

Научный журнал

ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ

■ выпуск 4(109) • 2024 • том 14

Журнал «**Вопросы национальных и федеративных отношений**»
включен в перечень рецензируемых научных изданий ВАК,
в которых должны быть опубликованы
основные научные результаты на соискание ученой степени кандидата
наук, на соискание ученой степени доктора наук
по политическим и историческим наукам

Москва, 2024



ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Вячеслав Александрович
МИХАЙЛОВ

Председатель Совета, д.и.н., профессор,
зав. кафедрой национальных и федеративных
отношений РАНХ и ГС при Президенте РФ

Редакционный Совет

Рамазан Гаджимурадович
АБДУЛАТИПОВ

д.ф.н., постоянный представитель Российской Федерации
при Организации Исламского сотрудничества

Любовь Федоровна
БОЛТЕНКОВА

д.ю.н., профессор РАНХ и ГС при Президенте РФ

Владимир Иванович
ВАСИЛЕНКО

д.п.н., профессор Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ

Владимир Александрович
ВОЛОХ

д.п.н., профессор Государственного университета управления

Вадим Витальевич
ГАЙДУК

д.п.н., руководитель Центра политико-правовых исследований
АНО «Евразийский научно-исследовательский институт
проблем права»

Владимир Юрьевич
ЗОРИН

д.п.н., руководитель Центра по научному взаимодействию
с общественными организациями, СМИ и органами
государственной власти ИЭА РАН

Раушан Мусахановна
КАНАПЬЯНОВА

д.п.н., профессор кафедры международного культурного
сотрудничества МГИК

В. Микаэль
КАССАЕ НЫГУСИЕ

д.и.н., профессор кафедры теории и истории международных
отношений Российского университета дружбы народов

Геннадий Яковлевич
КОЗЛОВ

д.и.н., профессор Рязанского государственного университета
им. С.А. Есенина

Игорь Георгиевич
КОСИКОВ

д.и.н., главный научный сотрудник Института этнологии
и антропологии РАН

Николай Павлович
МЕДВЕДЕВ

д.п.н., профессор Российского университета
дружбы народов

Марина Николаевна
МОСЕЙКИНА

д.и.н. профессор, заведующая кафедрой истории России
Российского университета дружбы народов

Александр Данилович
НАЗАРОВ

д.и.н., профессор, зам. руководителя кафедры
по научной работе Московского авиационного института

Дарья Вячеславовна
ПЕРКОВА

к.п.н., ответственный редактор

Александр Васильевич
ПОНЕДЕЛКОВ

д.п.н., профессор, заведующий кафедрой политологии
и этнополитики Южно-Российского института управления –
филиал РАНХ и ГС при Президенте РФ

Дмитрий Егорович
СЛИЗОВСКИЙ

д.и.н., профессор кафедры истории России
Российского университета дружбы народов

Александр Михайлович
СТАРОСТИН

д.п.н., профессор, Ростовский государственный
экономический университет (РИНХ)

Шукран Саидовна
СУЛЕЙМАНОВА

д.п.н., профессор Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ

Жибек Сапарбековна
СЫЗДЫКОВА

д.и.н., профессор, заведующая кафедрой стран
Центральной Азии и Кавказа Института стран Азии
и Африки Московского государственного университета
имени М. В. Ломоносова,
заместитель главного редактора журнала

Редакционная коллегия

Главный редактор – СУЛЕЙМАНОВА Ш.С.,
д.п.н., профессор РАНХиГС

УЧРЕЖДЕН

ООО «Издательство
«Наука сегодня»

ЖУРНАЛ ВКЛЮЧЕН В ПЕРЕЧЕНЬ ВАК РФ

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой
по надзору в сфере массовых
коммуникаций, связи и охраны
культурного наследия

Регистрационный номер
ПИ № ФС77-47487
от 25 ноября 2011 года

Журнал издается ежемесячно

Журнал включен в базу РИНЦ
(Российский индекс научного
цитирования)

Включен в каталог
Ulrich's Periodicals Directory
Пятилетний импакт-фактор
журнала: 0, 369

Адрес редакции:
115598, г. Москва,
ул. Загорьевская, д. 10, корп. 4,
цокольный этаж, помещение I,
комната 7-1, офис 4
Тел.: (910) 463-53-42
www.etnopolitolog.ru
E-mail: etnopolitolog@yandex.ru

Мнение авторов может
не совпадать
с мнением редакции.
При перепечатке ссылка
на журнал обязательна.
Научные статьи, публикуемые
в журнале подлежат
обязательному
рецензированию.

Ответственный редактор
Перкова Д.В.
Компьютерная верстка
Загуменов А.П.

Подписано в печать 26.04.2024.

Формат 60×84/8. Объем 40
Печать офсетная.
Тираж – 1000 экз.
(1-й завод – 500).

Заказ №

Отпечатано в типографии
ООО «Белый ветер»
115054, г. Москва, ул. Щипок, 28
Тел.: (495) 651-84-56

ISSN 2226-8596 (print)

12 выпусков в год и 2 выпуска в год переводной (англ.) версии

Языки: русский, английский

<http://etnopolitolog>

Входит в перечень рецензируемых научных изданий ВАК РФ

Включен в каталог периодических изданий Ульрих (Ulrich's Periodicals Directory: <http://www.ulrichsweb.com>)

Материалы журнала размещаются на платформе РИНЦ Российской научной электронной библиотеки, Electronic Journals

Library Cyberleninka

Подписной индекс издания в каталоге агентства Роспечать 70114

Цели и тематика

Журнал ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ – периодическое международное рецензируемое научное издание в области политических исследований. Журнал является международным как по составу редакционного совета и редколлегии, так и по авторам и тематике публикаций.

Научный журнал издается с 2011 года в издательстве «Наука сегодня». С 2018 года издается переводная (англ.) версия журнала. С момента своего создания, журнал ориентировался на высокие научные и этические стандарты и сегодня является одним из ведущих политологических журналов России.

Цель журнала – способствовать научному обмену и сотрудничеству между российскими и зарубежными политологами.

Журнал предназначен для публикации результатов фундаментальных и прикладных научных исследований. Тематическая направленность журнала отражается в следующих постоянных рубриках: «Отечественная история, этнология и этнография», «История международных отношений и мировой политики», «История и философия политики», «Политические институты, процессы и технологии», «Политическая культура, этнополитика и идеологии», «Политические проблемы международных отношений и глобализации».

Формат публикаций: научные статьи, обзорные научные материалы, материалы круглых столов, научные рецензии, научные сообщения, посвященные исследовательским проблемам в сфере политики и политологии.

В своей деятельности редакционный совет и редколлегия журнала руководствуется принципами, определяемыми ВАК России для научных журналов, в том числе: наличие института рецензирования для экспертной оценки качества научных статей; информационная открытость издания; наличие и соблюдение правил и этических стандартов представления рукописей авторами.

Целевой аудиторией журнала являются российские и зарубежные специалисты-политологи, а также аспиранты и магистры, обучающиеся по направлениям политология, государственное и муниципальное управление и международные отношения.

Журнал строго придерживается международных стандартов публикационной этики, обозначенных в документе COPE (Committee on Publication Ethics) <http://publicationethics.org>

Полные сведения о журнале и его редакционной политике, требования о подготовке и публикации статей, архив (выпуски с 2011 года) и дополнительная информация размещена на сайте: <http://etnopolitolog.ru>

Электронный адрес: etnopolitolog@yandex.ru

ISSN 2226-8596 (print)

12 issues a year plus 2 issues a year of the translated (eng.) version

Languages: Russian and English

<http://etnopolitolog>

Included in the list of peer-reviewed scientific publications of the Higher Attestation Commission of the Russian Federation

Included in the Ulrich's Periodicals Directory

Materials of the journal are placed on the RSCI platform of the Russian scientific electronic library – Electronic Journals Library Cyberleninka

Subscription index of the journal in the Rospechat Agency catalogue is: 70114

Objectives and Themes

Academic journal «Issues of National and Federative Relations» is an international peer-reviewed scientific periodical in the field of political studies. The journal has an international character because of the composition of its Editorial Board, its editors, its contributing authors and topics of its publications.

The scientific journal is published since 2011 at the «Publishing House «Science Today». Translated (eng.) version of the journal is published since 2018. Since its inception, the journal was guided by high scientific and ethical standards and today it is one of the leading political science journals in Russia.

The purpose of the journal is to promote scientific exchange and cooperation between Russian and foreign political scientists.

The journal is intended for the publication of the results of fundamental and applied scientific research. Thematic focus of the journal is reflected in the following permanent headings: «Domestic history, ethnology and ethnography», «History of international relations and world politics», «History and philosophy of politics», «Political institutions, processes and technologies», «Political culture, ethnopoltics and ideologies», «Political problems of international relations and globalization.»

Format of publications: scientific articles, reviews, scientific materials, materials of round tables, scientific reviews, scientific reports devoted to research problems in the field of politics and political science.

The Editorial Board and the editors of the journal in their activities are guided by the principles defined by VAK of Russia for scientific journals, including: presence of the institute of peer review for the expert quality assessment of scientific articles; information openness of the publications; availability and compliance with the rules and ethical standards for the submission of manuscripts by the authors.

The target audience of the journal is Russian and foreign specialists-political scientists, as well as graduate students and masters in the fields of political science, state and municipal management and international relations.

The journal strictly adheres to the international publishing standards and publication ethics identified in the COPE (Committee on Publication Ethics) document. <http://publicationethics.org>.

Full details of the journal and its editorial policy, requirements to the preparation and publication of articles, archive (issues since 2011) and additional information are available on the website: <http://etnopolitolog.ru>

E-mail address: etnopolitolog@yandex.ru

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ, ЭТНОЛОГИЯ И ЭТНОГРАФИЯ

Макина А.И.

Отдельные обычаи помощи у хакасов1074

Зуев А.В.

Российское судостроение во второй половине XIX – начале XX вв.....1079

Рябова М.М. Теоретические основы солидарной экономики как объект конкретно-исторического исследования

(на примере старообрядческого предпринимательства)1084

Сибиряков М.Н.

Топливный кризис в Якутске зимой 1922 года.....1094

Билль М.В.

Становление государственного арбитража СССР в 1931 г.1103

Бородин М.П., Платонов А.В., Рубцов С.Н.

Основные направления материально-технического состояния депо профессиональной пожарной команды в обеспечении пожарной безопасности столицы Российской империи1110

Ладович А.А.

Развитие транспортной системы в Западной Сибири в XIX веке.....1117

Мику Н.В.

Правовое просвещение и правовая пропаганда в СССР в начале 1970-х гг. (по материалам деятельности культпросветучреждений Пензенской области)1122

Осинская А.А., Осипов А.А., Максимова М.В., Колодезникова М.И., Гурьева А.Б.

Изучение экогеографических особенностей строения кисти на примере студентов Северо-Восточного федерального университета1129

Пташко Т.Г., Перебейнос А.Е., Трофимова Н.В., Павленко Е.Ф.

Повышение экономической грамотности трудящихся заводов Урала во второй половине XX века1137

Снежкова И.А.

Крым до и после присоединения к России1148

ИСТОРИЯ И ТЕОРИЯ ПОЛИТИКИ

Елистратова С.С., Родионова М.Е.

Формы административно-территориального деления в современных федеративных государствах: зарубежный и российский опыт1156

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНСТИТУТЫ, ПРОЦЕССЫ И ТЕХНОЛОГИИ

Борисова Н.Р., Ильязарова Д.В.

Нормативно-правовое обеспечение деятельности клубов
молодых избирателей1165

Мурадян Л.О.

Итоги «парада суверенитетов» и ратификация Верховным Советом
России Беловежских соглашений1172

Васильченко М.А.

К вопросу о частном финансировании политических партий в России1179

Путина О.В.

Религии в медиасфере: проблемы и вызовы современности1185

Дадаев З.А.

Специфика воздействия масс-медиа на формирование
политического сознания молодёжи1195

Палитай И.С., Девочкина А.С.

Восприятие молодыми гражданами системы рекрутирования
политических лидеров в современной России
(на примере Ярославской области)1203

Акопян Г.А.

Современный терроризм: ключевые особенности развития
и проблемы его искоренения1211

Трофимов В.А.

Сахалинская область как этнополитическое пространство
и региональное сообщество1219

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ОТРАСЛЕВЫЕ ПОЛИТИКИ

Федотова М.С.

Политика коммерциализации высшего образования в России:
культурные и исторические измерения1231

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКИ

Макаров Е.П., Федотов В.В.

Влияние Франко-индейской войны 1754-1763 гг. на экономическое
развитие Виргинии середины XVIII в.1239

Ли Явэнь

Китайско-казахстанские отношения в рамках инициативы
«Один пояс, один путь»1247

Теленьга М.П., Прокопец И.В., Нефедова Ю.И. Проблема уязвимости российского бизнеса в торгово-экономических отношениях РФ и КНР	1253
Алаудинов А.А. Концепции и подходы ведения гибридных войн Китайской Народной Республики	1261
Дун Дан Эволюция дипломатических отношений России и Китая: проблемы и перспективы развития.....	1271
Ван Синьюе, Ван Ган Китайско-российские отношения в рамках инициативы «Один пояс, один путь»	1280
Зиннуров И.Х. Особенности развития общественно-политического и научно-образовательного сотрудничества России и Азербайджана на современном этапе	1287
Курума Юнусса, Каба Лайе, Тоуре Гнален Формирование и реализация внешнеполитических стратегий Гвинейской Республики	1298
Лань Юйцзин Основная логика модернизации политической системы Китая.....	1304
Насиров Э.Х., Яшкова Т.А., Алиев А.М. Азербайджан на современном этапе развития: новый вектор	1311
Писаренко С.С. Укрепление военных позиций Австралии в ИТР	1319
Свиридов А.А. Основные тенденции глобального энергетического рынка.....	1325
Скутина С.Г., Герасимова И.В., Афонин М.В., Гришин В.О. Основные направления совершенствования государственной политики по добровольному переселению соотечественников из-за рубежа.....	1332
Спасов А.А. Политический анализ Дейтонских соглашений как основополагающего документа в урегулировании этнополитического конфликта в Боснии и Герцеговине.....	1340
Илиопулу Арети, Стенько А.И. Межпарламентская ассамблея православия: 30 лет истории успеха синергии религиозной и парламентской дипломатии и перспективная площадка диалога в новой политической реальности.....	1348

Тихонов А.Э.	
Экологическая повестка в стратегиях глобальных городов: сравнительный анализ политик Лондона и Нью-Йорка	1358
Кобзарев В.Н., Шитикова Ю.А.	
Общественное мнение Японии и Китая о принадлежности островов Сенкаку/Дяоюйдао	1364

РЕЦЕНЗИИ И НАУЧНЫЕ ОБЗОРЫ

Медведев Н.П.	
Основы российской государственности: к вопросу об использовании некоторых актуальных научных публикаций при формировании учебного курса	1372

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ РУКОПИСЕЙ

DOI 10.35775/PSI.2024.109.4.001

УДК 94(47).083

А.В. ЗУЕВ

кандидат исторических наук, доцент
кафедры частного права Государственного университета
морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова,
Россия, г. Санкт-Петербург
E-mail: univrandrey@mail.ru

РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

В статье рассмотрено состояние коммерческого судостроения пореформенной России. Переход от парусных судов к паровым судам требовал коренной реорганизации и модернизации существовавшей сети государственных и частных адмиралтейств, заводов, верфей и мастерских. За несколько десятилетий количество судов морского флота многократно увеличилось. Подтверждается поступательное развитие отечественного судостроения в дореволюционной России. Однако, можно констатировать, что несмотря на прогресс, российские верфи не обладали достаточными мощностями для удовлетворения потребностей коммерческого флота.

Ключевые слова: Пароходные общества, торговое мореплавание, торговый флот, судостроение, судоремонт, механические заводы, верфи, доки, адмиралтейство.

Во второй половине XIX века судостроение в России приобретало все большее значение как отрасль промышленности. Этот процесс осложнялся отставанием российской промышленности от ведущих морских держав. Если строительство самоходного и особенно несамоходного транспортного флота для внутренних речных путей сообщения было широко развито, то строительство морских торговых судов на отечественных «верфях велось в крайне ограниченных размерах» [5].

Техническое перевооружение судостроительных предприятий осуществлялось на основе развивающейся металлургии и машиностроения. Параллельно происходило формирование отечественной судостроительной и судоремонтной базы. Переход от деревянных парусных судов к паровым металлическим судам с механическими двигателями требовал «коренной реорганизации и модернизации существовавшей сети государственных и частных адмиралтейств, заводов, верфей и мастерских» [3. С. 220].

В Европе и Северной Америке наблюдалась интенсификация научно-технического прогресса и модернизация различных отраслей промышленности, включая морской флот. Россия старалась также участвовать в процессе индустриализации парового судоходства. К 1868 году под российским флагом ходил

51 пароход общей грузоподъемностью 28 тысяч тонн и 700 крупнотоннажных парусников вместимостью 41,8 тысяч ластов [6. С. 55].

За несколько десятилетий количество судов морского транспорта многократно увеличилось, а суммарная вместимость возросла почти в шесть раз. На начало 1896 года флот включал 522 парохода общей вместимостью 287,9 тысяч регистровых тонн и чистой вместимостью 205,6 тысяч регистровых тонн, а также 2135 парусных судов чистой вместимостью 323,3 тысячи регистровых тонн. Пассажировместимость достигла 49 тысяч мест первого, второго и третьего классов [6. С. 100]. Однако рост русского коммерческого флота осуществлялся почти исключительно за счет иностранного судостроения. Флоты крупных частных пароходных обществ состояли, в основном, из «судов иностранной постройки» [2. С. 272].

Видный кораблестроитель и организатор судостроения в России Н.И. Дмитриев отмечал, что русское коммерческое судостроение «было представлено почти исключительно самому себе и все предпринимавшиеся правительством в этой области меры клонились скорей к вреду, чем к пользе судостроения» [1. С. 788].

В XIX веке приморские города, такие как Петербург, Рига, Ревель, Николаев, Херсон, Севастополь, Баку, Астрахань и Архангельск, стали традиционными центрами морского судостроения и судоремонта в Российской империи. Параллельно с модернизацией существующих государственных адмиралтейств происходило развитие частных предприятий судостроительной отрасли.

Собственное судостроение было невозможно без собственных верфей, технически совершенных и полностью приспособленных к строительству крупных кораблей, которые не уступали бы иностранным и могли бы конкурировать с ними на мировом рынке [4. Л. 9].

В 50-60-е годы XIX столетия были основаны судостроительные заводы, которые впоследствии приобрели широкую известность благодаря созданным на их мощностях кораблям и судам. Эти предприятия, пользовавшиеся «протекционистской политикой» со стороны правительства, на протяжении почти полувека играли значимую роль в модернизации судового состава российского флота. Кроме того, на Балтийском побережье были созданы специализированные ремонтные мастерские для нужд коммерческого судоходства.

Черноморско-Азовский бассейн характеризовался концентрацией судостроительных мощностей в Николаеве, в то время как коммерческий судоремонт был сосредоточен преимущественно в Одессе. Помимо государственных заводов, ориентированных главным образом на строительство военных кораблей, к постройке судов приступали и частные компании. Верфи Севастопольского адмиралтейства, переданные в аренду Русскому обществу пароходства и торговли (РОПиТ), трансформировались в крупный судоремонтно-судостроительный центр. Со стапелей этого предприятия сходили не только боевые корабли, включая броненосцы, но и транспортные суда значительной вместимости.

В конце XIX – начале XX века в России наблюдалось активное развитие судоремонтной отрасли, обусловленное необходимостью модернизации флота для успешной конкуренции на мировых торговых путях. Значительный вклад в этот процесс внесли Ростовский судостроительный завод (1857 г.) и Таганрогские судоремонтные мастерские (1895 г.). На Севере после закрытия Архангельского адмиралтейства в 1862 году остались лишь небольшие частные предприятия, способные обслуживать малотоннажные суда прибрежного плавания. Однако ситуация изменилась в 1887 году, когда в Соломбале были открыты судоремонтные мастерские, превратившиеся в начале XX века в крупный завод.

В Каспийском бассейне функционировало более десяти заводов и мастерских, среди которых выделялись завод общества «Кавказ и Меркурий» и мастерские купца Дадашева. Морское министерство передало производственные мощности и оборудование ликвидированного Астраханского адмиралтейства обществу «Кавказ и Меркурий» в 1867 году. Крупнейшим и технически оснащенным предприятием на Каспии являлся «судостроительно-судоремонтный завод Восточного общества товарных складов» [3. С. 221].

Первый специализированный судоремонтный завод РОПиТа, построенный в Одессе в 1904 году, стал значительным прорывом в области судоремонта. Предприятие было оснащено современной инфраструктурой, включая плавдок, эллинги, электростанцию и лесопилку. Производственные мощности завода позволяли выполнять ремонтные работы для торговых судов всего бассейна.

Статистические данные первой общенациональной судовой переписи 1895 года показали, что доля отечественного производства в общем тоннаже достигала 18%, включая парусные суда, традиционно строившиеся российскими мастерами. На отечественных верфях было построено только 47 пароходов, что составило около 9% совокупного тоннажа [1. С. 223].

Россия, фокусируясь на укреплении военно-морских сил, в отличие от других держав, активно строивших собственные суда, пополняла транспортный флот за счет импорта. Правительственный курс поддерживал данную стратегию, предоставляя таможенные льготы на закупку иностранных судов. Интенсификация обновления торгового флота России началась лишь в последнем десятилетии XIX века, чему способствовало стимулирование национального судостроения.

По сведениям Отдела торгового мореплавания, которые были представлены в Списке судов, к 1 января 1901 г. суммарный тоннаж флота достигал 633,8 тыс. тонн, из которых 57,5% приходилось на паровые суда, а 42,5% – на парусные. По этому показателю «российский торговый флот занимал 10-е место в мире» [7. С. 63]. Что касается географии, что на Белом и Балтийском морях численное превосходство парусного флота над паровым было особенно заметным. Однако на Черном море, несмотря на количественное доминирование парусников, паровой флот превосходил их по суммарной грузовместимости. Это было связано с присутствием в Черноморском бассейне крупных судовладельческих компаний, таких как РОПиТ и Добровольный флот.

Большинство паровых судов были оснащены одной силовой установкой, и лишь 29,8% пароходов имели две машины. В основном, преобладали суда со средней мощностью механизмов, не превышающей 300 л.с. На Черноморско-Азовском, Каспийском и Балтийском бассейнах эксплуатировались и более мощные пароходы с установками свыше 1000 л.с.

На рубеже веков в строй стали вводиться технически усовершенствованные пароходы с повышенной грузоподъемностью и комфортабельностью. Примерами таких судов являются пароходы РОПиТа «Чихачев» и «Княгиня Ольга» для зарубежных линий, имевшие по 110 пассажирских мест 1 и 2 классов.

Перед Первой мировой войной на туристической линии Одесса – Александрия появились лайнеры «Император Петр Великий», «Император Николай I», «Императрица Екатерина II», «Император Александр III», каждый из которых мог принять 374 классных пассажира и 5270 тонн груза. Под флагом РОПиТа ходили крупнейшие в России суда, такие как почтово-пассажирский пароход «Император Николай II» (4178 тонн) и танкер «Блеск» (3034 тонны).

Таким образом, происходили качественные изменения в российском торговом флоте, свидетельствующем о тенденции к увеличению размеров и технической оснащенности российских судов. Однако в 1909 г. из 641 парохода под российским флагом лишь 79, преимущественно суда небольшой вместимости, были построены на верфях страны, а их тоннаж составлял только 3,5% от общей вместимости имевшегося торгового флота России.

Проведенное исследование подтверждает поступательное развитие отечественного судостроения в России в период капитализации производства. Судостроение трансформировалось в автономную индустриальную отрасль.

Развитие судоремонтной отрасли в России в конце XIX – начале XX века характеризовалось строительством специализированных заводов, оснащенных современным оборудованием, и модернизацией существующих предприятий для удовлетворения потребностей растущего торгового флота. Этот процесс был обусловлен необходимостью повышения конкурентоспособности российского флота на мировых торговых путях. Однако, несмотря на прогресс, российские верфи не обладали достаточными мощностями для удовлетворения потребностей коммерческого флота. Даже поощрительные меры государства особого воздействия на рост отечественного судостроения не оказали.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Дмитриев Н.И.** Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей: С 343 черт. и снимками и XXXII табл. в тексте / Инж.-технол. Н.И. Дмитриев, гл. инж.-мех. и зав. Судостроит. и Мех. мастерскими Адмиралт. судостроит. з-да и воен. инж. В.В. Колпычев, преп. Николаев. инж. акад. и уч-ща. Санкт-Петербург: Тип. Мор. м-ва, 1909. XLII.

2. **Корниенко Е.Г.** Государственное регулирование судостроения в России в конце XIX – начале XX в. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2011. № 3 (28).
3. Под флагом России: История зарождения и развития морского флота. М.: Согласие, 1995.
4. Российский государственный исторический архив. Фонд 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов министерства торговли и промышленности. Оп. 18. Д. 268. Записка капитана II ранга Страханского «Государственное значение национального торгового флота и путь к морскому могуществу России».
5. Состояние торгового флота // <http://nplit.ru/books/item/f00/s00/z0000040/st022.shtml>.
6. **Филиппов Ю.Д.** Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. Пг.: Тип. Ред. период. изд. М-ва фин., 1916.
7. **Филиппов Ю.Д.** Торговое мореплавание. СПб., 1905.

A.V. ZUEV

Candidate of historical sciences, Associate Professor
of the of private law departments, Admiral Makarov State University
of Maritime and Inland Shipping, St. Petersburg, Russia

RUSSIAN SHIPBUILDING IN THE SECOND HALF OF THE XIX – EARLY XX CENTURIES

The article examines the state of commercial shipbuilding in post-reform Russia. The transition from sailing ships to steam ships required a radical reorganization and modernization of the existing network of public and private admiralties, factories, shipyards and workshops. Over several decades, the number of ships in the maritime fleet has increased many times. The progressive development of domestic shipbuilding in pre-revolutionary Russia is confirmed. However, it can be stated that despite the progress, Russian shipyards did not have sufficient capacity to meet the needs of the commercial fleet.

Key words: Shipping companies, merchant shipping, merchant fleet, shipbuilding, ship repair, mechanical plants, shipyards, docks, admiralty.