

354326

Инженеръ В. Захаровъ.

**Пояснительная записка къ вопросу объ учрежденіи
свободныхъ гаваней и свободныхъ складовъ.**

Архангельскъ.
Губернская Типографія.
1917.

Инженеръ В. Захаровъ.

**Пояснительная записка къ вопросу объ учрежденіи
свободныхъ гаваней и свободныхъ окладовъ.**



Архангельскъ.
Губернская Типографія.
1917.

Пояснительная записка къ вопросу объ учрежденіи свободныхъ гаваней и свободныхъ складовъ.

Государства Западной Европы послѣ введенія таможенной системы, способствовавшей развитію національной промышленности и внутренней торговли, но сильно стѣснявшей внѣшнюю, предприняли рядъ мѣръ для предоставленія послѣдней наибольшей возможной свободы безъ ущерба для ресурсовъ страны.

Какъ извѣстно, для этой цѣли нѣкоторые города объявлялись порто-франко, а въ болѣе поздній періодъ, со второй половины семнадцатаго столѣтія, наряду съ порто-франко учреждались свободные склады и были изданы законы о безпошлинномъ ввозѣ иностранныхъ товаровъ для переработки и обратнаго вывоза.

Дальнѣйшій ростъ міровой промышленности и торговли, обострившаяся конкуренція и международная экономическая борьба заставили изыскать еще болѣе совершенные способы освобожденія внѣшней торговли отъ стѣснительныхъ формальностей таможеннаго режима, сохраняя въ то же время интересы фиска.

Учитывая то обстоятельство, что внѣшняя торговля, находясь въ тѣсной связи съ національной промышленностью и торговымъ мореплаваніемъ и способствуя экономической жизни страны, является однимъ изъ главныхъ средствъ накопленія народнаго богатства и обезпеченія на случай экономическихъ кризисовъ, войнъ и т. п. осложненій, государства Западной Европы, а во главѣ ихъ Германія, затративъ значительныя денежныя суммы, создали для внѣшней торговли тѣ условія, при которыхъ развитіе ея несомнѣнно обезпечено, тѣмъ болѣе, что на этомъ пути, жизненность и правильность котораго доказана достигнутыми результатами, очевидно будутъ приниматься и дальнѣйшія, диктуемая даннымъ моментомъ, мѣропріятія.

Принимая мѣры для удешевленія себѣ стоимости производства вывозимыхъ предметовъ, къ пониженію провозной платы до рынковъ сбыта, къ пониженію накладныхъ расходовъ, лежащихъ на вывозимые предметы, къ установленію срочной и быстрой доставки, государства приняла одновременно дѣйствительныя мѣры для освобожденія внѣшней торговли отъ таможенныхъ формальностей и необходимости оплаты товаровъ таможенными пошлинами до выпуска ихъ въ оборотъ.

Къ числу послѣднихъ мѣръ принадлежитъ институтъ свободныхъ гаваней, впервые въ 1888 году введенный Германіей, примѣру которой послѣдовали Австро-Венгрія, Италия, Данія, Черногорія и Швеція; во Франціи введеніе института свободныхъ гаваней стоитъ на очереди. Что касается Англии, Голландіи и Бельгіи, то въ силу отсутствія въ этихъ государствахъ сколько нибудь серьезныхъ стѣсненій для внѣшней торговли вслѣдствіе учрежденія института свободныхъ гаваней надобности не имѣлось.

К. Ю. Медзиховскій на стр. 141—142 слѣдующимъ образомъ характеризуетъ свободную гавань современнаго западно-европейскаго типа: „свободной гаванью называется опредѣленное мѣсто въ портовомъ городѣ, въ которомъ разрѣшается привозить иностранные товары безъ оплаты таможенной пошлины и безъ соблюденій какихъ-либо таможенныхъ формальностей, хранить ихъ безъ ограниченія срокомъ, производить надъ ними различныя манипуляціи, вплоть до промышленной переработки, и производить все допускаемыя закономъ торговыя операціи.

Въ противоположность порто франко на территории свободной гавани не разрѣшается проживание лицамъ, не имѣющимъ отношеній къ эксплуатаціи и охранѣ свободной гавани, не разрѣшается розничный торгъ, не разрѣшается потребление неоплаченныхъ пошлиной товаровъ.

Все товары, отправляемые изъ района свободной гавани внутрь страны, оплачиваются пошлиной на общемъ основаніи.

Такимъ образомъ при учрежденіи свободной гавани имѣется въ виду единственно устраненіе стѣснительныхъ для внѣшней торговли таможенныхъ формальностей и, слѣдовательно, облегченіе для торгующихъ сношеній съ иностранными государствами, но не снабженіе населенія беспошлинными иностранными товарами, какъ въ порто-франко.

Свободная гавань современнаго западно-европейскаго типа, устраняя все нежелательныя явленія и послѣдствія порто-франко, представляетъ собой совершенный коррективъ къ протекціонной системѣ, не нарушая принциповъ послѣдней, представляя торговлѣ неоцѣнимую свободу дѣйствій, безсрочный и безпроцентный кредитъ таможенныхъ пошлинъ и, самое существенное, выигрышъ во времени какъ для самой торговли, такъ и для перевозочныхъ предпріятій.

Германія.

Согласіе на устройство свободныхъ гаваней на р. Эльбѣ и Везерѣ въ 1888 году было дано Германскимъ Имперскимъ Правительствомъ не вполне добровольно и съ нѣкоторымъ предубѣжденіемъ, каковое разсѣялось и замѣнилось противоположнымъ взглядомъ вскорѣ послѣ учрежденія и открытія и эксплуатаціи свободныхъ гаваней въ Гамбургѣ и Бременѣ.

Затѣмъ была открыта свободная гавань въ Данцигѣ, а въ настоящее время въ Германіи имѣется одиннадцать портовъ, въ которыхъ функционируютъ свободныя гавани и предположено учрежденіе въ портахъ Любекъ и Гамбургъ.

Для сужденія о томъ, насколько введеніе института свободныхъ гаваней благотворно отразилось на торговлѣ, далѣе приводятся цифровыя данныя о работѣ портовъ до и послѣ введенія въ нихъ свободныхъ гаваней.

Германія, первая положившая починъ, разрѣшила задачу совмѣщенія свободы торговли и строго таможеннаго режима кореннымъ образомъ.

Это доказывается не только языкомъ цифръ ея торговыхъ оборотовъ, не только несомнѣннымъ фактомъ захвата морской торговли и такимъ грознымъ документомъ, какъ настоящая міровая война. И можетъ быть сомнѣнія въ томъ, что только высокое экономическое развитіе страны даетъ возможность Германіи, почти совершенно изолированной, вести борьбу уже въ теченіе двухъ лѣтъ съ цѣлой Европой. Экономическое развитіе Германіи покоится на внѣшней торговлѣ, процвѣтанія которой Германія и создала свои свободныя гавани.

Гамбургъ.

Свободная гавань открыта въ 1888 году.

ГОДЫ.	Торговые обороты по привозу и вывозу.		Движение морскихъ судовъ.		Гамбургскій морской торговый флотъ.	
	Въ двойныхъ центр. нетто.	Цѣнность въ тыс. марокъ.	Число судовъ.	Вмѣстим. регистр. тон.	Число судовъ.	Вмѣстим. регистр. тон.
1900	144.	4.091.834	26272	16.087.673	802	988.656
1901	143.964.470	3.980.580	25670	16.735.182	868	1.086.594
1902	149.656.537	4.186.682	26593	17.432.163	922	1.178.801
1903	158.929.651	4.423.112	28101	18.377.187	979	1.242.643
1904	161.108.615	4.702.574	29659	19.221.273	1021	1.265.842
1905	176.486.849	5.211.858	30278	20.759.348	1087	1.361.721
1906	189.441.164	5.844.619	31564	22.046.789	1135	1.452.583
1907	208.124.260	6.379.533	32980	24.143.670	1166	1.528.430
1908	204.264.105	5.766.071	32592	23.633.018	1183	1.558.871

Изъ цифръ таблицы видно, что послѣ открытiя свободной гавани торговые обороты порта къ 1908 году повысились по вѣсу на 278,3% и по цѣнности на 184,5%, движенiе судовъ, вошедшихъ и ушедшихъ изъ порта, возросло по числу на 132,2%, по объему на 205,4%, морской торговый флотъ возросъ по числу на 84,8% и по объему на 140,5%.

Одновременно съ открытiемъ свободной гавани въ Гамбургѣ были открыты такія же въ Кугсгавенѣ, служащiя аванъ-портомъ и перевалочнымъ пунктомъ для Гамбургскаго порта, и нѣсколько позже въ Альтонѣ.

Первоначально городъ Альтона, сливающiйся съ Гамбургомъ, былъ включенъ въ общую таможенную черту во то время, какъ Гамбургъ имѣлъ свободную гавань.

Благодаря этому торговля Альтоны сильно упала, торговый флотъ, приписанный къ Альтонѣ, сильно сократился, такъ въ 1880 году его грузооборотъ былъ равенъ 10.000 регистр. тоннъ, а въ 1890 году, т. е. два года спустя послѣ открытiя свободной гавани въ Гамбургѣ, она равнялась лишь 1441 регистр. тоннъ.

Для конкуренцiи съ Гамбургомъ правительство въ февралѣ 1902 года открыло въ Альтонѣ свободную гавань.

Результаты такой мѣры не замедлили доказать ея цѣлесообразность, что видно изъ слѣдующаго: грузооборотъ Альтоны въ 1901 году равнялся 173462 тонн., въ 1902 году онъ былъ равенъ 184942 тонн., а въ 1907 году онъ равнялся уже 957969 тонн., т. е. увеличился на 451,2% противъ 1901 года, причемъ за тотъ же перiодъ времени торговый флотъ Альтоны съ 1401 регистр. тоннъ въ 1901 году въ 1907 году достигъ 5748 регистр. тоннъ, т. е. увеличился на 453%.

Бременъ и его аванъ-порты: Бременгавенъ, Геестемюнде и Браке.

Свободныя гавани въ Бременѣ и его аванъ-портахъ открыты въ 1888 году.

Наиболѣе оборудованы порты Бременъ и Бременгавенъ, играющiй почти самостоятельную роль въ торговлѣ, порты же Геестемюнде и Браке благодаря слабой оборудованности и небольшой глубинѣ остались аванъ-портами, способствующими развитiю торговли въ Бременѣ.

Приводимая ниже таблица относится къ портамъ Бремену и Бременгавену.

Г О Д Ы.	Торговые обороты по привозу и вывозу.		Движение морскихъ судовъ.		Бременъ и Бременга- венск. морск. торго- вый флотъ.	
	Въ двой- ныхъ центн. нетто.	Цѣнность въ тыс. мар.	Число судовъ.	Вмѣстимостъ регр. тоннъ.	Число судовъ.	Вмѣстимостъ регр. тоннъ.
1887— 91	21.470.000	703.650			344	324.918
1897—901	36.901.000	1.055.805			472	450.132
1901	39.357.000	1.196.290				
1902	40.862.000	1.236.548	8699	5.989.100	613	646.914
1903	44.744.000	1.419.253	8868	6.364.580	629	682.537
1904	43.293.000	1.509.698	8662	6.394.929	635	693.892
1905	48.148.000	1.561.314	9119	6.806.243	629	695.796
1906	51.835.000	1.719.553	9112	7.021.386	663	765.635
1907	56.499.000	2.131.679	10730	8.213.496	731	840.834
1908	49.064.000	1.942.211	11017	7.671.497		

Ввиду отсутствія данныхъ отдѣльно для ввоза и вывоза моремъ и внутренними сухопутными и водяными путями за 1887—91 и 1897—901 годы размѣры торгового оборота за эти годы опредѣлены въ ‰ отношении, руководствуясь результатами дальнѣйшихъ лѣтъ, причемъ для ввоза ‰ равенъ 60‰ и вывоза 50‰.

Изъ таблицы видно, что съ введеніемъ института свободной гавани торговые обороты увеличились по вѣсу на 128,5‰, по цѣнности на 176,2‰, движение судовъ съ 1902—1908 г. увеличились по числу на 26,6‰, по вмѣстимости на 28,5‰, торговый флотъ увеличился съ 1887—1907 г. по числу на 106,7‰, по вмѣстимости на 158,8‰.

Штетинъ.

Свободная гавань открыта въ сентябрѣ 1898 года.

Г О Д Ы.	Торговые обороты по привозу и вывозу.		Движение морскихъ судовъ.		Торговый морской флотъ Штетина.	
	Въ двойныхъ центр. нетто.	Цѣнность въ тыс. мар.	Число судовъ.	Вмѣстим. регистр. тон.	Число судовъ.	Вмѣстим. регистр. тон.
1898	31.787.150	—	—	—	204	38.407
1899	31.169.310	—	—	—	212	41.912
1900	32.808.890	—	—	—	202	52.825
1901	32.134.150	—	—	—	200	51.971
1902	30.992.950	—	8841	2.924.875	207	55.191
1903	32.369.210	—	8593	2.936.658	210	58.058
1904	38.709.980	—	10264	3.618.112	216	67.424
1905	38.400.630	—	10094	3.691.510	219	76.067
1906	41.869.740	—	10303	3.992.514	219	77.879
1907	46.399.960	—	10327	4.332.043	222	77.079
1908	44.902.690	—	10382	4.035.138	217	72.085

Данные для Штетинскаго порта не полны. Нѣтъ стоимости ввезенныхъ и вывезенныхъ товаровъ, что касается остальныхъ рубрикъ, то получаемъ, что съ открытіемъ свободной гавани грузооборотъ порта по

вѣсу возросъ на 41,3⁰%, движеніе судовъ съ 1902—1908 годъ возросло по числу на 17,4⁰%, по вмѣстимости на 37⁰%, морской торговый флотъ возросъ по числу судовъ на 6⁰% и по объему на 87,7⁰%.

Данцигъ.

Свободная гавань открыта въ Апрѣлѣ 1899 года.

Г О Д Ы.	Торговые обороты по привозу и вывозу.		Движеніе морскихъ судовъ.		Торговый морской флотъ Данцига.	
	Въ двойныхъ центр. нетто	Цѣнность въ тыс. мар.	Число судовъ.	Вмѣстим. регист. тон.	Число судовъ.	Вмѣстим. регистр. тон.
1898	14.459.430	207.501				
1900	15.106.100	222.007				
1902	14.776.920	203.449	2708	1.005.580	23	12.363
1903	16.219.770	227.024	2741	1.007.700		
1904	13.901.660	203.120	2904	1.052.287		
1905	15.237.550	220.349	3540	1.071.431	23	12.785
1906	18.116.210	273.116	3551	1.171.656	22	12.360
1907	17.077.200	266.336	3431	1.162.940	22	11.948
1908	19.756.190	300.071	3787	1.289.162	21	11.719

Изъ цифръ таблицы видно, что торговые обороты порта со времени введенія института свободной гавани увеличились по вѣсу на 36,6⁰% по цѣнности на 44,6⁰%, движеніе судовъ съ 1902—1908 г. увеличилось по числу на 39,8⁰%, по объему на 28,2⁰%, торговый флотъ уменьшился по числу на 8,7⁰% и по объему на 5,2⁰%.

Изъ приведенныхъ выше таблицъ, данныя которыхъ относятся исключительно къ морскимъ торговымъ оборотамъ, будемъ имѣть слѣдующее:

общіе обороты морской торговли для пяти главнѣйшихъ портовъ—Гамбурга, Бремена, Бременгавена Штетина и Данцига въ періоды, ближайше къ открытію свободныхъ гаваней или непосредственно совпадающіе съ нимъ, равнялись 121.706-580 двойныхъ центнеровъ въ 1908 г. возрасли до 317.986.985, т. е. увеличились на 161,2⁰%, причемъ національный морской торговый флотъ съ вмѣстимости въ 1,011.297 (безъ Данцига) регист. тон, увеличился до 2.481.790 рег. тон. (безъ Данцига и принимая для Бремена и Бременгавена цифру 1907 года), т. е. увеличился на 145,4⁰%.

Необходимо обратитъ вниманіе на то обстоятельство, что въ 1908 г. во всѣхъ портахъ было замѣчено нѣкоторое пониженіе дѣятельности, причемъ 1907 г. даетъ болѣе благоприятныя цифры.

Въ приведенныхъ выше таблицахъ, какъ сказано выше, приведены лишь результаты торговыхъ оборотовъ даннаго порта исключительно въ морскомъ сообщеніи.

Но очевидно съ развитіемъ морской торговли въ данномъ порту, должны развиваться его обороты и по внутреннимъ сухопутнымъ и воднымъ сообщеніямъ, этотъ фактъ подтверждается статистическими данными.

Такъ, для Гамбурга торговые обороты по привозу и вывозу товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ и по р Эльбѣ въ періодъ 1881—90 равнялись въ среднемъ 42.370.000 дв. цент. въ 1908 г. эти обороты равнялись 132,422.228 двойн. цент., т. е. возросли на 226,7⁰%, для Бремена и Бременгавена торговые обороты по вывозу по внутреннимъ сухопутнымъ и воднымъ путямъ въ 1887—91 году равнялись 16.743.000 двойн.

цент., въ 1908 г. они достигли 41.128.000, т. е. увеличились на 145,6%; для Данцига торговые обороты по желѣзнымъ дорог. и р. Вислѣ за 1902 г. равнялись 18.465.480 двойн. цент., въ 1908 г. достигли 27.087.530 двойн. цент., т. е. возрасли на 46,6%.

Австро-Венгрія.

Вслѣдъ за Германіей Австро-Венгрія въ портахъ Триеста и Фиуме взамѣнъ порто-франко ввела институтъ свободныхъ гаваней.

Триестъ.

Свободная гавань, учрежденная въ 1891 году.

ГО Д Ы.	Торговые обороты по привозу и вывозу.		Движеніе морскихъ судовъ.		Торговый морской флотъ Триеста.	
	Количество въ тыс. квинтал.	Цѣнность въ тыс. мар.	Число судовъ.	Вмѣстим. регистр. тон.	Число судовъ.	Вмѣстим. регистр. тон.
1891	13.000					
1895	14.251					
1900	19.029					
1902	19.996	725.588	20.796	5.000.588		
1903	21.051	781.961	20.141	5.463.192		
1904	22.514	906.449	19.932	5.890.430		
1905	23.099	918.839	18.226	6.010.824		
1906	25.922	1.061.381	18.888	6.134.130		
1907	28.000	1.093.000	20.181	6.846.882		
1908	27.828	1.000.400	21.304	7.211.465		

Такимъ образомъ со времени учрежденія свободной гавани торговые обороты моремъ увеличились въ 1908 г. на 190,9%, причемъ съ 1902—1908 г. это увеличение выразилось въ 90%; цѣнность возросла на 37,9%, движеніе судовъ по числу ихъ возросло лишь на 2,4%, но по вмѣстимости на 44,2%.

Триестскій морской торговый флотъ въ 1890 г. имѣлъ вмѣстимость 137.000 тонн., въ 1899 г. вмѣстимость его была 172286 тон., а въ 1908 вмѣстимость его равнялась 328.246 тон., т. е. возрасла на 139,5% противъ вмѣстимости 1890 г.

Фиуме.

Свободная гавань учреждена въ 1891 г.

ГО Д Ы.	Торговые обороты по привозу и вывозу.		Движеніе морскихъ судовъ.		Морской торговый флотъ Фиуме.	
	Въ тысячахъ квинталовъ.	Цѣнность въ тыс. крон.	Число судовъ.	Вмѣстим. регистр. тон.	Число судовъ.	Вмѣстим. регистр. тон.
1890	8.303	—	—	1.328.903		49.800
1891	10.334			2.410.123		
1900	11.802			2.410.123		63.000
1903		257.888	15.037	3.541.771	191	91.511
1904		270.421	15.837	3.970.145	188	91.387
1905	13.949	295.719	17.027	4.225.825	189	92.085
1906	13.428		16.157	4.131.317	189	95.423
1907	16.027	308.708	16.423	4.331.321	196	111.779
1908	14.674		17.414	4.226.560		

Въ таблицѣ видно, что послѣ учрежденія свободной гавани торговые обороты по вѣсу возрасли на 76,6%, движеніе морскихъ судовъ по объему возрасло на 218,5% и собственный флотъ по объему возросъ на 124,4%.

Такимъ образомъ въ годъ открытія свободныхъ гаваней общій оборотъ портовъ Триеста и Фиуме равнялся 23334 тыс. квинт., а въ 1908 г. онъ достигъ 52502 тыс. квинт., т. е. увеличился на 125% и національный торговый флотъ, имѣвшій въ 1890 г. вмѣстимость 186800 рег. тоннъ, въ 1908 г. имѣлъ ихъ уже 440025, т. е. увеличился на 135,3%.

Какъ и въ Германіи увеличеніе морского торговаго оборота порта вызвало такое же увеличеніе и оборотовъ по внутреннимъ сухопутнымъ сообщеніямъ, такъ для порта въ 1891 г. привозъ и вывозъ сушею равнялся 9.900 тыс. квинт., въ 1908 г. тотъ же привозъ и вывозъ уже равнялся 20.469 тыс. квинт., т. е. увеличился на 106,7%; для порта Фиуме привозъ и вывозъ сушею въ 1890 г. равнялся 6.986 тыс. квинт., въ 1908 г. тотъ же привозъ и вывозъ уже равнялся 14.249 тыс. квинт., т. е. увеличился на 103,9%.

Данія.

Копенгагенъ.

Свободная гавань открыта въ 1894 году.

Данныя, приведенныя К. Ю. Медзыховскимъ, не столь полны, какъ для предыдущихъ портовъ.

По приведеннымъ даннымъ, торговые обороты по привозу и вывозу товаровъ моремъ въ 1902 г. достигали 6074 мил. датск. фунт., въ 1906 г. они равнялись 7.428, т. е. увеличились на 22,3%, приходящихъ судовъ (свѣдѣній объ отходѣ нѣтъ) въ 1898 г. было 24693 общей вмѣстимостью 3.600.826 рег. тон.; въ 1907 г. ихъ было 22869 при общей вмѣстимости 4.343.343 рег. тон., такимъ образомъ число судовъ уменьшилось на 7,3%, но вмѣстимость ихъ увеличилась на 20,6%, торговый морской флотъ Копенгагена въ 1894 г., насчитывалъ 478 судовъ вмѣстимостью 132.295 рег. тон., а въ 1906 г. тотъ же флотъ состоялъ изъ 658 судовъ, вмѣстимостью 328.378 рег. тон., т. е. увеличился по числу судовъ на 37,6%, а по вмѣстимости на 148,2%.

Данныхъ о сухопутныхъ торговыхъ оборотахъ порта не имѣется.

Италія.

Въ Италіи въ отличіе отъ другихъ государствъ въ видѣ коррективна и таможенной системѣ принять институтъ складовъ „депозито-франко“, значительно отличающихся отъ свободныхъ складовъ по доставленнымъ для торговли удобствамъ, но отличающиеся отъ свободныхъ гаваней отсутствіемъ свободнаго воднаго пространства, прилегающаго къ отведенной подъ склады портовой территоріи.

Склады „депозито-франко“ были введены послѣ закрытія порто-франко, причемъ въ виду меньшихъ удобствъ, представляемыхъ складами, нарождается мысль о своевременности замѣны ихъ свободными гаванями обще-европейскаго типа.

Генуя.

Склады депозито-франко учреждены въ 1877 г. Въ годъ открытія складовъ торговые обороты Генуи по привозу и вывозу моремъ равнялись 841.196 тонн., въ 1908 г. эти обороты равнялись 6.175.559 тон., т. е. увеличились на 634,1%; общее число судовъ, пришедшихъ черезъ Генуэзскій портъ въ 1880 г. равнялось 4179 судамъ вмѣстимостью 2,651.000 рег.

тон., въ 1906 г. черезъ Генуэзскій портъ прошло 13265 судовъ вмѣстимостью 13,548,907 рег. топ., такимъ образомъ движеніе судовъ возрасло по числу ихъ на 217,4%, а по вмѣстимости на 411,%.
 Морской торговый флотъ Генуи въ 1895 году насчитывалъ 688 судовъ вмѣстимостью 341,985 рег. тон., въ 1906 г. онъ насчитывалъ 629 судовъ вмѣстимостью 524.481 рег. тон., такимъ образомъ по числу судовъ флотъ уменьшился на 8,6%, но по вмѣстимости увеличился на 53,4%.

Торговые обороты Генуэзскаго порта по ввозу и вывозу сухихъ путемъ въ 1902 г. равнялись 3.779 609 тон., въ 1908 г эти обороты равнялись 4.723.875 тон., т. е увеличились почти на 25%.
 Въ Венеци склады депозито франко были открыты въ 1891 году. Торговые обороты порта Венеци въ 1890 г. по ввозу и вывозу равнялись 2.050.000 тон., въ 1907 г. эти обороты равняли 3,677.000 тон., т. е. увеличились на 79.3%.

Черногорія.

Свободная гавань въ Черногоріи въ портѣ Антивари; она открыта въ октябрѣ 1902 года, но данныхъ объ ея работѣ въ моемъ распоряженіи не имѣется, да и едва ль по нимъ можно было бы судить о результатахъ, достигнутыхъ открытіемъ гавани.

Почти непрерывныя войны и другія неблагоприятныя политическія конъюнктуры не могли не тормозить спокойную дѣятельность гавани.

Къ приведеннымъ выше цифрамъ, подтверждающимъ достаточно вліянія учрежденія свободныхъ гаваней на развитіе внѣшней національной торговли и національнаго морского флота, слѣдуетъ указать, что онѣ помогли Германіи не только занять второе мѣсто послѣ Англии размѣрами своего торговаго флота, но и помогли освободиться въ значительной степени отъ бывшихъ ранѣе монопольныхъ распредѣлительныхъ центровъ морского грузооборота въ Англии.

Такъ по даннымъ Фрейтага, ввезено въ Гамбургъ въ милл. марокъ:

Изъ внѣвропейскихъ странъ	въ 1866—1870—116—21%
	въ 1899—1890—675—50%
	въ 1896—1900—1163—60%
Изъ Англии	въ 1866—1870—359—65%
	въ 1899—1890—400—31%
	въ 1896—1900—415—21%,

такимъ образомъ, до открытія свободныхъ гаваней ввозъ товаровъ изъ Англии достигалъ 65% всего количества, а черезъ шесть лѣтъ послѣ открытія онъ уже равнялся только 21%.

Сопоставляя цифры морского ввоза и вывоза Германіи до и послѣ открытія свободныхъ гаваней—о таковыхъ же для Англии получаемъ, что Англія послѣ открытія въ Германіи свободныхъ гаваней—утратила свое первенство въ морской торговлѣ въ пользу Германіи, что видно изъ слѣдующаго:

По ввозу.

Гамбургъ	въ 1880 г.	ввозилъ на 879 милл. марокъ	
Бременъ	" 1900 г.	" " 2.209	" ув. на 152,4%
	" 1880	" " 372	" "
	" 1900	" " 749	" " 101,4%
Лондонъ	" 1880	" " 2.829	" "
	" 1900	" " 3.518	" " 24,4%
Ливерпуль	" 1880	" " 2,149	" "
	" 1900	" " 2,294	" " 6,8%

По вывозу.

Город	Год	г. вывозилъ на	милл. мар.	увел.	Процент
Гамбургъ	1881	1212			
	1900	1636			34,9%
Бременъ	1881	223			
	1900	332			48,8%
Лондонъ	1881	1792			
	1900	1830			5%
Ливерпуль	1881	2162			
	1900	2051			5,1%

Россія.

По примѣру Западной Европы Россія, послѣ введенія протекціонной таможенной системы, въ видѣ корректива къ ней учредила въ нѣкоторыхъ портахъ порто-франко, но какъ и въ западной Европѣ опытъ показалъ, что, не принеся существенной пользы для развитія національной торговли, порто-франко наносятъ значительный ущербъ фиску.

Въ силу этого порто-франко были закрыты, но въ дальнѣйшемъ Россія не послѣдовала примѣру Запада и никакихъ коррективовъ взаменъ закрытыхъ порто-франко не сдѣлала и до настоящаго времени, хотя вопросъ о ихъ необходимости признавался и правительствомъ и общественными организаціями.

Такъ министерство торговли и промышленности въ представленіи въ Государственную Думу о закрытіи порто-франко во Владивостокѣ (въ 1907 г.) опредѣленно высказывается за учрежденіе взаменъ уничтожаемаго порто-франко вольной гавани, а совѣтъ сѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства въ 1909 г. обратился ко всѣмъ биржевымъ комитетамъ съ запросомъ о своевременности и цѣлесообразности учрежденія свободныхъ гаваней въ Россіи. Всѣ биржевые комитеты за исключеніемъ Рижскаго въ общемъ признали учрежденіе и своевременнымъ и цѣлесообразнымъ.

Рижскій комитетъ призналъ для Балтійскаго моря подобныя сооруженія бесполезными, но призналъ ихъ полезность для портовъ Чернаго моря.

Такимъ образомъ и правительство и представители торговли и сельскаго хозяйства, т. е. представители класса, составляющаго около 15% всего населенія Россіи (принимая подраздѣленія Д. Менделѣева), опираясь на весь матеріалъ вопроса, уже давно признали своевременность и цѣлесообразность учрежденія свободныхъ гаваней; какъ извѣстно, практическаго разрѣшенія вопросъ этотъ пока еще не получилъ; казалось бы, что теперь разрѣшеніе его является одной изъ неотложныхъ мѣръ для успѣннаго выполненія намѣченныхъ экономическихъ задачъ.

Основныя положенія, общія для всѣхъ свободныхъ гаваней:

1. Надежное огражденіе и охрана со стороны моря и суши въ цѣляхъ недопущенія ввоза въ страну неоплаченныхъ пошлиной товаровъ.
2. Ограниченіе количества входовъ и выходовъ.
3. Возможность нагрузки и выгрузки товаровъ безъ соблюденія таможенныхъ формальностей.
4. Свобода вывоза транзитныхъ грузовъ за границу.
5. Разрѣшеніе ввоза въ районъ свободной гавани и храненія товаровъ отечественнаго происхожденія.

6. Допущеніе операций надъ ввозными иностранными товарами.
7. Право имѣть въ свободной гавани торговыя конторы и производить оптовую торговлю.

8. Право выдачи вариантовъ.

Запрещенными являются:

1. Производство розничнаго торга.
2. Потребленіе неоплаченныхъ пошлиной товаровъ.
3. Проживаніе въ районѣ свободной гавани.
4. Производство ночныхъ работъ безъ особаго разрѣшенія.
5. Выгрузка и храненіе въ свободной гавани запрещенныхъ къ ввозу товаровъ.

Кромѣ того въ большинствѣ гаваней воспрещена широкая фабрично-заводская дѣятельность (кромѣ судостроенія, которое разрѣшается вездѣ).

Копенгагенъ и Антивари—свободныя гавани (со всѣми устройствами), въ Фиуме—свободные склады, въ Гамбургѣ—складочныя помѣщенія устроены и эксплуатируются акціонерными обществами, въ Данцигѣ—свободная гавань и склады устроены желѣзной дорогой, въ Штетинѣ—городскимъ управленіемъ.