

УДК 656.61.339.165.4(470.1)

КРАСАВЦЕВ Лев Борисович, доктор исторических наук, профессор кафедры теории и истории государства и права Поморского государственного университета имени М.В. Ломоносова. Автор более 190 публикаций, в т.ч. двух монографий

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ РОССИИ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ БЕЛОГО МОРЯ В НАЧАЛЕ XX века

Статья посвящена развитию внешней торговли в начале XX века через порты Белого моря. Отмечается особая роль Архангельского порта, проблемы, особенности региона, возрастание роли лесного экспорта. Рост внешней торговли автор связывает с постройкой железной дороги к Архангельску и началом дноуглубительных работ.

Внешняя торговля, морские порты, экспорт, импорт, рыба, лесоматериалы

Внешняя торговля России на Европейском Севере во второй половине XIX века находилась в состоянии застоя и упадка. Это объяснялось обмелением устья р. Северной Двины, что препятствовало заходу новых больших железных паровых судов, а также отсутствием железной дороги. Свою роль сыграло также закрытие в 1862 году в Архангельске военного порта и Соломбальской судовой верфи. Только проведенные в конце века дноуглубительные работы и создание для этого казенного предприятия – Управления работ по улучшению Архангельского порта, а также постройка железнодорожных веток Архангельск–Вологда и Пермь–Котлас дали второе рождение Архангельскому порту и всей внешней морской торговле Белого моря.

Данные о внешней торговле через порты Белого моря приведены в табл. 7, они свидетельствуют об устойчивом ее росте в 1900–1913 годах. Определенную роль сыграла и организация в 1904 году Управления Архангельского морского порта.

Первый морской порт России Архангельск снова занял лидирующее положение среди других портов Севера. Удельный вес импорта, проходящего через него, в 1901 году составлял 97%, в 1913 – 98,9, а экспорта – 83 и 75,2% соответственно (табл. 7). За 14 лет до Первой мировой войны количество приходящих судов заграничного плавания, в т.ч. иностранных, выросло почти в два раза. Привоз грузов внешней торговли увеличился в 2,5 раза, вывоз вырос более чем в 2 раза. Причем вывоз по-прежнему значительно превышал привоз. Так, в 1900 году вывоз по стоимости превысил привоз в 7 раз, в 1913 году – в 5,4, а по весу – в 10 и 8,6 раза соответственно. Это объясняется тем, что с Севера вывозились объемные сырьевые продукты невысокой стоимости, а привозились более дорогостоящие.

Приведенные данные свидетельствуют о продолжающейся тенденции увеличения удельного веса лесных материалов. На второе место выходит вывоз пшеницы и овса. Резко сокра-

Таблица 1

ОСНОВНЫЕ СТАТЬИ ВЫВОЗА ИЗ АРХАНГЕЛЬСКОГО ПОРТА В 1900, 1903 годах¹

Наименование товара	Объем товара, тыс. р.	
	1900 год	1903 год
Лесоматериалы	7742	24 459
Пшеница	1994	2204
Овес	694	340
Мука ржаная	336	59
Лен его продукты	954	31
Пек и смола	449	—
Прочие	381	366
Всего	12 548	27 459

щается вывоз льна и продуктов из него. Удельный же вес лесных материалов уверенно возрастает: 61,7% в 1900 году и 89,2% в 1903². Архангельск все больше превращается в порт лесоэкспортного направления. С ростом мирового рынка резко возрос спрос на строительную древесину – сосну и ель – для возникшей целлюлозно-бумажной промышленности. Спрос на так называемый беломорский лес стимулировал развитие крупной лесной промышленности. Поэтому лесопильная промышленность по своим оборотам и по своему значению в экономике Севера заняла первое место. Основная работа по механической обработке леса производилась в Архангельске и Онеге. В противоположность соседним Швеции и Финляндии, где лесозаводы расположены сравнительно равномерно по всей территории и находятся в местах заготовки леса, в Архангельской губернии на месте произрастания сырья такие заводы отсутствовали.

Помимо направления течения рек на размещение лесозаводов оказало влияние то, что Архангельск и другие места расположения лесопильных заводов были одновременно и морскими портами. Лесоматериалы, сплавленные по северным рекам к их устьям, поступали на заводы и после распиловки грузились прямо с причалов заводов на морские суда для вывоза за границу. Другой причиной сосредоточения лесозаводов в Архангельске явилось отсутствие других удобных путей сообщения для вывоза леса, а также малонаселенность края. Сказывалось и монопольное владение лесом казной.

В конце XIX века началось лесопиление на Кольском полуострове: в 1898 году построен лесозавод в Умбе, в 1899 – вблизи Колы. В 1903 году построили завод «Стелла Поларе» в устье р. Печоры. За 1891–1900 годы валовая продукция лесопиления выросла в пять раз³. Обилие высококачественного строевого и поделочного леса, возможность его транспортировки водным путем, дешевизна рабочей силы привлекали на Север и иностранных, и российских предпринимателей.

Лесопиление сразу приобрело крупнокапиталистический характер. Специфика Севера: удаленность от внутренних рынков, необходимость долгого хранения товара на складах из-за замерзания морских портов, – требовала больших капиталовложений. Отсюда и крупный характер производства. По количеству рабочих на один завод, по числу рам и по производительности архангельские заводы превосходили заводы других губерний. На всех заводах погрузка материалов производилась непосредственно с заводских складов и причалов. После экономического кризиса 1900 года усилилась концентрация лесопиления. Крупные заводы составляли около четверти всех предприятий, но производили более половины лесных товаров⁴.

В 1906 году создается объединение «Союз архангельских лесопромышленников», учредителями которого стали Северное товарищество «Сурков и Шергольд», АО «Норд» и торговый дом «Ульсен, Стампе и К^о». В объединение вошло 17 крупных лесопильных фирм. Эти

предприятия в 1911 году произвели 3/5 всей продукции. Архангельский лесопромышленный узел стал наиболее крупным в стране. Архангельские лесозаводы по размерам производства превосходили аналогичные предприятия не только в России, но и за рубежом. Командное положение в лесной промышленности Севера занимал иностранный, преимущественно английский капитал. В Архангельске в 1914 году половина заводов находилась в собственности иностранцев и в их же руках было $\frac{3}{4}$ вывоза леса с Севера⁵.

Будучи отрезанной бездорожьем от внутренней России, лесопильная промышленность Архангельской губернии истари снабжала лесом иностранные рынки, преимущественно Англии, Голландии, Бельгии, Франции, Германии и Италии. Лесопиление Архангельска все более четко приобретало экспортное направление. Отсюда большая зависимость от зарубежных рынков. Количество и качество вывозимых товаров зависели от требований зарубежных рынков.

Вывоз пиленого леса (досок) за 10 предвоенных лет вырос в 2 раза. Резко вырос вывоз круглого леса, который был разрешен с 1898 года и увеличился к 1913 году более чем в 60 раз⁶. Вывоз шпал и полушпал начался с 1900 года. В 1908 году была отправлена первая партия целлюлозного леса. Значительно увеличился вывоз фанеры.

Основным получателем лесных материалов была Англия. На ее долю приходилось до 60% вывоза пиломатериала⁸. Круглый лес в основном шел в Голландию и Германию, шпалы – в Англию, Голландию и Бельгию, полушпалы – в Голландию. Дрова закупали Англия и Франция, архангельские доски отправлялись даже в Австралию.

Отправкой леса за границу занималось большое количество фирм. В 1909 году среди отправителей леса было 34 фирмы, а в 1911 – только 26, т.е. их число уменьшается. Среди наиболее крупных отправителей леса выделялись Удельный завод, отправивший в 1911 году 57 пароходов и 1 корабль. Сурков и Шергольд отправили 26 пароходов, Э. дес Фонтенес также 26. Товарищество «А. Чудинов и К^о» отправили 31 пароход, Братья Вальневы также 31⁹.

В последнем предвоенном 1913 году отмечалось, что «...виды на экспорт леса неблагоприятные благодаря банкротству многих фирм. Лесная торговля не получает надлежащего покровительства, т.к. банки гарантируют «удивительный» кредит людям малого понятия и еще меньшей опытности, которые строят лесопильные заводы и скоро становятся банкротами. Такие люди только сбивают цены через свою неопытность и солидные фирмы тоже закрывают свои дела, чтобы избежать убытков. Так, за последние 10 лет обанкротилось несколько фирм»¹⁰.

Таблица 2

АССОРТИМЕНТ ЛЕСНОГО ЭКСПОРТА ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА В 1904–1913 годах⁷

Наименование товара	Годы					
	1904	1909	1910	1911	1912	1913
Доски, тыс. стандартных дюжин	1404	1991	2253	2030	2346	2878
Лес круглый, тыс. бревен	127	226	311	333	249	539
Телеграфные столбы, тыс. шт.	нет данных	7,7	19,8	25,1	1,0	нет данных
Жерди, тыс. шт.	нет данных	5,4	10,1	5,4	1,3	нет данных
Шпалы, тыс. шт.	150,6	29,3	1,4	20,5	30,3	121,8
Полушпалы, тыс. шт.	–	394	236	267	256	511
Шахтные подпорки (пропсы), тыс. шт.	–	13,5	13	12,7	17,9	нет данных
Дрова, англ. куб. сажень	2685	62 800	55 600	53 100	48 400	нет данных

ИСТОРИЯ

Отмечались и другие трудности в развитии лесозэкспорта. Так, Беломорская конференция судовладельцев все время повышала свои фрахты. Не все благополучно было и у отправителей леса. Отмечалась «страшно медленная погрузка» – пароход вместимостью 1000 стандартов стоял под погрузкой целый месяц. Экспортеры не грузят палубный груз во время дождя и два часа после него¹¹. А ненастные дни летом в Архангельске – довольно частое явление. Вышесказанное наглядно подтверждает, что нерегулируемая конкуренция, неуправляемые рыночные отношения часто приводили к серьезным сбоям в экономике.

Наряду с увеличением лесозэкспорта из Архангельска возрастал вывоз леса, в основном пиленого, из малых портов Белого моря.

В структуре экспорта все больше места занимали полуфабрикаты. Не располагая развитой промышленностью по механической и особенно химической обработке древесной массы, Россия экспортировала на Запад, например, полушпалы, из которых потом западные фирмы изготавливали ценный товар на зарубежный рынок. Известный исследователь истории Архангельска А.Н. Попов (1890–1939) оценивал убыток от вывоза полуобработанного леса в 100 млн р.¹⁵ Архангельские лесопромышленники учитывали конъюнктуру мирового рынка и хищнически относились к лесу, допуская переруб. Тем более, что казна, как монопольный владелец лесных угодий, с одной стороны, попустительствовала лесопромышленникам, а с другой – была не в состоянии рационализировать лесное хозяйство.

Таблица 3

ВЫВОЗ ЛЕСА ИЗ ПОРТОВ БЕЛОГО МОРЯ В 1895–1913 годах¹²

Порты	Вывоз леса, тыс. р.	Вывоз в стандартах		Кол-во судов (1913 год)
		1895 год	1911 год	
Онега	225,2	1587,7	35 060	71
Сорока	464,5	767,7	26 905	42
Мезень	325,3	958,6	20 722	40
Кемь	279,4	514,2	14 205	21
Ковда	281,1	904,8	21 911	36
Кереть	–	–	3179	6
Умба	–	43,0	7070	14
Печора	–	661,7	14 825	26

Всего в 1913 году из малых портов было вывезено 143 877 стандартов леса на 256 судах, и экспорт по сравнению с 1910 годом вырос на 40%. Вывозился лес на иностранных судах, в основном норвежских. Так, из 26 судов, пришедших в Печору, 24 были норвежские. Лес из малых портов уходил в основном в Англию¹³. Экспортом леса из этих портов занималось 13 фирм: из Онеги – «Онежское лесопромышленное товарищество», «Бр. Фритенбрдер», «Бр. Вагер», из Ковды – «А. Берген», «Н. Русанов и сын», «К. Стюарт», из Кеми – «Товарищество кемских лесопильных заводов», из Сороки – «П. Беляев и наследники», из Керети – «Бр. Савины», из Умбы – также «П. Беляев и наследники» и из Печоры – «Стелла Поларе»¹⁴.

По-прежнему, как и в XIX веке, в вывозе из Архангельска определенное место занимали смоляные товары¹⁶.

Второе место в экспорте из Архангельска занимали хлебные товары. В этом отношении большую роль сыграла постройка железной дороги Пермь–Котлас. Увеличился также подвоз хлеба из приволжских губерний и Сибири.

Постоянный вывоз пшеницы начался с 1898 года, хотя эпизодически она вывозилась еще с 1860-х годов. Первая партия сибирской пшеницы была отправлена в 1899 году. В дальнейшем вывоз пшеницы из Архангельска значительно колебался, достигая максимума в 1904, 1909, 1911 годах и резко уменьшаясь в 1908 и 1912 годах, что обычно определялось

Таблица 4

ВЫВОЗ ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА СМОЛЯНЫХ ТОВАРОВ В НАЧАЛЕ XX века

Годы	Наименование товара		
	смола-бочки	пек-бочки	скипидар-пуды
1900	74489	16560	13417
1905	72227	12429	46630
1912	74499	26045	—

Таблица 5

ВЫВОЗ ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА ХЛЕБНЫХ ТОВАРОВ В 1900–1913 годах¹⁷

Наименование товара	1900	1904	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Пшеница	2076	4641	195	5292	2554	3907	173	1916
Овес, тыс. пудов	1218	320	283	1971	578	54	820	340
Мука ржаная, тыс. пудов	380	314	—	138	114	3	48	43

общим урожаем в стране. Доставлялась пшеница в Архангельск в основном по р. Северной Двине из Котласа и частично по железной дороге. Основным конкурентом Архангельска по вывозу пшеницы была Балтика, т.к. морские фрахты из Архангельска были выше, чем из портов Балтики. К тому же отношение архангельских городских властей к дальнейшему развитию хлебной торговли было довольно прохладным. В отчете о работе Архангельского порта за 1904 год отмечается, что «...отношение городского самоуправления к нуждам города, могущим способствовать развитию местной торговли, а следовательно, и доходности города недостаточно интенсивны. Так, город не нашел возможным отремонтировать склады для зерна, где пол пришел в негодность, и экспотеры тогда направили хлебные грузы в Виндаву, понижая тем самым грузооборот порта и подрывая тоговлю с Норвегией»¹⁸.

Экспортом хлеба из Архангельска ежегодно занимались в основном пять фирм: «Русский для внешней торговли банк», «Торговый дом Линдес и К^о», «Торговый дом Л. Дрейфус и К^о», «С.К. Натансон», «В. Мюллер» и «Русско-Китайское коммерческое общество». Ржаная мука вывозилась поморами в Норвегию в рамках поморской меновой торговли и ее вывоз к 1913 году значительно сократился. Пшеница вывозилась в основном в Германию и частично

в Англию. В 1913 году был хороший урожай пшеницы в Западной Сибири, что резко повысило объемы ее экспорта из Архангельска. Фирма Г. Шмидта, занимавшаяся погрузо-разгрузочными работами, построила первый на Севере плавучий зерновой элеватор.

Что касается импорта через Архангельский порт, то в рассматриваемый период основными статьями привоза были рыба и уголь. Так, в 1900 году всего привоз составил 2 683 тыс. пудов на сумму 2 146 тыс. р. Из них привезено рыбы 1046 тыс. пудов на 1073 тыс. р. и угля 967 тыс. пудов на 162 тыс. р., или по весу 57,5% и по цене 45,7%. В 1913 году привезено рыбы 2 043 тыс. пудов на 3 094 тыс. р. и угля 4 405 тыс. пудов на 502 тыс. р., что составило 71,2% по стоимости¹⁹. Таким образом, импорт рыбы вырос почти в два раза, а угля более чем в четыре раза. Рыба привозилась из Норвегии для питания населения, уголь — из Англии как топливо для развивающегося транспорта и промышленности.

Остальные статьи привоза, например, за 1900 год составили (кроме рыбы и угля): морские суда — на 381 тыс. р., машины — на 231 тыс. р., металлы — на 36 тыс. р., ячмень и кукуруза — 158 тыс. пудов на 82 тыс. р., цемент — 163 тыс. пудов на 40 тыс. р., соль — 166 тыс. пудов на 22 тыс. р. и др.²⁰

В привозе в Архангельск большую роль играл импорт из Норвегии рыбы, в основном соленой и

ИСТОРИЯ

сушеной трески и сельди. Доля привозной торговли с Норвегией в общем объеме импорта была довольно высокой и колебалась от 47 до 73%, тогда как удельный вес вывоза в Норвегию был незначителен – всего несколько процентов²¹. Основная масса рыбы привозилась в Архангельск. Далее рыба отправлялась на продажу в Вологодскую, Вятскую, Олонецкую, Пермскую и другие губернии. С установлением регулярных пароходных сообщений Мурман – Петербург рыба стала отправляться на пароходах на Балтику. Собственные уловы рыбы не могли удовлетворить спрос населения Архангельской губернии и петербургского рынка. Поэтому систематически рос ввоз норвежской рыбы и сельди.

Причем норвежская рыба поступала на русских судах, в основном на поморских парусниках, в рамках меновой поморской торговли. Поэтому она ввозилась беспошлинно (льгота для поморов) и, естественно, сбивала цены на рыбу с Мурмана, что способствовало сокраще-

Значительная часть рыбы в Архангельске сразу же перегружалась на пароходы и отправлялась на Балтику. Это «переkreщивание» рыбы (так говорили в Поморье) создавало видимость отправки из Архангельска как бы своего улова. Разумеется, если бы техника отечественного рыболовства была бы на современном для того времени уровне, если бы поморам оказывалась бы серьезная помощь в сбыте продукции промысла, то Россия могла бы резко сократить ввоз рыбы из-за рубежа. Хотя следует признать, что среди русской общественности в то время по данному вопросу были разные мнения. Но факт остается фактом: за норвежскую рыбу приходится ежегодно платить по 2-3 млн р.²³ К тому же помимо Архангельска рыба из Норвегии ввозилась также и в Онегу, и даже в Мезень.

Что касается прихода иностранных судов в Архангельск, то по странам приводятся следующие данные.

Таблица 6

ПРИХОД ИНОСТРАННЫХ СУДОВ В АРХАНГЕЛЬСК В 1900–1913 годах²⁴

Государство	1900	1905	1910	1913
Англия	94	78	70	98
Норвегия	65	102	137	175
Германия	58	94	101	119
Швеция	27	37	64	48
Нидерланды	22	28	63	76
Дания	29	–	42	34
Бельгия	3	41	16	19
Франция	–	–	–	1
Испания	–	–	5	–
Всего	298	380	498	570

нию мурманского промысла. Источники того времени с тревогой отмечали, что «...количество трески, необходимого предмета питания местного населения, вывозимого с русского мурманского берега, ежегодно уменьшалось, тогда как ввоз трески из Норвегии значительно возрос. Так, в 1913 г. было ввезено с Мурмана в Архангельск трески 4800 тонн и в Петербург 3260 тонн, а из Норвегии 32700 тонн, т.е. в четыре раза больше, тогда как 10 лет назад из Норвегии было ввезено 13000 тонн»²².

Видно, что в начале века сокращается число приходящих английских судов, которые ранее занимали первое место. Резко возрастает количество норвежских судов – они выходят на первое место. Увеличивается количество судов из Германии и германский флаг выходит на второе место. Также возрастает число голландских судов. Увеличение числа приходящих норвежских и голландских судов свидетельствует не о росте торговли с этими странами, а об активном участии судов этих стран

в международных перевозках. Имея относительно высокоразвитый флот, эти государства успешно конкурируют на международном фрахтовом рынке, предлагают свои услуги для перевозки грузов иностранных фрахтователей и зарабатывают на экспорте своих транспортных услуг.

По своему грузообороту Архангельский морской порт занимал в те годы седьмое место среди портов России. Он значительно уступал Санкт-Петербургу, грузооборот которого в 1912 году составил 358 млн пудов, Баку (351 млн), Одессе (284 млн), Риге (227 млн), Николаеву (146 млн) и Батуми (75 млн). По обороту

в денежном выражении занимал 18-е место, уступая еще Ростову, Ревелю, Бердянску, Мариуполю, Феодосии²⁵. Архангельск уступал другим портам по обороту в рублях, т.к. через порт шли на экспорт дешевые лесные товары, а стоимость привоза была очень незначительна, в основном также недорогая рыба. Но уже тогда многие видели несомненное преимущество Севера перед прочими морскими бассейнами страны. Здесь было открытое море, дающее выход в Мировой океан и, следовательно, доступ для сообщения со всеми морями и странами, что и подтвердилось в годы Первой и Второй мировых войн.

Таблица 7

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ СЕВЕРА В 1900–1913 годах

Показатели	Годы						
	1900	1902	1904	1906	1908	1911	1913
<i>Данные по всем портам Белого моря</i>							
Количество иностранных судов, пришедших в порты	385	504	552	558	611	1057	1192
Привоз товаров, млн. р.	2,0	2,0	2,6	2,5	2,5	4,0	5,1
Вывоз товаров, млн р.	15,0	15,0	19,0	22,0	17,0	29,1	36,4
<i>Данные по Архангельскому порту</i>							
Количество судов, пришедших в порт в т.ч. иностранных	577	651	659	708	648	819	966
	298	330	343	390	414	449	570
Привоз товаров млн пудов млн р.	2,6	2,7	3,2	2,2	3,3	4,9	7,5
	1,9	1,9	2,1	2,3	2,4	3,7	5,0
Вывоз товаров млн пудов млн р.	21,7	27,5	30,3	38,8	43,6	53,1	64,7
	12,5	11,1	14,2	17,5	12,4	21,9	7,4

Примечания

¹ ГААО (Гос. арх. Арх. обл.). Ф. 48. Оп. 1. Д. 301. Л. 569; Д. 569. Л. 592, 603.

² Подсчитано по: ГААО. Ф. 48. Оп. 1. Д. 301. Л. 29; Д. 569. Л. 592.

³ Пинхенсон Л.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Л., 1962. С. 127, 328.

⁴ Там же. С. 327.

⁵ Там же. С. 328.

⁶ Судостроение. 1912. № 8. С. 61.

⁷ Составлено по: ГААО. Ф. 6. Оп. 2. Д. 58. Л. 81, 82; Ф. 305. Оп. 1. Д. 113. Л. 13; Ф. 48. Оп. 1. Д. 14. Л. 47.

- ⁸ Отчет о состоянии Архангельского морского порта за 1911 г. С. 794.
⁹ ГААО. Ф. 48. Оп. 2. Д. 301. Л. 24.
¹⁰ Там же. Д. 22. Л. 25.
¹¹ Там же.
¹² Составлено по: ГААО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 70. Л. 15; Оп. 2. Д. 58 Л. 82; Ф. 48. Оп. 2. Д. 22. Л. 27.
¹³ ГААО. Ф. 48. Оп. 2. Д. 22. Л. 27.
¹⁴ Там же. Оп. 1. Д. 507. Л. 40.
¹⁵ Попов А.Н. Архангельская промышленность и меры к ее развитию. Архангельск, 1919. С. 11.
¹⁶ ГААО. Ф. 48. Оп. 1. Д. 14. Л. 30.
¹⁷ Составлено по: ГААО. Ф. 48. Оп. 1. Д. 301. Л. 24; Д. 569. Л. 592, 603.
¹⁸ ГААО. Ф. 48. Оп. 1. Д. 14. Л. 30.
¹⁹ Сост. по: ГААО. Ф. 6. Оп. 2. Д. 58. Л. 81; Оп. 6. Д. 82а. Л. 1; Ф. 305. Оп. 1. Д. 113. Л. 13; Ф. 48. Оп. 2. Д. 22. Л. 17, 18.
²⁰ ГААО. Ф. 305. Оп. 1. Д. 113. Л. 13.
²¹ Подсчитано по: ГААО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 64. Л. 16.
²² ГААО. Ф. 48. Оп. 2. Д. 22. Л. 23.
²³ Пинхенсон Л.М. Указ. соч. С. 137
²⁴ ГААО. Ф. 48. Оп. 2. Д. 22. Л. 9, 10, Ф. 305. Оп. 1. Д. 93. Л. 63, 65.
²⁵ Матченко И.П. Обзорение Российской империи сравнительно с важнейшими государствами. Киев, 1913. С. 198.

Krasavtsev Lev

RUSSIA'S FOREIGN TRADE THROUGH THE PORTS OF THE WHITE SEA IN THE EARLY 20TH CENTURY

The article is devoted to the foreign trade development in the early 20th century through the ports of the White Sea. A special part of the Arkhangelsk port is marked in the article as well as problems, specific features of the region, the growing role of forestry exports. The author supposes that the growth of foreign trade was connected with the construction of the railroad to Archangelsk and the beginning of dredging works.

Контактная информация:
e-mail: lyamtceva.alex@pomorsu.ru (Лямцева А.И.)

Рецензент – *Лизунов П.В.*, доктор исторических наук, профессор кафедры философии и культурологи Северодвинского филиала Поморского государственного университета имени М.В. Ломоносова