

О.В. МОРОЗОВ

ВПЛИВ ПОЛІТИКИ ПРОТЕКЦІОНІЗМУ НА РОЗВИТОК МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ (XIX – ПОЧАТОК XX ст.)

Морозов Олег Вікторович - доцент кафедри теорії та історії держави і права Академії митної служби України, кандидат історичних наук

Наприкінці XIX ст. реформи в економічній сфері Російської імперії, що базувалися на ідеології протекціонізму, викликали активізацію зовнішньої і внутрішньої торгівлі. Разом із бурхливим розвитком залізничного транспорту все більшу роль починає відігравати торговельний комерційний флот. З останньої чверті XIX ст. чорноморські порти перетворилися на центри, де формувався основний потік експортного вантажу з Донецького басейну та губерній Півдня України. Чорноморські порти стали центрами формування та розташування великих пароплавних компаній. А з відкриттям у 1872 р. Суецького каналу Чорне море перетворилося на зручну та рентабельну комунікацію для зв'язків з перспективними ринками Близького Сходу.

Про актуальність соціально-економічної проблематики в історичній науці на рубежі XX – XXI ст. свідчить велика кількість статей, монографій, присвячених історії підприємництва в дореволюційній

Україні та Росії. Але проблеми розвитку морського транспорту в українських губерніях Російської імперії в умовах політики митного протекціонізму залишилися без достатньої уваги. Особливо це стосується дослідження законодавчого регулювання діяльності комерційних пароплавних компаній у XIX – на початку XX ст.

Цікаво відзначити, що як до революції, так і на початку XXI ст. учені розглядали лише деякі фрагменти даної теми. Наприкінці XIX ст. одну з перших спроб дослідити цю проблему зробив М.В. Познер у праці «Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства (1895 р.)». Деякі законодавчі аспекти діяльності морського транспорту знайшли відображення в конспективному курсі лекцій Н.І. Нересова з торгового, вексельного і морського права з процесом (1890 р.). Але згадані науковці досліджували проблему в загальноросійському контексті, не виділивши в окремий напрямок

українську складову. Така ж ситуація була характерна і для історіографії ХХ ст.

Тому метою статті є розгляд впливу митної політики і тарифної реформи на залізничному транспорті в 1890-х рр. на розвиток портових господарств Півдня України; проаналізувати протекційні заходи уряду щодо інтенсифікації розвитку морського транспорту в ХІХ – на початку ХХ ст.

Розвиток морського й річкового транспорту на території українських губерній у ХІХ – на початку ХХ ст. слід розглядати у тісній залежності від діяльності залізничних комунікацій, коли розпочинається формування єдиної транспортної системи. Реформи захисного характеру, де основна увага приділялась експортному спрямуванню, на перше місце ставили саме морський транспорт як найменш затратний вид перевезень. За використання морськими й океанськими комунікаціями непотрібно було сплачувати тарифний податок. На території українських губерній, що входили до складу Російської імперії, у зазначену добу функціонували дві складові водного транспорту – річковий і морський.

Річковий транспорт на початку ХХ ст. орієнтувався, у першу чергу, на обслуговування внутрішніх комунікацій по лініях Дніпро – Десна – Прип'ять, Дніпро – Чорне море. Початком становлення пароплавства на Дніпрі слід вважати 1823 р., коли почав працювати перший пароплав, який належав князю М.С. Воронцову. А вже у 1835 р. створено першу пароплавну приватну компанію на Дніпрі, вона мала два пароплави. Дніпровські комунікації мали велике значення не тільки для українських губерній, вони економічно пов'язували області Польщі, Білорусі, Росії. Тому не дивно, що вже з 1846 р. розпочала свою діяльність пароплавна компанія купця С.І. Мальцева. Роль дніпровських пароплавних компаній у нових економічних обставинах постійно зростала, і в 1858 р. розпочало функціонувати акціонерне товариство «Пароплавство по Дніпру і його притоках» [3, 89]. Про значення річкового пароплавства свідчить факт зростання пароплавного складу дніпровських компаній. Якщо в 1859 р. на Дніпрі використовувалось 17 пароплавів, у 1884 р. – 208, то у 1906 р. – уже 440 [12, 7 – 8]. Пароплавні компанії Дніпра на початок ХХ ст. мали у своєму складі 1/5 всього річкового пароплавного складу Російської імперії і поступалися лише компаніям Волзького басейну (2 099 пароплавів) [17, 3]. Зростання чисельного складу пароплавних компаній Дніпра стало прямим наслідком розвитку українських машинобудівних і металургійних підприємств України, що засвідчило також і відкриття в 1873 р. спеціалізованих пароплавних майстерень, які з часом перетворились на потужну верф річкового суднобудування в Україні.

У ході організації перевезень річковими комунікаціями велике значення набули портові

вузли: Черкаси, Київ, Олександрівськ. За даними судноплавної дистанції, щорічно на початку ХХ ст. у Черкаському порту під навантаженням знаходилось до 900 суден, а вартість вантажу дорівнювала 2 млн. крб., одночасно розвантажувалось на 3 млн. крб. Так, за 1905 рік прибуло 687 суден із вантажем 5 451 800 пудів вартістю 2 465 679 крб. Київський порт у 1907 – 1909 рр. приймав і обробляв щомісячно понад 70 пароплавів. За цей період Київським портом було перероблено близько 19 млн. пудів різноманітних вантажів і відправлено 2,5 млн. пудів. До вантажного переліку входили такі види товарів: ліс та напівфабрикати з нього, сіль, продукція металургійних підприємств, цукор, що прямували до Білорусі, західних губерній Росії [2, 57]. За інформацією інспектора Катеринославського відділення судноплавства Київського округу, до 1 січня 1911 р. перевезено вантажів по Дніпру 87 969 324 пудів вартістю 65 259 920 крб. [3, 87]. Статистичне дослідження К.В. Завальнюка, в якому аналізується вантажний потік по Дніпру в другій половині ХІХ ст., підтверджує висновки, що річковий транспорт забезпечував інтереси внутрішньої торгівлі українських губерній із регіонами Білорусі й Росії, а також транспортування експортного вантажу до портів Чорного моря [6].

Архівні документи підтверджують закономірність залежності розвитку річкового транспорту, портових господарств від зростання експортних можливостей регіонів. З другої половини 1890-х рр. постає питання про реконструкцію Олександрівського порту на Дніпрі для покращання обслуговування експортного вантажу, який направлявся до Одеського порту. Так, у проекті реконструкції порту, який пропонувала Олександрівська міська управа у 1907 р., зазначалось: «Олександрівська гавань має величезне значення для хлібної торгівлі, являє собою вузловий пункт річкового й залізничного шляхів і обслуговує не тільки найближчий регіон, а також Курську, Воронезьку, Харківську, Полтавську, Таврійську губернії. Експорт хліба з Олександрівської пристані з кожним роком постійно збільшується і в останній час становить близько 16 млн. пудів. Згідно з рішеннями комісії після реконструкції гавань зможе обробляти 70 великих пароплавів замість 50. Доставка інших видів вантажу пароплавами до Олександрівської пристані з 1,4 млн. пудів у 1893 р. збільшилась до 4,5 млн. пудів. Основну статтю відправлень з Олександрівська становить хліб. До обладнання гавані відправлення його не перевищувало у кращі роки 8,5 млн. пудів. Уже в 1899 р., після обладнання лише частини гавані відзначився різким збільшенням відправлень хлібних вантажів до 13 000 000 пудів. З 1893 р. кількість прийнятих суден в Олександрівському порту збільшилась у 4 рази, з 1 046 до 4 000. Обладнання гавані вплинуло на інтенсивність

діяльності з доставки до залізничної станції Олександрівськ-пристань зерна Курсько-Харківсько-Севастопольською залізницею, яка порівнянно з 3 млн. пудів у 1895 р. у 1905 р. доставила вже 10 млн. пудів» [4].

Таким чином, річкове сполучення охоплювало сегмент ринку транспортних послуг, на який не поширювався вплив залізниці внаслідок слабкого розвитку її інфраструктури в цих районах. Постійна динаміка зростання обсягів перевезень і чисельного складу річкового транспорту свідчила про стійку тенденцію економічного зростання. А збільшення обсягів внутрішньої торгівлі може виступати позитивним показником впливу протекціоністських заходів на розвиток промисловості.

За іншими закономірностями розвивались морські порти і пароплавні компанії Чорного й Азовського морів. З початком упровадження захисних заходів у сфері зовнішньої торгівлі портові господарства зосередились на обробці експортних вантажних потоків. З того часу, як захисна митна політика країн Західної Європи зменшила роль західного сухопутного торговельного коридору, починає набирати потужність і значення південний Чорноморський коридор, який відкривав шляхи для українських експортерів до нових ринків – Італії, Франції, Греції, Британії. Морський транспорт значно здешевлював перевезення, до того ж, тарифна реформа 1889 р. на залізничному транспорті (коли найбільш рентабельними виявились перевезення на відстань 500 – 1000 км) сприяла збільшенню обсягів експорту через порти Чорного й Азовського морів та модернізації їх господарств. На початку ХХ ст., за даними, які наводить Е.Г. Алавердов щодо ринків Швейцарії, Італії, Франції, Херсонська губернія експортувала 95,5%, Таврійська губернія – 91,5%, Бессарабська – 88,1% від виробленого зерна [1, 137]. Через такі порти, як Херсон, Генічеськ, Скадовськ у досліджуваній період вивозилось щорічно понад 65 млн. пудів зерна. Тому ще в 1876 р. від залізниці Лозова – Севастополь прокладено лінію на Генічеськ. Слід зазначити, що з 1866 р. Херсонський порт перестав брати участь у зовнішній торгівлі й обслуговував лише каботажні лінії. Однак з початком протекціоністських реформ і посиленням експортних можливостей південних губерній постала необхідність повернення Херсонському порту права вести міжнародну торгівлю. У 1899 р. губернська земська управа направила до Міністерства внутрішніх справ (у компетенцію якого входив контроль за річковим і морським сполученням) клопотання, в якому зазначалось: «На думку багатьох хліботорговців, при обладнанні експортного за кордон порту в гирлі р. Дніпро у Херсоні витрати з доставки й продажу хліба зменшуються проти існуючих на 3 коп. з пуда на ближчих до Херсона пристанях. Розрахунок цей вони базували на тому, що експортери

здійснюють операції з продажу хліба за кордон без участі комісіонерів, що дає економію в 1 % при середній вартості хліба 70 коп. за пуд» [5]. У 1900 – 1902 рр. проведено модернізацію портового комплексу, роботи з поглиблення гирла Дніпра, будівництва судноплавного каналу, який в 1902 р. з'єднав порт із морем. Після цього через Херсонський порт до Західної Європи відправлялось щорічно 24 млн. пудів різноманітного вантажу [7, 84].

На прикладі Генічеського порту можна спостерігати тісну залежність залізниці та морського порту і стратегічну користь від існування комплексу залізниця – порт із виходом на закордонні ринки. З початком функціонування залізниці Лозова – Севастополь цей комплекс почав діяти. Про значення Генічеського порту для зовнішньої торгівлі свідчить відкриття з 90-х рр. ХІХ ст. митниці, лоцмейстерської ділянки, відділень Азовсько-Донського і Петербурзького міжнародного комерційного банків. Щорічно через залізничну станцію й порт Генічеськ відправлялося 1,5 млн. пудів солі за кордон і 1 млн. пудів солі по каботажних лініях у порти Азовського моря для внутрішнього ринку [7, 302].

Скадовський порт розпочав функціонування з 1898 р., від часу спорудження торговельної гавані. У 1900 – 1908 рр. Скадовський порт приймав щорічно 8 – 10 суден із Британії, Німеччини, Греції. До переліку основних експортних продуктів, що вивозилися зі Скадовського порту, входили вовна, каракуль, зерно. Про перевагу експортної складової над імпортом свідчать такі дані: у 1900 р. відправлено понад 600 тис. пудів вантажу, а прийнято 400. Тільки у 1908 р. через порт вивезено 1 млн. пудів зерна [7, 476]. До значних портів Кримського півострова належали Феодосійський та Керченський. Якщо в 1880-х рр. вартість експортованих товарів, які були враховані митною статистикою, становила 2 151 млн. крб., то вже у 1904 р. цей показник досягнув 21 млн. крб. [13, 144].

У Миколаєві торговельний порт відкрито в 1862 р., а вже в 1890-х рр. він входив у трійку (Одеса й Санкт-Петербург) найбільш значних портів Російської імперії, і його елеватори щорічно готували до експортування понад 20 млн. пудів зерна. Аналіз вантажної діяльності південних портів дає змогу зробити висновки, що розквіт цих портів припадає на другу половину 1890-х рр., якраз після того, як внаслідок російсько-німецької митної війни 1891 – 1893 рр. західноєвропейський торговельний коридор відчув потужний утиск німецьких протекційних заходів стосовно російського аграрного експорту.

У цей період дуже активно розвивався і каботажний флот Чорного та Азовського морів, одним із завдань якого, у зв'язку з розширенням видобутку вугілля на шахтах Донецького басейну,

було вивезення пального з портів Азовського моря. Виняткову роль у переробці цих вантажів відігравав Маріупольський порт. У 1882 р. до міста проклали залізницю, а в 1886 – 1889 рр. споруджено портовий комплекс для приймання океанських суден. Найвність морського порту, близькість вугілля, керченських руд, наближення до потенціальних ринків створило умови для заснування в місті металургійних підприємств. У 1896 р. Нікополь-Маріупольське гірничо-металургійне акціонерне товариство будує металургійний завод «Нікополь», у 1897 р. – трубопрокатний завод.

У 1898 р. бельгійське АТ «Російський Провіданс» збудувало металургійний завод «Провіданс». До того ж експортна діяльність перерахованих підприємств захищалась митно-тарифним законодавством, бо встановлювалося високе мито на імпортоване вугілля, яке надходило в південні порти згідно із законами від 1887, 1891 і 1892 рр.

Так, мито на імпортоване вугілля в портах Чорного і Азовського морів встановлювалося в розмірі 6 коп. з пуда, а в північних портах і на західному кордоні – 1,5 коп. З відкриттям Маріупольського порту щорічно приймалося 100 іноземних пароплавів [2, 67], створились належні умови для діяльності вітчизняних підприємств. Це насамперед стосується потужних трестів «Продвугілля» і «Продамет», які розташовувалися в Україні і були не тільки монополіями постачальниками металу та вугілля в усій Росії, а й великими експортерами цього виду товарів.

Друга половина XIX ст. – це також період створення великих чорноморських пароплавних компаній. Серед них були РТПіТ (Російське товариство пароплавів і торгівлі); Добровільний флот («Добрфлот»), «Товариство Новоросійське пароплавання», Компанія П.Т. Родоконакі, «Товариство пароплавання по Дону, Азовському і Чорному морях», Пароплавна компанія Петра Регіра.

Впродовж XIX ст. судовласники керувалися Статутом торговим, а саме: правилами морської торгівлі. На думку дореволюційних спеціалістів, ці правила багато в чому були запозичені з французького законодавства, але в основу покладено Статут про купецьке водоплавання, прийнятий ще за часів Катерини II. Від середини XIX ст. деякі його розділи неодноразово переглядалися на користь вітчизняних судовласників. Так, у 1846 р. прийнято правила морського страхування, у 1841 р. – видано закон про управління портами, у 1865 р. – про корабельну реєстрацію. Але більше всього нових законодавств з'явилося на початку правління імператора Олександра II на рубежі 50 – та 60-х рр. XIX ст.

У 1856 р. створено комісію під головуванням Ф.П. Врангеля для відпрацювання заходів з метою заохочення мореплавання. Вона ініціювала прийняття серії законів, згідно з якими у 1857 р. скасовувались мита, що сплачувались під час придбання або продажу суден. У 1863 р. сфера за-

стосування митних пільг розширювалася. Було звільнено від мит і внутрішніх податків устаткування для спорудження приватних верфей, побудову, ремонт і утримання морських суден. У 1865 р. прийнято нові правила про підняття російського купецького прапора.

Закон 23 червня 1865 р. увійшов у Статут торговий як глава III.

Право підняття російського прапора належало виключно підданам Російської імперії і поширювалося на російські акціонерні товариства, правління та головні контори яких знаходилися в межах країни; на торгові дома, якщо один з основних засновників був підданий Росії; на осіб комерційної компанії, які купили чи побудували судно, при цьому особа, яка профінансувала на 2/3 побудову судна, знаходилась у російському підданстві.

Для набуття цього права в подальшому необхідно було внести судно до корабельного реєстру одного з портів і після цього отримати від портової митниці патент на плавання під російським прапором. Реєстрації підлягали всі судна, які піднімали на борт більше 20 т вантажу.

Також морське право закріплювало принципи свободи, рівноправності, безстановості, закріплені статтями 105–106, 183 Статуту торгового. Без обмежень займалися побудовою, ремонтом та оснащенням суден і приватних верфей на морях, озерах, річках [16].

На початку XX ст. при оновленні Статуту шляхів сполучення в ст. 75 користування внутрішніми морськими і річковими водами тобто каботажне мореплавання, закріплювалося виключно за вітчизняними підприємцями [15].

З 2 квітня 1876 р. до 1 січня 1917 р. діяла урядова пільга для пароплавних компаній. Уряд, зацікавлений у закріпленні пароплавання сполучення з портами Індії та Китаю, надав усім компаніям особливу пільгу. Пільга полягала в тому, що всім власникам російських суден, які тримали курс до портів Індії та Китаю і проходили Суецьким каналом, державне казначейство повертало сплачений податок у розмірі 10 франків за 1 т вантажу [14].

Однак, незважаючи на розвиток вітчизняних пароплавних товариств, проблема розширення комерційного суднобудування на вітчизняних верфях, а також забезпечення транспортної незалежності від іноземних пароплавних компаній залишалась гострою. Становище у цій справі на 1900 р. було таким: морські судна під російським прапором перевозили вантажів у 9 – 11 разів менше, ніж іноземні. На кінець XIX ст. з 666 пароплавів власникам належало 239, торговельним фірмам-співвласникам – 137, акціонерним і державним підприємствам, що діяли на комерційних засадах, – 269 [10, 45]. Найбільша кількість пароплавів (76) належала РТПіТ. Утягнутий у гонку морських озброєнь,

уряд не міг приділяти достатньо уваги торговельному суднобудуванню. На відміну від військового суднобудування, яке велось на плановій основі й фінансувалося з державного бюджету, торговельне було покинуте напризволяще і знаходилося у лежачих ринкової кон'юнктури. Так, з 1014 торговельних суден на 1 січня 1913 р. – 75,1% за кількістю та 86,6 % за тоннажем побудовано за кордоном. Якщо виключити судна, збудовані на верфях Фінляндії, то на частку російського суднобудування припадало тільки 11,7 % суден і 3 % тоннажу. Серед суден, побудованих за кордоном, 51% походило з Британії, 15,2 – з Німеччини і 16,7% – зі Швеції [8, 377 – 378]. Невійськове суднобудування фактично зосереджувалося на Чорному морі: Одеська й Севастопольська верфі РТПіТ, верфі Ваддона у Херсоні, Товариство механічних та сталеплавильних заводів у Миколаєві. Деяким судноплавним товариствам для покриття збитків при купівлі та експлуатації пароплавів уряд надавав субсидії, але вони використовувались нерационально. Так, РТПіТ протягом 50 років отримувало з бюджету 1,5 – 1,9 млн. крб. на рік, але надання субсидій не обумовлювалось, як це робилося у західноєвропейських компаніях, вимогами замовляти судна на вітчизняних верфях та з вітчизняних матеріалів. Навпаки, судна, придбані за кордоном, звільнялись від увізного мита. У результаті всі 157 пароплавів, якими володіли у 1891 р. вісім діючих судноплавних компаній, побудовано за кордоном [8, 387]. Тільки з прийняттям нового Закону про митний тариф 1891 р. уряд запровадив високе мито на замовлення пароплавів на закордонних верфях. Але при цьому не потурбувався створити умови для розгортання вітчизняного комерційного суднобудування і зменшити мита на закупу матеріалів і комплектуючих, які у Росії не виготовлялись. Однак закон 1891 р. незабаром почав давати позитивні результати. Верфі РТПіТ в Одесі та Севастополі у 1892 – 1893 рр. побудували й здали замовникам океанські пароплави «Святой Николай», «Проворный», а Товариство механічних та сталеплавильних заводів Миколаєва для компанії Регіра – пароплав «Малороссия».

Значне зростання обсягів експорту та імпорту на початку ХХ ст. викликало збільшення морських перевезень як найбільш ефективних порівняно з іншими видами транспорту. У 1906 р. обіг вантажу морських портів Росії становив 20 млн. т, на чорноморські порти припадало 11 млн. т і при цьому переважав експорт. Так, згідно з відомостями Одеської митниці, на кінець 1913 р. вивезення товарів становило 7 171 103 пудів, а ввезення – 7 055 226 пудів [11, 53]. Але на судах під російським прапором перевезено лише 8,7 % всього вантажу. Міністерство фінансів Росії щорічно сплачувало іноземним пароплавним компаніям за фрахтування 140 млн. крб. Тому перед урядом, який був зацікавлений у зростанні комерційного пароплавства, існувало

два шляхи вирішення цього завдання. Перший – застосування засобів для зменшення вартості комерційних суден вітчизняної побудови (для замовника) шляхом сплати суднобудівних премій, які компенсували різницю у збитках виробництва між вітчизняними та закордонними верфями. Але цей варіант пов'язаний зі сплатою великих сум компенсацій, які доходили до 210 крб. за 1 т маси побудованого пароплава. Не маючи таких фінансових можливостей, уряд пішов більш легким шляхом, скасувавши ввізне мито на придбані за кордоном судна.

Скасування мита відбулося згідно із законом від 27 квітня 1898 р. терміном на 10 років [20, 246 – 247]. Потім дія цього закону продовжувалась законами від 1 липня 1908 р. і 11 лютого 1910 р. Для компенсації цього антипротекційного закону у 1904 р. видано Закон «Про надання урядових позик на придбання новопобудованих у Росії з російських матеріалів дерев'яних та металевих торговельних морських суден». Згідно з цим законом, у 1905 – 1906 рр. сплачено 23 позики на загальну суму 69 770 крб.

З 1910 р. вітчизняні пароплавні компанії змогли більш активно виступати як замовники нових суден на вітчизняних суднобудівних підприємствах. Напередодні Першої світової війни 20 основних пароплавних компаній володіли 330 пароплавами. Із цих 170 пароплавів належало чорноморським компаніям: РТПіТу, Добрфлоту, Товариству П. Регіра. Пароплавні компанії Чорного моря виконували важливі функції щодо забезпечення економічного розвитку південних регіонів України. На зростання й рентабельність морського транспорту позитивно впливала політика митного протекціонізму, особливо це виявилось при створенні компанії П. Регіра. Але, крім позитивних моментів, мали місце й негативні тенденції. Пароплавним компаніям Чорного моря були властиві такі ж проблеми, як і для комерційного флоту Росії взагалі, особливо залежність від західного суднобудування та поповнення кількості суден. Митні заходи уряду лише частково вирішували цю проблему. І тільки програмні, цільові капіталовкладення у галузь невійськового суднобудування змогли б виправити цей стан речей. Отже, потрібно зробити висновки.

Інтенсивний розвиток морського та річкового транспорту на території українських губерній тісно пов'язаний з процесами, що відбувались у Російській імперії у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. Чорне море перетворилося на центр розміщення та функціонування найбільших у Росії пароплавних компаній «Добровільний флот» і «Російське товариство пароплавів і торгівлі».

Митний захист південноукраїнського вугледобувного та залізорудного басейнів у кінці ХІХ ст., а також зміна торговельної кон'юнктури, переорієнтація експортних комунікацій на чорноморські порти після російсько-німецької

торговельної війни 1891 – 1893 рр. позитивно вплинули на розвиток комерційних пароплавних компаній у цьому регіоні.

Незважаючи на позитивні аспекти створення й діяльності великих пароплавних компаній Чорного та Азовського морів, історичні факти доводять неспроможність російського уряду розробити перспективні плани розвитку комерційного суднобудування та його цільового фінансування. Відсутність державної волі у цьому питанні не давала змоги досягнути транспортної незалежності від іноземних держав.

дять неспроможність російського уряду розробити перспективні плани розвитку комерційного суднобудування та його цільового фінансування. Відсутність державної волі у цьому питанні не давала змоги досягнути транспортної незалежності від іноземних держав.

ЛІТЕРАТУРА

1. Алавердов Э.Г. Внешняя торговля России через порты Черного и Азовского морей в конце XIX – нач. XX вв. – Ростов-на-Дону: Изд-во государственного университета, 1975. – 217 с.
2. Вєсь Екатеринослав. 1911 год. – Екатеринослав, 1911. – 432 с.
3. Вєсь Екатеринослав. 1912 год. – Екатеринослав, 1912. – 456 с.
4. Державний архів Запорізької області (далі ДАЗО). – Ф. 84, оп. 1, спр. 278, арк. 12, 13, 15, 19.
5. ДАЗО. – Ф. 84, оп. 1, спр. 113, арк. 94 – 99.
6. Завальнюк К.В. Торгівля промисловими товарами між Україною та Білорусією у другій половині XIX ст. // Український історичний журнал. – 1998. – № 3. – С. 43 – 52.
7. История городов и сел УССР: Херсонская область / За ред. А.Т. Мельникова. – К.: Укр. Сов. Энциклопедия, 1983. – 511 с.
8. История отечественного судостроения: – Л.: Судостроение, 1996. – Т. 2. – 543 с.
9. Лемачко Б.В., Яровой В.В. Краткий очерк деятельности Российского общества пароходов и торговли // Гангут, СПб., 1992. – Вып. 2. – С. 77 – 85.
10. Логинов С.П. Мировое судостроение и состав торгового флота. – М. – Л.: Госстройиздат, 1933. – 344 с.
11. Одесской таможне 200 лет (1795 – 1995) / Под ред. начальника Одесской таможни М.Н. Ковальчука. – Одесса, 1995. – 202 с.
12. Очерк деятельности Киевского округа путей сообщения. – К.: Изд-во МПС, 1913. – 32 с.
13. Памятная книжка Таврической губернии. 1915 год. – Симферополь, 1915. – 443 с.
14. Промышленность и торговля в законодательных учреждениях. – СПб., 1912. – Кн. 1. – С. 305–307.
15. Полное собрание законов Российской империи (далі ПСЗРИ) – Т. 12. – Устав путей сообщения. – СПб., 1916.
16. ПСЗРИ. – Т. XI. Устав Торговый. – Ст. 105 – 107, 111, 183, 184.
17. Речной флот (паровой и непаровой) по переписи 1895 г. и судостроение в 1892 – 1896 годах в Европейской России. – СПб.: Изд-во статист. отд. МПС, 1898. – 142 с.
18. Статистический ежегодник на 1914 год. – СПб.: Изд. ЦСК МВД, 1914. – 756 с.
19. Таможенное дело в России / Сборник документов. – М.: ЮПАПС, 1998. – Т. 2. – 504 с.
20. Яковлев И.И. Корабли и верфи: Очерки истории отечественного судостроения. – Л.: Судостроение, 1983. – 305 с.