

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ *)

Состав торгового флота. Торговый флот СССР в 1924 году состоял из нижеследующих мореходных предприятий:

1. Госторгфлот, сосредоточивающий в себе три самостоятельные государственные пароходства: Северное—по управлению флотом Белого моря и Северного Ледовитого океана, Балтийское и Черноморско-Азовское. Эти три госпароходства возглавляются Центральным Правлением Госторгфлота. В управлении Госторгфлота сосредоточено 48% парового и 20% непарового тоннажа СССР.

2) Доброфлот, работающий в водах Дальнего Востока, имеет в своем распоряжении 6% тоннажа.

3) Акционерное Общество Каспийского пароходства (Каспар) владеет 46% парового и 20% непарового флота СССР.

4) Частные владельцы и кооперативные и проч. предприятия, имеющие в своем обладании около 60% мелкого парусного и парусно-моторного флота.

Кроме того, под иностранными флагами работают нижеследующие мореходные предприятия СССР:

5) Аркос.

6) Англодоброфлот.

7) Смешанное Норвежско-Русское Общество Норск-Руссик.

Предпринятая регистрация торгового флота СССР на 1 января 1925 г. еще не закончена и для суждения о составе флота приведем не вполне точные сведения о наличии его. (См. таб. ниже).

Принимая во внимание, что главным владельцем флота СССР являются Госторгфлот (48%) и Каспар (46%), владеющие 94% наличного флота, при чем Каспар работает только на Каспийском море, имея главным объектом своей деятельности перевозку нефти для внутреннего рынка, сосредоточим главное внимание на деятельности Госторгфлота, обслуживающего наши внешние европейские моря.

*) В силу естественного разделения работы флота на навигационные периоды—летняя навигация с мая по конец декабря и зимняя с января по май,—торговый флот в отличие от прочих хозяйственных организаций исчисляет свой операционный год с 1 января по 31 декабря, а потому отчетные данные за 1924 г. с мест еще не поступили и в настоящем обзоре приходится руководствоваться данными предварительного характера, или за неполный год.

Судовладельцы.	Паротеплоходы.			Пар. и паро-мот. суд.		Вспомог.
	Число судов.	Brutto рег. тонн.	Грузоп. в тоннах.	Число судов.	Грузоп. в тоннах.	
Северн. г/во.	26	23.715	27.361	11	5.340	103
Балтийское г/во	24	52.323	72.366	3	5.000	7
Черном.-Азов. г/во	72	73.217	80.279	39	5.557	170
Госторгфлот	122	149.255	180.006	53	15.897	280
А. О. Касп. п/ва.	139	143.005	157.730	42	15.920	198
Доброфлот.	10	20.731	22.280	—	—	5
Г. У. М.	1	1.800	2.000	—	—	—
Госрыбпром	—	—	—	15	3.280	—
Центросоюз	—	—	—	3	447	—
Пр. госорганы	—	—	—	8	262	10
Частные лица	—	—	—	244	49.320	432
Всего *)	272	314.791	362.016	365	85.126	925
Аркос.	9	22.464	—	—	—	—
Англодоброфлот	2	10.918	—	—	—	—
Норек-Руссик	2	3.534	—	—	—	—
Под иностр. флаг.	13	36.916	—	—	—	—

Госторгфлот. Госторгфлот при своем образовании в августе 1922 года получил нижеследующее количество парового транспортного тоннажа, не считая парусного и вспомогательного флота.

		Годн. к эксплуат.			Негодн. к экспл.			В с е г о		
		Число судов.	Brutto рег. тонн.	Грузоп. в тонн.	Число судов.	Brutto рег. тонн.	Грузоп. в тонн.	Число судов.	Brutto рег. тонн.	Грузоп. в тонн.
Северное паро-ходство.	грузов. . . .	8	7086	5978	5	1837	2138	13	8923	8116
	тов.-пасс. . .	5	4072	3483	5	2647	1960	10	6719	5443
	всего. . . .	13	11158	9461	10	4484	4098	23	15642	13559
Балтийское па-роходство.	грузов. . . .	6	24174	31939	15	26340	37151	21	50714	69090
	тов.-пасс. . .	1	317	304	3	4264	4360	4	4581	4664
	всего. . . .	7	24491	32243	18	30804	41511	25	55295	73754
Черном.-Азов. пароходство.	грузов. . . .	18	11952	14839	7	6526	9510	25	18478	24349
	тов.-пасс. . .	13	12233	9554	20	9348	6181	33	21581	15735
	всего. . . .	21	24185	24393	27	15874	15691	58	40059	40084
Итого по всем пароходам	грузов. . . .	32	43212	52756	27	34903	48799	59	78115	101555
	тов.-пасс. . .	19	16622	13341	28	16259	12501	47	32881	25842
	всего. . . .	51	59834	66097	55	51162	61300	106	110996	127397
В %/о.		48	54	52	52	46	48	100	100	100

*) По данным Лойдрагистра состав русского торгового флота определяется в 381 пароход в 330.921 р. т., включая суда, плавающие и под советским и под бело-сине-красным флагом.

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ

Из таблицы видно, что из 106 единиц в 111 тыс. рег. тонн и 127 тыс. тонн грузоподъемностью Госторгфлот получил при своем образовании лишь 50% годными к эксплуатации, остальные 50% представляли собой обломки старого флота, подлежавшие при нормальных условиях сдаче в лом.

За время существования Госторгфлота общее увеличение тоннажа весьма незначительно, ибо поступления извне почти не было. Однако, изменение состава флота произошло как вследствие перевода судов из моря в море, так, главным образом, вследствие перевода их из состава судов негодных к эксплуатации в состав годных (произведенным ремонтом).

Состав флота на 1 января 1925 года определяется нижеследующей таблицей.

		Годн. к эксплуат.			Негодн. к эксплуат.			Всего.		
		Число судов.	Brutto рег. тонн.	Грузоп. в тонн.	Число судов.	Brutto рег. тонн.	Грузоп. в тонн.	Число судов.	Brutto рег. тонн.	Грузоп. в тонн.
Северное пароходство	грузов. . . .	15	15944	18699	3	3266	5200	18	19210	23899
	тов.-пасс. . .	6	3310	2512	2	1195	950	8	4505	3462
	всего. . . .	21	19254	21211	5	4461	6150	26	23715	27361
Балтийское пароходство	грузов. . . .	18	43786	63975	1	731	846	19	44517	64821
	тов.-пасс. . .	5	7806	7545	—	—	—	5	7806	7545
	всего. . . .	23	51592	71520	1	731	846	24	52323	72366
Черном.-Азов. пароходство	грузов. . . .	31	41767	54914	3	2633	3690	34	44400	58604
	тов.-пасс. . .	28	23823	17558	10	4994	4117	38	28817	21675
	всего. . . .	59	65590	72472	13	7627	7807	72	73217	80279
По всем мор.	грузов. . . .	64	101497	137588	7	6630	9736	71	108127	147324
	тов.-пасс. . .	39	34939	27615	12	6189	5067	51	41128	32632
	всего. . . .	103	136436	165203	19	12819	14803	122	149255	180006
В %/о к итогу		84	91	92	16	9	8	100	100	100
В %/о к 1922 г.		202	229	250	29	25	25	117	134	141

Из этой таблицы вытекают следующие выводы:

1) Общий состав флота увеличился на 18 судов (17%), 38 тыс. рег. тонн (34%) и 52,6 тыс. тонн грузоподъемности (41%), при чем увеличение произошло не за счет нового судостроения или покупки нового тоннажа, а путем концентрации национализированного флота в руках Госторгфлота.

2) Состав годного к эксплуатации флота увеличился на 52 единицы, или на 102% против 1922 года, brutto тоннаж увеличился на 76,6 тыс. тонн—129%, а грузоподъемность на 99 тыс. тонн—150%.

3) Состав негодного тоннажа сократился до 25% от первоначального (1922 г.) своего состава.

4) Годный к эксплуатации флот составляет 90% от наличного, против 50% в 1922 году.

5) Весь наличный флот составляет 122 единицы в 150 тыс. brutto регистр. тонн и 180 тыс. тонн грузоподъемности, из коих годных имеется 103 судна в 136 тыс. рег. тонн и 165 тыс. тонн грузоподъемности.

6) Сделано перераспределение тоннажа по морям соответственно потребности.

Таким образом, в общем наблюдается усиление годного к эксплуатации флота путем введения в строй отремонтированных негодных единиц.

В отношении возрастного состава флота мы имеем следующие данные.

Госторгфлот.	Всего.	До 5 л.	От 5—10 л.	10—15 л.	15—20 л.	20—25 л.	Св. 25 л.
Число судов . .	122	2	1	10	9	19	81
Brutto тоннаж .	149255	2438	1243	17426	14257	39179	74712
% по тоннажу .	100	1,6	0,8	11,7	9,6	26,3	50
Мировой тоннаж—%/% .	100	27	25	14	12	10	12

Средний возрастной состав Госторгфлота:

Северное Госпароходство—27 л.
 Балтийское " —25 "
 Черн.-Азовское " —34 г.
 По всем морям . . . —31 г.

Если мы обратимся к положению иностранного флота, то увидим такую картину:

Мировой тоннаж. Мировой тоннаж, непрестанно увеличивавшийся до 1922 года и достигший 29.255 судов в 61.342 тыс. brutto рег. тонн, в 1923 г. уменьшился количественно (29.246), но увеличивался по мощности (62.335 тыс. рег. тонн), а в 1924 году резко снизился—29.024 судна в 61.514 тыс. рег. тонн.

По отдельным странам за трехлетие 1921—1924 г.г. произошло следующее изменение тоннажа:

Страны.	Наличие 1924 г.			Изменение за 3 г.	
	Число судов.	Brutto рег. тонн.	% от миров.	Число судов.	Brutto рег. тонн.
Англия	10078	21546044	35	—246	— 42.562
Америка	3992	14706507	24	—254	— 967.779
Франция	1540	3289834	5,3	—122	— 8.961
Германия	1906	2872220	4,6	+816	+2217.813
Италия	971	2718606	4,4	+ 78	+ 251.069
Норвегия	1664	2392404	3,9	— 66	+ 21.351
СССР	272	314791	0,5	—	—
По всем странам	29024	61514140	100	—	—

Из этой таблицы мы видим, что Англия, Америка и Франция уменьшили свой тоннаж, особенно Америка, выкинувшая из строя громадное количество судов военной постройки, оказавшихся не пригодными для эксплуатации в условиях мирного времени; Италия, Норвегия и особенно Германия продолжают увеличивать тоннаж.

Мировое судостроение, давшее резкое увеличение к моменту окончания войны (в 1919 году построено 2483 судна в 7.144.549 тн.), пошло на быструю убыль, при чем 1922 г. (852 судна в 2.477.084 тн.) и 1923 г. (701 суд.—1.643.181 тн.) стоят уже ниже 1913 г. (1.750 судов—3.332.882 тн.), и лишь в Германии наблюдается интенсивное судостроение, давшее за 3 года 554 судна в 1.442.661 тн., вследствие чего германский флот имеет в своем составе 50% наиболее ценного тоннажа моложе 5 лет против 27% для судов этого возраста в составе мирового тоннажа и 1,6% в составе Госторгфлота.

Перейдем теперь к рассмотрению работы торгового флота СССР в связи с возлагаемыми на него заданиями.

Общий грузооборот морем. Внешний грузооборот морем, составлявший в довоенное время 71,5% всего внешнего грузооборота России, выражался в 1913 г. цифрой в 28.234.426 тонн, из коих на экспорт приходилось 18.898.361 тонна и на импорт 9.336.065 тонн, начал возобновляться лишь в 1921 г., при чем, вследствие географического изменения государственных границ, процент грузооборота морем по сравнению с общим грузооборотом поднялся до 88%, оставляя сухопутным границам лишь 12% вместо прежних 28,5%. С того же 1921 г. начал возобновляться и каботажный грузооборот.

Развитие грузооборота по всем морям в указанные годы видно из следующей таблицы:

	Грузооборот в тоннах *).				
	1913 г.	1921 г.	1922 г.	1923 г.	10 месяцев. 1924 г.
Экспорт морем	18.898.361	159.262	714.377	4.046.360	4.742.777
Импорт морем	9.336.065	599.361	1.682.754	815.917	479.211
Весь внешний грузооб.	28.234.426	758.623	2.397.131	4.862.277	5.221.988
Дальн. каботаж	603.574	—	—	32.656	70.721
Малый каботаж	11.881.524	3.457.048	3.608.475	3.846.787	3.494.787
Морск. грузооборот. .	40.719.524	4.215.671	6.005.606	8.741.720	8.787.496

Эта таблица свидетельствует о росте нашего грузооборота в связи с ростом промышленности и торговли. Сравнивая цифры грузооборота 1923 и 1924 года, мы видим, что, несмотря на значительное уменьшение хлебоз экспорта во внешнем грузообороте и весьма значительное сокращение нефтеперевозок по Каспию, в связи с насыщением внутреннего рынка

*) По данным таможенной статистики.

(а хлеб и нефть являются главным массовым грузом в морских перевозках),—10 месяцев 1924 г. дали превышение над 12-ю месяцами 1923 г.

Одновременно, в связи с стремлением к активному торговому балансу, наблюдается продолжение резкого снижения импортных перевозок.

Деятельность флота на европ. внеш. морях. Для получения более обстоятельной картины, разобьем грузооборот по морям, а именно—внешние европейские моря, Тихий океан и Каспийское море, что отвечает работе соответствующих государственных морских предприятий. Начнем с европейских морей.

За 10 месяцев 1924 г. мы имеем (в тоннах) *).

	Белое море и Сев. Лед. океан.	Балтийское море.	Черно-Азов- ское море.	Всего.
Экспорт	849.820	419.278	2.637.938	3.907.036
Импорт	151.512	202.428	73.259	427.199
Внешний грузооборот.	1.001.332	621.706	2.711.197	4.334.235
Малый каботаж	79.857	81.103	460.286	621.246
Дальний каботаж	—	—	70.721	70.721
Весь морской грузооборот.	1.081.189	702.809	3.242.204	5.026.202

Таможенная статистика дает нижеследующее участие флага СССР во внешних перевозках за 10 месяцев 1924 г.:

Экспорт	252.611 т.	— 6,5%
Импорт	106.625 „	— 25,0%

Вн. грузооборот. . . 359.236 „ — 8,3%

За 1913 г. внешний грузооборот по европейским морям составил 26.690.066 тонн, в 1923—4.095.577 тонн, при чем участие союзного флота в 1923 г. выразилось в 7,6% (311.660 тонн).

Каботажные перевозки за эти годы по таможенным данным составили (в тоннах):

Малый каботаж.	1913 г.	1923 г.
Белое море	126.000	111.400
Балтийское море	819.400	23.000
Черное и Азовское море	4.127.320	485.300
Итого	5.072.720	619.700
Большой каботаж	603.574	32.656

В Белом море в 1924 г. наблюдается сокращение каботажных перевозок (при некотором оживлении работы на линии Архангельск—Мурманск), что является результатом прекращения подвоза пищевых продуктов в отдаленные порты (отчасти вследствие их насыщения, отчасти вследствие возобновления подвоза из Сибири). На Черном и Азовском морях понижение каботажных перевозок является результатом прекращения подвозных операций по хлебозэкспорту.

*) По таможенным данным.

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ

В Балтийском море, вследствие изменения географических границ, цифра 81.103 т. является не каботажем, а пригородным сообщением. Гос-торгфлот не принимает в нем никакого участия. Тут работают мелкий парусный полуморской и речной тоннаж.

Дальний каботаж обнаруживает значительное развитие, достигая за 10 м. 1924 г. 216% против 12 мес. 1923 года.

Переходя к работе Госторгфлота на этих трех морях, мы приведем следующие данные.

За 10 месяцев 1924 г. Госторгфлот, по его данным, выполнил следующие перевозки (в тоннах):

	Север- ное.	Балтий- ское	Черномор- Азовское.	Всего Госторг- флот.
Экспорт	31.008	191.799	42.887	265.694
Импорт	15.790	80.347	6.710	102.847
Внешний грузооборот. .	46.798	272.146	49.597	368.541
Большой каботаж. . .	—	23.916	31.374	55.290
Малый каботаж. . . .	33.626	—	381.347	414.973
Всего	80.424	296.062	462.318	838.804
Загранич. междупортов.	4.000	68.879	1.049	73.928
Итого	84.424	364.941	463.367	912.732

Сравнивая эти цифры с предыдущими, мы видим, что по экспорту наблюдается некоторое расхождение с цифрами таможенной статистики. Участие Госторгфлота выразилось в экспорте в 6,8%, в импорте—24,1%, во внешнем грузообороте—8,75%, в большом каботаже—78,2%, в малом каботаже по Белому морю—42%, по Балтике—0% и по Черн.-Азов. морям—83%; по всем морям, кроме Балтики, перевозки Госторгфлота составляют—77%, остальные 23% приходятся на мелкий тоннаж кооперативных, государственных и частных предприятий

Сравнение работы Госторгфлота за 1923 и 1924 (12 мес.) годы дает следующие результаты:

	Северное па- роходство.		Балтийское пароходство.		Черн.-Азов- ское парох.		Госторгфлот.		
	1923 г.	1924 г.	1923 г.	1924 г.	1923 г.	1924 г.	1923 г.	1924 г.	%/о
В т о н н а х:									
Экспорт	12904	39070	133038	236709	26467	58707	172409	334486	194
Импорт.	9630	17466	123600	110661	3049	9153	136279	137280	101
Междупорт. . . .	535	4000	41912	69226	24	1295	42471	74521	176
Бол. каботаж. . .	—	—	12671	23916	—	34407	12671	58323	460
Малый каботаж. .	37749	37207	5314	—	310202	373556	353265	410763	116
Рейд. подв. . . .	—	—	—	—	57820	76053	57820	76053	132
Всего.	60818	97743	316535	440512	397562	553171	774915	1091426	141
В %/о.	100	161	100	139	100	139	100	141	

Из последней таблицы видно, что по каждому из 3-х госпароходств получены весьма значительные превышения против 1923 года, при чем, в частности, Северное госпароходство дало увеличение перевозок на 61%, Балтийское на 40% и Черноморско-Азовское на 39%; по всему Госторгфлоту увеличение выразилось на 41%, при чем в экспорте—на 94%, в импорте на 1%, междупортовых иностранных (попутных) перевозках на 76%, в большом каботаже на 360%, в малом каботаже, совместно с рейдовыми подвозками, на 119%.

Отметим также, что при сравнительно большом росте перевозок в дальнем каботаже по сравнению с 1923 годом, флаг СССР все более вытесняет иностранный флаг в этой работе.

Дальний каботаж в 1924 году обнимал собою переброску хлеба, соли, сахару и цемента на Дальний Восток, соли, цемента в Балтику, а с Дальнего Востока—чая и военных припасов.

По роду грузов перевозки Госторгфлота характеризуются следующими данными (в тоннах):

	Хлеб.	Лес.	Соль.	Уголь.	Нефть.	Цем.	Хлоп.	Сырье.	Проч.
Сев. госпарох. . . .	28732	23877	1221	12455	458	525	2343	869	27263
Балт.	49176	148807	7462	61456	255	16464	5315	1796	151511
Черн.-Аз.	165792	5480	61451	64520	57939	23417	—	—	172922
По Госторгфлоту. .	243700	178164	70134	138431	58652	40406	7658	2665	351696

Северное госпароходство занималось преимущественно хлебными, лесными и угольными перевозками, для Балтийского госпароходства главными грузами являлись лесные, хлебные, уголь и цемент, а для Черноморско-Азовского—хлеб, уголь, соль, нефть и цемент.

В отношении перевозок пассажиров мы имеем следующие данные:

	Северное парох.	Балтийск. парох.	Черн.-Аз. парох.	Госторг-флот.
1923 г.	20.312	377 ¹⁾	742.653	763.342 ²⁾
1924 г.	16.634	2678	698.179	717.491

Пассажи́рское движение сократилось на 6%, главным образом по Черн.-Азовскому и Северному районам. Это объясняется на юге—нехваткой пассажирских пароходов, достаточных для регулярного обслуживания срочных линий, а на севере—общим сокращением каботажных перевозок. Что же касается Балтийского госпароходства, то установление им регулярного движения срочных пароходов на Англию и Германию вызвало значительный приток заграничных пассажиров.

¹⁾ С пригородным сообщением— 482.899 чел.

²⁾ „ „ —1245.364 „

Несмотря на достигнутые успехи госпароходств как по восстановлению, так и по эксплуатации торгового флота, их финансовое положение продолжает отрицательно сказываться на работе. Среди причин, вызывающих дефицитность работы, главными являются: 1) устарелость тоннажа, уже пережившего срок рентабельной его эксплуатации и ожидающего не ремонта, а сдачи в лом и замены новым и 2) отсутствие оборотных средств, вызывающее постоянную задолженность.

Перейдем к обзору работы на Дальнем Востоке.

Грузооборот
Дальнего Во-
стока.

Грузооборот Дальнего Востока в заграничных перевозках складывается по экспорту: 1) из транзитного экспорта из Манчжурии (бобы, жмыхи, бобовое масло и проч.), начавшего развиваться в 1906 году— 1 м. пуд., достигшего к 1913 г. 22, 5 м. п., упавшего в 1920 г. до 4 м. п. и ныне вновь поднявшегося до 41,7 м. п. (1923 г.); 2) из местного экспорта, преимущественно лесного (осиновые чурки и ценные породы твердого леса). В импорте имеются: 1) транзитный импорт в Манчжурию (орудия производства и предметы потребления), 2) сибирский импорт (чай и пр.) и 3) местный импорт (предметы потребления). Внешний грузооборот в 1913 году составлял 1.290.508 тонн, в 1923 году— 875.115 тонн (благодаря росту манчжурского экспорта), а за 10 месяцев 1924 года—792.644 тонны, из коих 764 464 тонны падают на экспорт и 28.180 тонн на импорт. Следует отметить, что вследствие перехода к СССР Восточно-Китайской ж. д. можно ожидать отвлечения манчжурских грузов на Владивосток от японского Дайрена, ныне на 50% конкурирующего с Владивостоком.

Участие русского торгового флота в этих перевозках весьма незначительно и в 1923 г. составляет 4%; главная работа приходится на японский флаг, что видно из следующей таблицы (1923 г.):

	В в о з.		В ы в о з.	
	Судов.	Пудов.	Судов.	Пудов.
Всего.	395	1.674.887	392	48.649.079
В том числе:				
СССР	49	696.987	38	1.040.398
Японских.	271	425.735	276	26.256.819
Проч. флагов . . .	75	525.165	78	21.341.862

Однако, за 10 месяцев 1924 года наблюдается значительное увеличение работы флага СССР в этих перевозках, выражающееся в 136.460 тн. или 17%.

В малом каботаже наблюдается нижеследующее явление. В 1913 г. обращалось 473.440 тонн, при чем главным грузом являлась рыба, привозимая с Камчатского и Охотского побережья, соль и предметы лова, направляемые туда через Владивосток.

Малый каботаж раньше выполнялся под русским флагом и, как исключение, была допущена китайская фирма по особому договору. Ныне, с утратой каботажного флота СССР, каботаж не только резко упал (1923 год — 102.633 тн., а за 10 месяцев 1924 г. 106.787 тн.), но, главным образом, упало в нем участие флага СССР, а именно: в 1923 г. — 20.721 тн. или 20%, а в 1924 г. — 29.804 т. или 28%.

	Внешн. груз.		В том числе ра- боч. фл. СССР.		Мал. ка- ботаж.		В том числе ра- боч. фл. СССР.	
	Т о н н ы .		%		Т о н н ы .		%	
1913 г.	1.290.508	—	—	—	473.440	473.410	100	
1923 „	875.115	38.300	4,4		102.033	20.721	20	
1924 „ (10 мес.)	792.644	136.460	17		106.787	29.804	28	

На Дальнем Востоке работает Добровольный флот, имеющий там всего 10 судов общей грузоподъемностью в 22.300 тн., тогда как еще в 1917 году там работало 29 русских пароходов в 65.000 тонн грузоподъемностью. При громадных расстояниях и двухмесячной продолжительности рейса, местные интересы таким количеством судов не могут быть удовлетворены.

Пассажирские перевозки по каботажным линиям в 1924 г. составляют 70.128 человек, по заграничным — 6.312, а всего 76.440 человек.

Остается рассмотреть работу флота на Каспийском море
Перевозки по Каспийскому морю, кроме подразделения Перевозки по Каспийскому морю, на каботажные и заграничные (по торговле с Персией), различаются еще и по роду грузов и их перевозке — на нефтеналивные и сухогрузные — тарные.

Нефтеперевозки, составлявшие в 1913 г. около 5.730.000 тонн или 50% всего грузооборота в малом каботаже России, занимают и теперь главное место в каботаже, а именно, из 3.494.787 тн. малого каботажа СССР по всем морям за 10 месяцев 1924 г. нефтеперевозки Каспия составляют 2.558.437 тн. или 73,2%, а потому, естественно, всякое изменение в этой работе флота чувствительно отзывается на общих статистических результатах. Намечавшаяся на 1924 г. программа нефтяного экспорта в 235 мил. п. (3.852.460 тн.) была снижена соответственно понижению спроса на внутреннем рынке до 164 м. п. (2.700.000 тн.), т. е. на 30%, и оказалась ниже программы 1923 г. (183 м. п.), что естественно и вызвало понижение размера каботажных перевозок.

Работа флота выражается в следующих цифрах (тонны):

	1913 г.	1923 г.	10 м. 1924 г.
Экспорт	—	—	71 277
Импорт	—	—	23.831
Внеш. грузооб.	286.640	73.311	95.108
Нефтеперев.	5.730.000	3.000.000	2.558.437
Тарн. перев.	597.131	168 045	208.319
Грузооб. моря	6.613.771	3.241.356	2.861.864

05

22

DL

• 200

79
сухогрузн. .

1

1

45

1913 г.

В результате этих работ СССР обладает 9-ю глубокоководными портами, в которых глубина как подходов, так и у причалов доведена до 26—32 фут, а именно: Ленинград, Одесса, Николаев, Новороссийск, Батум, Туапсе, Потти, Мурманск и Владивосток. Из прочих главных портов отметим Архангелск—с 24 ф., Севастополь 34—24 ф., Феодосия 23 $\frac{1}{2}$ —22 ф., Керчь Еникалейский канал в 23 ф., Мариуполь 24—22 ф. Порты Каспийского моря имеют глубины в 12—15—18 ф., но работа их парализуется мелким Волго-Каспийским каналом, средняя глубина коего определяется в 7 $\frac{1}{2}$ фут.

Кроме глубин на подходах и у причалов, пропускная способность портов определяется длиной причальных линий и оборудованностью причалов складочными помещениями, погрузочно-разгрузочными средствами и под'ездными путями. Длина причалов предопределяет количество пароходов, могущих, не ожидая очереди, одновременно нагружаться и выгружаться; механизация грузовых операций дает удвоенную скорость погрузки, что, с одной стороны, скорее освобождает причал для следующего парохода, а, с другой, давая меньший простой судна в порту, в значительной степени влияет на понижение фрахта на наши порты. Складочные помещения и под'ездные пути к ним дают возможность надлежащим образом использовать малую площадь вблизи причальной линии без образования заторов.

Рассматривая оборудование портов с этих точек зрения отметим главнейшие работы, производящиеся в них за последнее время.

В Одессе у набережной строятся 2 зернохранилища, каждый на 400 тысяч пудов зерна, с пропускной способностью 200 тонн в час. Таким образом, порт приобретает помимо новых складов, могущих пропустить 8—10 мил. пуд. зерна в год, два механизированных причала, что в общем увеличивает пропускную способность порта до 70 м. п. хлебных грузов.

Кроме того, на одном причале устанавливается механический перегружатель по 200 тн. в час из вагона в пароход, а на другом два конвейера по 50 тн. в час.

В Николаеве достраивается набережная с 5 новыми причалами, из которых 2 будут механизированы (по 200 тонн в час). При этих условиях пароход в 6000 тн. может быть погружен в 30 час. или в 2 суток вместо прежних 10—12 дней. Строятся 7 передвижных перегружателей.

В Феодосии механизирован один причал и ремонтируются склады на пропускную способность 30 м. п. в год; строятся 3 передвижных перегружателя.

Бердянск оборудуется на пропускную способность 4 м. п., Мариуполь—на пропуск 20 мил. пуд. в год. В Новороссийске восстанавливаются 5 оборудованных и 2 необорудованных причала с пропускной способностью в 75 м. п., в Туапсе—до 10 м. пуд.

Далее, в портах заканчивается ликвидация штормовых повреждений 1923 г., когда особенно жестоко пострадали Новороссийск (разбит мол на 100 саж.), Одесса, Феодосия и Ейск, и заканчивается восстановление туапсинского мола и ряд работ в других портах.

Затем перераспределением по морям наличных ледокольных средств достигнута надлежащая организация ледокольной службы.

С увеличением внешнего и каботажного грузооборота к нашему торговому флоту пред'являются все более и более серьезные требования.

ТРАНСПОРТ И СВЯЗЬ

Если в 1913 г. участие русского торгового флота во внешнем грузообороте составляло 7,5%, а в 1922 г.—8,5%, то по данным за 10 месяцев 1924 г. участие флага СССР по всем 5 морям во внешних перевозках выражается уже в 11,3% (599.109 тонн из 5.221.988); большой и малый каботаж продолжают развиваться, сократившись лишь в нефтеперевозках Каспия. Все это требует напряженной работы флота, но уже чувствуется, что наличных сил его не хватает: в Тихом океане каботаж перешел к иностранному флагу, на Черном море сильно ощущается недостаток тоннажа для поддержания правильного сообщения, а во внешних перевозках если и наблюдается повышение участия флага СССР, то лишь вследствие сокращения хлебных перевозок.

Наш торговый флот в условиях монополии внешней торговли имеет мощный стимул для своего развития и работы, но работа эта будет для государства рентабельной лишь тогда, когда в строй начнут вступать вновь построенные суда.

В этом направлении за истекшее время совершена подготовительная работа по постройке 9 пароходов, а именно—4 для перевозки леса, по 3450 тонн дедвейта, 2-х для перевозки скоропортящихся продуктов и пассажиров на Лондонской линии и 3-х нефтеналивных. Далее, в недалеком будущем предстоит утверждение судостроительной программы.

Несомненно также, что начавшееся уже слияние Госторгфлота с Доброфлотом и Аркосом в объединенный «Совторгфлот» даст не только более мощный компактный аппарат для управления единым торговым флотом СССР, но и волеет под флаг СССР отдельные пароходы, до сего времени работавшие сепаратно под иностранным флагом.