State Maritime Academy Publ., 2007. (In Russian).

8. Davydenko A.A. *Razvitiye gosudarstvennogo upravleniya morskimi portami Rossii* [Development of Government Control Seaports of Russia]. St. Petersburg, Admiral Makarov State Maritime Academy Publ., 2007. (In Russian).
9. Kravtsev V.I., Pantina T.A. *Ekonomicheskaya otsenka investitsiy na vodnom transporte* [Economic Assessment of Investment in Water Transport]. St. Petersburg, St. Petersburg Polytechnic University Publ., 2003, 299 p. (In Russian).
10. Lavrentyeva E.A. *Upravleniye razvitiyem predpriyatiy vodnogo transporta v usloviyakh sotsial'no-oriyentirovannoy rynochnoy ekonomiki* [Control of Water Transport Enterprises Development in Terms of Socially Oriented Market Economy]. St. Petersburg, St. Petersburg State University of Water Communications Publ., 2000, 247 p. (In Russian).
11. Davydenko A.A. *Gosudarstvennoye upravleniye konkurentosposobnost'yu regional'nykh morskikh portovykh kompleksov: avtoref. dis. ... kand. ekon. nauk* [Government Control of Competitive Power of Regional Seaports Complexes. Cand. econ. sci. diss. abstr.]. St. Petersburg, 2008. (In Russian).
12. Fisenko A.I., Khamaza E. A. Porto-franko Vladivostok: istoricheskiy opyt i sovremennyye zadachi [Porto-franco Vladivostok: historical experience and modern goals]. *Fundamental'nyye issledovaniya – Fundamental Research*, 2015, no. 6-3, pp. 637-642. (In Russian).
13. Yakovleva O.A. *Proteksionistskiy tarif 1891 g. i ego vliyaniye na dal'nevostochnuyu tamozhennuyu politiku Rossii kontsa XIX – nachala XX v.* [Protectionist tariff of 1891 and its impact on the Far East custom policy of Russia in the late 19th – early 20th century]. *Tsarskosel'skiye chteniya* [Tsarskoye Selo Readings], 2012, no. 16. (In Russian).
14. Vedernikov Y.V. *Rossiyskoye moreplavaniye na Tikhom okeane za trista sem'desyat pyat' let svoey istorii. Khronika sudokhodstva i korablekrusheniy, 1639–2014 gody* [Russian Navigation on the Pacific Ocean for Three Hundred and Seventy Five Years of Its History. Timeline of Navigation and Shipwrecks, 1639–2014]. Vladivostok, 2016. (In Russian).
15. Kurbenkov V.A. *Port kak faktor osvoyeniya i razvitiya ekonomicheskoy zhizni Vladivostoka i oblastey Rossii v period s 1862 po 1920 g.* [Port as a factor of mastering and development of economic life of Vladivostok and regions of Russia in the period from 1862 to 1920]. *Vestnik Vyatskogo gosudarstvennogo universiteta – Herald of Vyatka State University*, 2017, no. 11, pp. 37-42. (In Russian).
16. Pozdnyakov A.F. *Rol' morskogo transporta v osvoyenii Tikhookeanskogo poberezh'ya Dal'nego Vostoka (geopoliticheskiy aspekt)* [Role of water transport in exploring the Pacific seaboard of the Far East (geopolitical aspect)]. *Vestnik Severo-Vostochnogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of North-Eastern State University], 2007, no. 8, pp. 38-41. (In Russian).

Информация об авторе

Курбенков Валерий Анатольевич, кандидат политических наук, доцент, зав. кафедрой морского права. Морской государственный университет им. адмирала Г.И. Невельского, г. Владивосток, Российская Федерация. E-mail: kurbenkov@msun.ru

Вклад в статью: концепция исследования, анализ литературы, написание статьи.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9682-9344>

Поступила в редакцию 07.11.2018 г.

Поступила после рецензирования 14.12.2018 г.

Принята к публикации 15.01.2019 г.

Information about the author

Valeriy A. Kurbenkov, Candidate of Politics, Associate Professor, Head of Maritime Law Department. Maritime State University named after admiral G.I. Nevelskoy, Vladivostok, Russian Federation. E-mail: kurbenkov@msun.ru

Contribution: study conception, literature analysis, manuscript drafting.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9682-9344>

Received 7 November 2018

Reviewed 14 December 2018

Accepted for press 15 January 2019