

УДК 94(450).05+338.246

Д.В. Мазарчук¹, И.А. Мурашко²¹канд. ист. наук, доц., проректор по учебной работе
Академии управления при Президенте Республики Беларусь²преподаватель каф. экономической теории
Академии управления при Президенте Республики Беларусьe-mail: bande_nere@mail.ru**ПУБЛИЧНО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В СФЕРЕ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ:
ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ (НА МАТЕРИАЛЕ ВЕНЕЦИАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ)**

Проведен анализ системы организации торговых морских конвоев (инканто), существовавшей в Венецианской республике в XIV–XVI вв. Система конвоев действовала при прямом участии государства, обеспечивавшего их организационную и военную поддержку. Рассмотрены особенности формирования конвоев, проведения аукционов для привлечения капитала, маршруты следования. Проведена оценка сильных и слабых сторон системы инканто в целом и с точки зрения интересов сторон (частного сектора, властей республики). Сделан вывод о соответствии системы инканто основным принципам публично-частного партнерства. Высказано предположение о причинах упадка системы галерных конвоев в связи с общим переформатированием венецианского социума. Сделан вывод о том, что упадок системы инканто был связан с общими изменениями мировой экономической конъюнктуры.

Введение

Механизм публично-частного партнерства (ПЧП), т.е. взаимодействия государства и частного сектора в реализации социально-экономических проектов, в последнее время приобретает все большую популярность. Нормативной базой для реализации ПЧП в Республике Беларусь является Закон «О государственно-частном партнерстве» от 30.12.2015 № 345-3, призванный определить его правовые условия [1].

Конкретные формы сотрудничества публичной власти и частного бизнеса различаются в зависимости от времени и места. Тем не менее согласимся с тем, что в основе ПЧП лежит признание государством роли частного бизнеса в экономике и следующее из этого признание необходимости формирования благоприятного бизнес-климата. Согласимся также с определением, данным В.Г. Варнавским: «Хозяйственное партнерство государства и частного сектора – это институциональный и организационный альянс между государством и частным бизнесом в целях реализации масштабных, национальных и международных, общественно значимых проектов в широком спектре сфер деятельности» [2, с. 29]. Таким образом, публично-частное партнерство осуществляется в сферах особой ответственности государства, представляющих значимость для общества. Поэтому закономерно, что истоки публично-частного партнерства обычно находят в меркантилистской политике государств Нового времени, когда оформившаяся правительственная власть оказывала активную и открытую поддержку значимым крупным предприятиям.

Ярким примером такой поддержки может быть деятельность английских каперов Елизаветинской эпохи (конец XVI в.). Так, во время борьбы с Непобедимой армадой в 1588 г. Англия снарядила лишь 34 из 197 кораблей флота Фрэнсиса Дрейка. Несмотря на наличие негативных сторон такого сотрудничества, «каперство стало социальной силой, способствовавшей оформлению экспансионистской политики государства и подчеркнувшей взаимность многих интересов государства и частного сектора» [3, с. 26].

Еще более известным примером ПЧП является колониальная экспансия, в значительной степени осуществлявшаяся в уникальной организационной форме. Речь идет о британской Ост-Индской компании, названной одним из исследователей «государством-купцом» [4]. Частный капитал и менеджмент в сочетании с военной и политиче-

ской поддержкой со стороны государства привели к появлению на колониальной карте мира Британской Индии. Примечательно, что механизм ПЧП использовался при становлении испанской колониальной системы в меньшей степени, чем британской [5, с. 593–594].

Существующая мода на ПЧП может подталкивать к все более изощренному и глубокому поиску истоков, когда исследователь рискует поддаться «мании происхождения», от которой предостерегал Марк Блок [6, с. 20]. Наиболее известный пример: Левий Матфей – будущий апостол Матфей, как известно, занимался откупом, или сбором податей (Мф. 9:9, Лк. 5:27) [7, с. 2].

Общая характеристика системы галерных конвоев

Не вдаваясь глубоко в прошлое, коснемся одной из исторических форм сотрудничества – системы галерных конвоев, существовавшей в Венецианской республике на протяжении столетий. Наша гипотеза заключается в том, что эта система представляет собой один из ярких примеров действенного и эффективного сотрудничества институтов публичной власти и частного предпринимательства, существовавших в истории. Рассмотрим основные составляющие этой системы в кратком виде.

В Средние века и раннее Новое время Венеция представляла собой дисперсную торговую империю, которая опиралась на множество торговых факторий и опорных пунктов по всему средиземноморскому побережью. Под воздействием ряда факторов на какой-то срок торговая республика стала центром мировой экономики [8, с. 121]. Огромную роль в ее возвышении играла торговля с Левантом: фактически Светлейшая республика выступала единственным каналом поступления в европейские страны таких традиционных «восточных» товаров, как пряности и специи.

Формы ведения торговли купеческими семействами и предприятиями, как и формы организации мореходства в средневековой Венеции, отличались многообразием. Рассматриваемая нами система представляла собой использование при значительном участии государства военных и торговых галер в целях обеспечения безопасности на море на ведущих коммерческих направлениях.

Единый термин для обозначения описываемой системы в историографии не утвердился; разные авторы используют следующие понятия: *incanto* (в точном смысле – конвойные аукционы), *tuda* (галерные конвои), *galere da mercato* (торговые галеры). Полагаем, что использование первого из них вполне оправданно, поскольку именно на аукционе определялись все существенные условия предприятия, включая технические вопросы мореплавания.

У истоков системы инканто находилась частная морская торговля, которой венецианцы занимались с момента возникновения республики. С другой стороны, с созданием инканто частное коммерческое мореплавание сохранилось, оставив за собой обширный сегмент перевозки основных объемных грузов, в частности, зерна и вина. Этим занимались на большегрузных парусных судах (навах и когах), тогда как в инканто для перевозки товаров использовали галеры. Поскольку привлечение военных галер обходилось дорого, то за перевозками по системе инканто закрепились грузы, имеющие большую ценность при небольшой емкости: шелк, пряности и специи, золото и драгоценности [9, с. 125; 10, с. 122].

Проникновение государства в систему организации морской торговли началось в Венеции в 1314 г., когда первые галерные конвои под государственным покровительством ушли во Фландрию (в Брюгге). В последующие десятилетия были организованы новые регулярные маршруты, число которых к 1462 г. достигло восьми. Торговая республика оказалась связана с основными торговыми факториями как в Средиземноморье (Александрия, Бейрут, Эг-Морт, Тана и т.д.), так и за его пределами (Антверпен, Брюг-

ге, Лондон). Последней была открыта т.н. «линия» (*ligne du Trafego*); этот маршрут объединил всю торговую сеть африканского побережья Средиземного моря от Александрии через Крит и далее в порты Магриба [9, с. 339; 11, с. 85].

В середине XV в. система инканто достигла расцвета. В период с 1440 по 1455 г. общее число нанимаемых частными лицами торговых галер колебалось в год от 9 до 20, в среднем равняясь 14; общий груз этих галер составлял 3–4 тыс. т [12, с. 346]. После падения Константинополя в 1453 г. система галерных конвоев стала приходить в упадок. К четвертому десятилетию XVI в. действовали лишь два маршрута, выделившиеся из некогда единого, – бейрутский и александрийский [11, с. 85; 13, с. 88].

Формально система инканто представляла собой наем государственных военных и торговых галер. При этом первые служили охраной (конвоем) для вторых. Наем галер осуществлялся посредством аукциона (*incanto*; лат. *incantum*), давшего название всей системе. Первый такой аукцион был проведен в 1319 г., хотя пробное использование государственных галер для коммерческого плавания было осуществлено еще в 1294 г. [14, с. 49–50]. В дальнейшем аукционы стали проводиться ежегодно.

Перед аукционом венецианский Сенат определял все условия будущего плавания: число галер и состав конвоев; маршруты, включая порты захода; даты отправления, возвращения и продвижения по маршруту; перечень перевозимых товаров; стоимость паев; состав экипажа и его жалование; степень свободного усмотрения капитана судна. После этого галеры конвоя выставлялись на аукцион. Насколько походы морских галер считались значимыми для Венецианской республики, свидетельствует тот факт, что все решения по данному вопросу принимались Сенатом в присутствии не менее 80 членов (при этом по всем прочим вопросам кворум составлял 75 сенаторов).

Решения Сената (*Incanti*) заносились в реестры и объявлялись глашатаями с моста Риальто. Там же проводились первые аукционы (в последующем – на Пьяцетте Сан-Марко, рядом с колоннами). Примечательно, что длительность аукциона определялась временем горения свечи. В аукционе могли принимать участие только венецианские патриции, предварительно доказавшие перед специальной комиссией (*Avogadori de Comùn*) свою состоятельность и платежеспособность [14, с. 49–52]. Тот, кто выигрывал аукцион (патрон галеры), являлся фрахтовщиком, отвечавшим за оснащение галеры и выплату заработка экипажу. Обычно патроны принадлежали к знатнейшим венецианским семействам [15, с. 83]. Патрон, в свою очередь, взимал с купцов фрахт в соответствии с нагруженными товарами. Сделка на аукционе считалась совершившейся после того, как патроны оплачивали все галеры данного конвоя. В противном случае документы возвращались в Сенат, который менял условия выставленного на аукцион конвоя в сторону удешевления.

Контракт на перевозку груза на галере обычно делился между купцами на 16 или 24 доли-«карата». При этом участники (*parzenevoli* или *caratarii*) разделяли риски и прибыль пропорционально количеству их паев, а в случае необходимости несли солидарную ответственность [14, с. 44–49; 16, с. 137–153]. Во главе конвоя стоял капитан (*capitano*), который назначался Сенатом из числа патрициев высокого ранга. Кроме того, эти лица должны были пользоваться всеобщим уважением. Капитан выступал в качестве последней инстанции по важнейшим вопросам, которые могли возникнуть во время плавания, а также командовал военными силами конвоя. Капитан давал клятву лично венецианскому дожу и подписывал соглашение (*comissio*), оговаривавшее его права и полномочия. Перед выходом в море он был обязан проверить состояние каждой галеры и в случае необходимости отдать распоряжение об устранении недостатков. Во время плавания капитанам иногда приходилось принимать решения, противоречившие интересам купцов (вплоть до сброса товара в море во время шторма) или экипажа (отказ

в повышении жалования). Во всех случаях капитан должен был в первую очередь руководствоваться интересами государства [14, с. 56–69; 17].

Система инканто как пример публично-частного партнерства

Согласно одному из определений публично-частное партнерство представляет собой «долгосрочное сотрудничество между публичным и частным акторами, в рамках которого они совместно развивают производство и услуги и делят риски, затраты и стоимость ресурсов, связанных с этим производством» [18, с. 598]. Безусловно, она имеет свои преимущества и недостатки [19, с. 17]. К основным выгодам ПЧП относят: совместное использование возможностей публичного и частного секторов при достижении результата; распределение рисков; создание принципиально нового продукта (услуги), недостижимого сепаратными усилиями одной из сторон [7, с. 4]. Рассмотрим систему галерных конвоев с точки зрения получаемых сторонами выгод.

1. Совместное использование возможностей публичного и частного секторов при достижении результата.

1. Государственное участие.

По мнению Б. Думерка, к трем ключевым факторам, обеспечивавшим прибыльность в морской торговле Венеции, относятся регулярность, безопасность и скорость [20, с. 605–607]. Сотрудничество публичного и частного секторов, которое проявилось в организации системы инканто, позволило развить данные показатели до максимально возможного оптимума. Главной особенностью и преимуществом системы инканто была защита, которую могла обеспечить Венецианская республика, от любой формы организованного насилия [9, с. 125]. Государство, заинтересованное в защите своих торговых путей, обеспечивало их безопасность путем вооружения всех больших торговых галер. На каждом корабле размещалась артиллерия и находился небольшой отряд арбалетчиков из числа молодых нобилей. Галера конвоя также оснащалась артиллерией (из-за узкого корпуса этих галер это была куршейная пушка, дополненная орудиями меньшего калибра). Такого вооружения обычно было достаточно, чтобы отражать нападения пиратов, а иногда даже и военных кораблей противника. Кроме того, совместное плавание небольшой галерной флотилии давало дополнительные гарантии сохранности груза при штормах.

Государство также брало на себя расходы по строительству как галер конвоя, так и больших торговых галер (*galere da mercato*).

Еще одним преимуществом государственного участия в организации морской торговли было создание венецианской монополии на перевозку отдельных видов грузов. В частности, длительное время система инканто являлась единственным механизмом торговли такими ценными товарами, как восточные специи и пряности. На какое-то время венецианские купцы фактически монополизировали импорт специй в Западную Европу, получая на этом огромные доходы. Известно, что стоимость груза одной только галеры, прибывшей из Бейрута или Александрии, в континентальную Европу в XV в. могла достигать 200 тыс. дукатов (700 кг золота) [12, с. 346]. В 1414–1431 гг. галеры этих левантинских маршрутов перевозили в год товаров и драгоценных металлов стоимостью, эквивалентной 12 т серебра, в 1449–1468 гг. – 17 т серебра [21, с. 264]. Фландрский конвой 1409 г. нес грузы на общую сумму 460 тыс. дукатов, т.е. полторы тонны золота [17]. Как видно, в условиях неразвитости международного рынка монополия длительное время обеспечивала участникам огромную прибыль.

2. Частное участие.

Основные экономические выгоды государства при организации торговых галерных конвоев заключались не в доходе от фрахта, а в увеличении пошлин на ввоз и вывоз ценных товаров [22, с. 45–46]. Именно поэтому Венецианское государство было

прямо заинтересовано в осуществлении регулярных и безопасных торговых перевозок, взяв в определенный момент их организацию под свой контроль.

Интересы государства в развитии коммерческого мореплавания обеспечивались не только поступлениями от таможенных пошлин, но и развитием военного флота. Галеры были выбраны правительством для международной морской торговли и потому, что их легко можно было использовать в военных целях [9, с. 339]. Помимо наличия артиллерии и воинского отряда на каждой из галер это возможность при необходимости использовать для обороны гребцов. В результате флотилия из 5 галер означала небольшое «войско» в тысячу бойцов [3, с. 127]. Поэтому во время многочисленных войн власти Венеции привлекали торговые галеры с экипажами для военно-морских операций.

Если постройка галер шла под полным контролем государства и на государственном предприятии (Арсенал), то расходы на оплату работы экипажа, затраты на обслуживание, эксплуатационные расходы ложились на патрона, т.е. на частный капитал.

II. Распределение рисков.

Распределение рисков является одним из основополагающих принципов двусторонних отношений в ПЧП. В случае совместной организации морских торговых конвоев государство обеспечивало гарантии от возможных потерь путем тщательного контроля на разных стадиях предприятия. Во-первых, это определение условий аукциона и плавания, осуществлявшееся на самом высоком государственном уровне. Во-вторых, это правила проведения самого аукциона, включая требования к участникам. Наконец, во время подготовки к плаванию и самого плавания соблюдение государственных интересов обеспечивал капитан галерной флотилии, в руках которого были сосредоточены огромные полномочия как в отношении галер и их команд, так и в отношении перевозимых грузов.

III. Создание принципиального нового продукта.

Основным результатом сложившейся в XIV–XV вв. системы инканто явилась организованная на принципиально новом уровне морская торговля. Нигде более в средневековой Западной Европе государство не прилагало столько усилий для защиты коммерческих интересов своих подданных и нигде не задействовало для этих целей дипломатических рычагов. Можно сделать заключение, что система организованной морской торговли под государственным протекторатом явилась результатом длительных усилий, в том числе дипломатических, и территориальных присоединений [16, с. 133].

Многие исследователи отмечают, что полем применения ПЧП являются общественно значимые проекты, зачастую имеющие важное социальное значение. Эта характеристика применима и для системы инканто: в результате ее использования в Венецианской республике сложилась определенная модель социального партнерства, субъектами которого были патрициат (выступавший как с публичной, так и с частной стороны), средние слои населения, рабочий люд. Оговоримся, что система инканто являлась лишь одним из механизмов, обеспечивавших систему социальной стабильности в Венецианской республике на протяжении столетий. Доходами, поступающими за счет морской торговли, распоряжались пайщики, среди которых были как представители патрициата, так и более многочисленных средних слоев общества [20, с. 606; 23, с. 81].

Как уже было сказано, система галерных конвоев обеспечивала занятостью молодых нобилей из малообеспеченных семейств. С учетом того, что они составляли наиболее «беспокойный» в политическом отношении слой общества, это был действенный механизм поддержания стабильности. Ежегодно на бортах галер находилось до 150 представителей этого слоя венецианского общества [9, с. 344–346]. Как заключает К. Жюдде Ларивьер, в результате многомесячного плавания на борту «создавалась символическая связь между членами команды, купцами и нобилиями» [22, с. 46].

Система торговых галер в начале XIV в. оказала прямое влияние на рост производительности венецианского Арсенала, который представлял собой комплекс мастерских, где производили военные корабли, отливали пушки, изготавливали порох [24, с. 130–131]. С 1328 г. помимо традиционных военных галер власти республики начали строить в Арсенале большие торговые галеры (*galere da mercato*). Благодаря размерам и низкой осадке эти корабли были способны нести груз до 750 т [12, с. 343]. На строительстве и снаряжении галер было занято более 2 тыс. человек – целый социальный слой арсеналотти. Обеспечение их работой, а семей пропитанием было еще одним элементом венецианского социального контракта [25, с. 150].

Упадок системы инканто и трансформация венецианского общества

На протяжении более чем двух столетий система инканто являлась эффективным механизмом организации морской торговли товарами, имеющими большую ценность. Неслучайно правила, установленные для нее в середине XIV в., действовали без существенных изменений вплоть до середины XVI в. Более того, «к 1420-м гг. венецианские торговые галеры считались столь успешными, что у них появилось несколько подражателей» [9, с. 125]: система галерных конвоев была заимствована у Венеции другими итальянскими республиками – Генуей и Флоренцией.

Однако во второй половине XV в. система галерных конвоев уже вступила в период упадка [9, с. 348–352]. Для анализа причин этого следует понимать, что система галерных конвоев под патронатом государства сложилась в конкретных условиях: она сформировалась как ответ на затяжной кризис, позволив Венеции стать монополистом в импорте восточных пряностей и специй. До определенного момента система инканто оставалась прогрессивной и благоприятствовала развитию коммерции [14, с. 89]. В результате в Венеции сформировался целый слой купцов, занимавшихся международной торговлей и тесно связанных с республиканской политической элитой. Они «столь полно доминировали... что им не было необходимости в отдельной организационной структуре для этой деятельности» [9, с. 125]. С учетом того, что патроном галеры мог стать только патриций, можно постулировать, что коммерческая и политическая элиты Светлейшей республики по сути представляли собой единое целое. Примечательно, что серрата («закрытие» доступа в Большой совет, т.е. фактическое закрепление наследственного слоя патрициата) относится к тому же периоду времени, что и формирование системы инканто, – между 1280 и 1320 гг. [26, с. 67–84].

Признаками изменения конъюнктуры и начала упадка системы инканто стало сокращение количества маршрутов, а затем и частоты рейсов. Первыми Венеция утратила торговые маршруты в страны северной Европы, что было связано с изменением экономической и политической конъюнктуры. К определяющим кризисным факторам следует отнести перенос основных торговых путей в Атлантику, а также османские захваты в Средиземноморье. После падения Константинополя в 1453 г. восточные маршруты также постепенно приходят в упадок. Количество купеческих галерных конвоев из Венеции резко сокращается, утрачивается прежняя регулярность рейсов. Так, за три года – с 1513 по 1515 – в море вышел только один конвой из двух галер в Бейрут. Последний конвой (в Бейрут) был сформирован в 1569 г. [23, с. 83].

Кроме изменения мировой хозяйственной инфраструктуры на упадок инканто повлиял также ряд внутренних факторов. Детальное исследование Б. Думерка показало, что в системе галерных конвоев накопилось множество практически неразрешимых трудностей. Главной проблемой было несоблюдение сроков походов, все более частые задержки [20, с. 608–612]. При этом одной из главных причин несоблюдения сроков были участвовавшие реквизиции кораблей для государственных нужд, военных и дипломатических [14, с. 78–79; 20, с. 615]. Еще одной трудностью были проблемы, возника-

вше с экипажами галер. Среди корабельных команд нередки были волнения, бегство с корабля из-за чумы, требование повышения зарплаты. С другой стороны, качество нанимаемых команд понизилось, а патроны часто нарушали условия перевозки, перегружая галеры [20, с. 612–613, 615–617; 22, с. 179–236].

Следствием описанных явлений был разлад самой системы партнерских отношений частного и публичного секторов. В результате один из их участников – венецианский патрициат, утратил заинтересованность в системе. Инканто утратила свою прежде безупречную репутацию. Сложилась ситуация, когда арендованные частными лицами государственные галеры чаще нарушали установившиеся правила торгового оборота; сама система стала создавать препятствия для успешного развития торговли.

Доверие к государственным галерам было подорвано, а для конкурентов, напротив, сложились благоприятные условия [20, с. 614–615; 23, с. 87]. В итоге «к концу XVI в. патроны и купцы из числа венецианских патрициев отказались от общих интересов в пользу преумножения частного капитала» [20, с. 619]. Поскольку венецианский Сенат, в чьем ведении находилась система инканто, не мог разрешить накопившихся проблем без нарушения социального равновесия, то следствием стала переориентация патрициата с морской торговли на другие сферы коммерческой деятельности. Теперь патриции стали активно вкладывать свои капиталы в торговые и промышленные предприятия в Терраферме (сухопутная территория Венецианской республики). Известно, что на протяжении XVI в. инвестиции в Терраферму непрерывно росли [21, с. 267]. С другой стороны, государство отказалось от своего участия в морской коммерции. Теперь торговля стала рассматриваться как исключительно частное дело.

Согласимся с утверждением Клэр Жюдд де Ларивьер, что «история публичной навигации и, более широко, венецианской экономики, определялась трансформацией публичной и частной сфер, которая происходила в раннее Новое время» [23, с. 77]. Таким образом, отказ от системы торговых галер был результатом постепенного их разграничения [23, с. 78–90]. Прежняя нерасчлененность публичных и частных интересов у патрициата – одновременно политической и экономической (патроны) элиты – исчезла. На смену ей пришла более бюрократизированная система государственного управления, четко отграниченная от частной сферы. В этой системе не было и не могло быть места инканто.

Заключение

Таким образом, закат системы инканто связан с общим изменением конъюнктуры мировой экономики, потому что инканто была плохо адаптирована к новой социально-экономической ситуации. В этих условиях власти Светлейшей республики уже могли вкладывать значительные ресурсы в коммерческие предприятия. В результате Венеция сузила свои претензии, ограничив их Средиземным морем [20, с. 620]. Морская гегемония в мире перешла от Венеции к новым игрокам, а в рамках самой республики – от государства к частными лицам.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. О государственно-частном партнерстве [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 30 дек. 2015 г., № 345-3 // КонсультантПлюс. Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2017.
2. Варнавский, В. Г. Партнерство государства и частного сектора: теория и практика / В. Г. Варнавский // Мировая экономика и междунар. отношения. – 2002. – № 7. – С. 28–37.

3. Wettenhall, R. The Public-Private Interface: Surveying the History / R. Wettenhall // Challenge of Public-Private Partnerships: Learning from International Experience / ed. by G. Hodge, C. Greve. – Northampton : MA : Edward Elgar Publishing Limited, 2005. – S. 22–43.
4. Фурсов, К. А. Держава-купец: отношения английской Ост-Индской Компании с английским государством и индийскими патримониями / К. А. Фурсов. – М. : КМК, 2006. – 364 с.
5. Кеймен, Г. Испания: дорога к империи / Г. Кеймен. – М. : АСТ, 2007. – 764 с.
6. Блок, М. Апология истории, или Ремесло историка / М. Блок. – М. : Наука, 1973. – 232 с.
7. Greve, C. Introduction / C. Greve, G. Hodge // Challenge of Public-Private Partnerships : Learning from International Experience / ed. by G. Hodge, C. Greve. – Northampton : MA : Edward Elgar Publishing Limited, 2005. – S. 1–21.
8. Бродель, Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. / Ф. Бродель. – М. : Прогресс : Весь мир, 1986–1992. – Т. 3 : Время мира. – 1992. – 679 с.
9. Lane, F. Ch. Venice, a Maritime Republic / F. Lane. – Baltimore : MD : The Johns Hopkins University Press, 1973. – 459 s.
10. Карпов, С. П. Венецианский документ XV в. о торговой навигации в Восточном Средиземноморье / С. П. Карпов // Латинская Романия / С. П. Карпов. – СПб. : Алетейя, 2000. – С. 121–127.
11. Tenenti, A. Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénetiennes, XIV–XVI siècles / A. Tenenti, C. Vivanti // Annales E.S.C. – 1961. – № 1. – S. 83–86.
12. Луццатто, Дж. Экономическая история Италии. Античность и средние века / Дж. Луццатто. – М. : Изд-во иностр. лит., 1954. – 455 с.
13. Fournier, M. Venetian Maritime Supremacy through Time. A Visualization Experiment / M. Fournier // Maritime Networks: Spatial Structures and Time Dynamics / ed. by C. Ducruet. – New York : Routledge, 2016. – S. 77–91.
14. Stöckly, D. Le système de l'Incanto des gales du marché à Venise (fin XIIIe milieu – XVe siècle) / D. Stöckly. – Leiden ; New York ; Köln ; Brill, 1995. – 434 s.
15. Карпов С. П. Пути средневековых мореходов: Черноморская навигация Венецианской республики в XIII–XV вв. / С. П. Карпов. – М. : Вост. лит., 1994. – 158 с.
16. Doumerc, B. L'évolution du capitalisme marchand a Venise: le financement des galere da marcato à la fin du XVe siècle / B. Doumerc, D. Stöckly // Annales H.S.S. – 1995. – № 1. – S. 133–157.
17. Doumerc, B. Le rôle du capitano vénitien: défendre l'équipage ou l'armateur (1480–1520) / B. Doumerc // Actes du 128 congrès national des sociétés historiques et scientifiques. – Paris : Comité des travaux historiques et scientifiques, 2004. – 491 s.
18. Van Ham, H. Building Public-Private Partnerships: Assessing and Managing Risks in Port Development / H. Van Ham, J. Koppenjan // Public Management Review. – 2001. – Vol. 3, № 4. – S. 593–616.
19. Мажинская, М. А. О содержании понятия «государственно-частное партнерство» / М. А. Мажинская // Вестн. Белорус. гос. экон. ун-та. – 2011. – № 4. – С. 12–17.
20. Doumerc, B. La crise structurelle de la marine vénitienne au XV^e siècle: le problème du retard des mude / B. Doumerc // Annales E.S.C. – 1985. – № 3. – S. 605–623.
21. Pezzolo, L. The Venetian Economy / L. Pezzolo // Companion to Venetian History / ed. by E. R. Dursteler. – Leiden : Brill, 2013. – S. 255–289.
22. Judde de Larivière, C. Naviguer, commercer, gouverner. Économie maritime et pouvoirs à Venise (XIV^e–XVI^e siècles) / C. Judde de Larivière. – Leiden : Brill, 2008. – 362 s.

23. Judde de Larivière, C. The «Public» and the «Private» in Sixteenth-Century Venice: From Medieval Economy to Early Modern state / C. Judde de Larivière // Historical Social Research. – 2012. – № 4. – S. 76–94.

24. Lane, F. Ch. Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance / L. F. Lane. – Baltimore : The Johns Hopkins University Press, 1934. – 296 s.

25. Davis, R. C. Shipbuilders of the Venetian Arsenal: Workers and Workplace in the Preindustrial City / R. C. Davis. – Baltimore : MD : The Johns Hopkins University Press, 1991. – 280 s.

26. Rösch, G. The Serrata of the Great Council and Venetian Society, 1286–1323 / G. Rösch // Venice Reconsidered: the History and Civilization of an Italian City-State, 1297–1797 / ed. by J. Martin and D. Romano. – Baltimore ; London : The Johns Hopkins University Press, 2000. – S. 67–88.

Рукапіс паступіў у рэдакцыю 25.09.2017

Mazarchuk D.V., Murashko I.A. Public-Private Partnership in the Sphere of Marine Trade: Historical Experience (on the Material of the Venez Republic)

The article deals with an analysis of the system of trade sea convoys (incanto) existed in the Venetian republic in 14–16th centuries. The system was operated under the direct intervention of the state provided logistical and military support. The formation of convoys, rules of carrying out of the auctions and ways of attraction of the funds, routes of traffic are considered. The article reveals the advantages and disadvantages of the incanto system in general and in terms of the interests of the parties (the private sector / the authorities of the republic). A conclusion is made about the conformity of the incanto system to the basic principles of public-private partnership. Also the article suggests the reasons for the collapse of the system of the galley convoys in connection with the general reformatting of the Venetian society. The conclusion is made about the connection between the decay of the incanto system and general changes in the world economic situation.