



<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2019-18-3-661-682>

Научная статья / Research article

Роль российского правительства в развитии каспийской морской торговли с Персией во второй половине XIX – начале XX в.

Г.Г. Корноухова

Российский университет дружбы народов;
117198, Россия, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6; kornoukhova-gg@rudn.ru

The role of the Russian government in the development of Caspian Sea trade with Persia in the second half of the 19th – early 20th century

Gadilya G. Kornoukhova

Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University);
6 Miklukho-Maklaya St., Moscow, 117198, Russia; kornoukhova-gg@rudn.ru

Аннотация: В статье на основе широкой источниковой базы, которая включает в себя как опубликованные, так и неопубликованные документы, выявленные автором в Архиве внешней политики Российской империи, изучается политика царского правительства в отношении торгового мореплавания на Каспийском море, определяется ее эффективность с точки зрения интенсификации российско-персидского торгового обмена во второй половине XIX – начале XX в. В статье показан процесс обсуждения в обществе во второй половине XIX в. проблем, связанных с заимствованием западноевропейской модели развития морского судоходства, анализируются условия судоходства в каспийской акватории в соответствии с природными характеристиками, состоянием ее портовой инфраструктуры. Подробно останавливаясь на вопросе об объеме товарооборота между Россией и Персией, автор рассматривает деятельность российских судоходных предприятий, характер их взаимодействия между собой, участие в этом процессе государства и приходит к выводу о неоднозначности достигнутых результатов. Взяв курс на развитие срочного пароходства на Каспийском море, царское правительство избрало при этом путь поддержки лишь одного транспортного общества – «Кавказ и Меркурий». Выбранная властями инвестиционная стратегия привела в конечном итоге к установлению монопольного господства последней в результате поглощения ею родственных компаний, что сыграло отрицательную роль в деле развития экономической конкуренции в области торгового судоходства на Каспии.

Ключевые слова: Каспийский регион, пароходные компании, морское судоходство, российско-персидская торговля, частно-государственное партнерство

Для цитирования: Корноухова Г.Г. Роль российского правительства в развитии каспийской морской торговли с Персией во второй половине XIX – начале XX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2019. Т. 18. № 3. С. 661–682. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2019-18-3-661-682>

© Корноухова Г.Г., 2019



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Abstract: This article based on a large body of published and unpublished documents from the Foreign Policy Archive of the Russian Empire (AVPRI). The author analyzes the policy of the tsarist government regarding the development of merchant shipping on the Caspian Sea, and determines its effectiveness in the framework of Russian-Persian economic ties in the second half of the 19th and the early 20th centuries. Special attention is paid to the public discourse on the need for borrowing the Western European model for the development of maritime navigation, as well as to the conditions of navigation in the Caspian area in accordance with the natural characteristics and the available port facilities. Also examined are the volume of trade between Russia and Persia, the activities of Russian shipping enterprises, their interaction among themselves, and the state's intervention in these affairs. The author concludes that the government's policy yielded ambiguous results. After pushing for the introduction of steamboats and Liner Service on the Caspian Sea, the tsarist government decided to support only one transport company, the 'Kavkaz i Merkurii', which then swallowed its competitors. Ultimately, the authorities' investment strategy led to the monopoly and domination of one company, which played a negative role in the development of merchant shipping on the Caspian Sea.

Keywords: Caspian region, shipping companies, merchant shipping, Russian-Persian trade, private-state partnership

For citation: Kornoukhova, Gadilya G. "The role of the Russian government in the development of Caspian Sea trade with Persia in the second half of the 19th – early 20th century." *RUDN Journal of Russian History* 18, no. 3 (August 2019): 661–682. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2019-18-3-661-682>

Введение

В настоящее время чрезвычайную актуальность сохраняет вопрос об укреплении экономического и геополитического присутствия России в Каспийском море в условиях заметного усиления влияния США на политику прикаспийских государств, образовавшихся на постсоветском пространстве¹. Для решения данной проблемы российское правительство в текущем году утвердило план развития российских морских портов в Каспийском бассейне, в пояснительной записке к которому отмечается, что основными задачами данной стратегии является расширение экономических и культурных связей со странами бассейна, а также создание условий для развития данного региона РФ с помощью увеличения грузопотоков международной торговли².

Сравнимые по сложности проблемы стояли перед Россией и в прошлом. Но тогда ей в Каспийском регионе противостояла Великобритания. В качестве инструмента укрепления своих позиций в Каспийском бассейне Россия в этот период активно использовала торговое проникновение в персидские пределы, представлявшие, к тому же, для царских властей чрезвычайно выгодным рынком.

Проблема российско-персидских торговых отношений уже получила свое многостороннее освещение в отечественной историографии. Советский исследователь Н.Г. Куканова, описывая историю развития российско-персидской торговли в XVII – первой половине XIX в., затронула тему торговых маршрутов. Вслед

¹ Читайте об этом подробнее: *Лебедева Е.В.* Каспийский бассейн как источник геополитической конкуренции между США, Россией и Ираном // Вестник Нижегородского университета имени Н.И. Лобачевского. 2013. № 3–1. С. 355–361.

² Правительство утвердило план реализации Стратегии развития морских портов на Каспии // Морские вести. 28.06.2019. URL: http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=79343&sphrase_id=1901704 (дата обращения: 29.05.2019)

за Ф. Корфом и Г.П. Небольсиным она охарактеризовала каспийский морской путь как традиционный и наиболее выгодный для транспортировки российских товаров. Кроме того, Н.Г. Куканова отметила, что в рассматриваемый период он эксплуатировался, как правило, бакинскими судовладельцами и иранскими подданными³.

В конце 1980-х гг. исследователь Х.А. Атаев, анализируя развитие связей Персии и России, выявил основные порты двух стран, их грузооборот и характер перевозимых товаров. Он отметил, что российские суда посещали почти все значительные населенные пункты персидского побережья, выполняя также и функции судов каботажного плавания, что имело большое значение для Персии, так как на ее прибрежной полосе отсутствовали пригодные для передвижения сухопутные дороги⁴.

В современной отечественной историографии тщательно разрабатывается тема зарождения и развития коммерческой деятельности купцов «персиян» в Астраханской губернии в период с XVIII до середины XIX в. Под последними понимаются как собственно персидские купцы, так и азербайджанские коммерсанты. В работах М.М. Имашевой, Э.М. Оздамировой, Р.Н. Пировой раскрывается взаимодействие купцов из Персии с астраханскими таможенными властями, структура их торговой деятельности и отмечаются твердые позиции в коммерческом судовладении на протяжении всей первой половины XIX в.⁵

Отдельные аспекты каспийского торгового судоходства второй половины XIX – начала XX в. получили свое освещение в работах современных авторов. Так, в объемном очерке В.Ю. Гессена рассматривается институциональное развитие пароводного общества «Кавказ и Меркурий»: его устав, состав акционеров, структура управления, экономическая деятельность. Автор высоко оценивает сложившуюся между правительством и обществом модель отношений, которая осуществлялась на основе взаимовыгодного сотрудничества⁶.

И.К. Павлова реконструировала историю деятельности российских транспортных компаний в Персии, отметив при этом стремление правительства под-

³ Куканова Н.Г. Очерки по истории русско-иранских отношений в XVII – первой половине XIX века (по материалам русских архивов). Саранск: Мордовское книжное издательство, 1977. С. 198, 200.

⁴ Атаев Х. Политические и торгово-экономические отношения Северо-Восточного Ирана и России в начале XX века (1900–1917). Ашхабад, 1989. С. 36.

⁵ Имашева М.М. Вопросы русско-азиатской торговли через Астрахань в первой половине XIX века. Саратов: СГАУ, 2010; Оздамирова Э.М. Таможенная политика российского государства в отношении персидского купечества на астраханском направлении русско-азиатской внешней торговли в первой половине XIX века // Вестник Волжского университета имени В.Н. Татищева. 2015. № 4. С. 242–248; Участие азербайджанского купечества в коммерческом мореплавании по Каспийскому морю через астраханский порт в первой половине XIX в. // Научный форум: юриспруденция, история, социология, политология и философия: сборник статей по материалам I Международной заочной научно-практической конференции, ноябрь 2016 г. М., 2016. С. 16–21; Пирова Р.Н. Персидское купечество и астраханская таможня в первой половине XIX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов, 2016. № 12. Ч. 3. С. 126–128; Она же. Привилегированный характер персидского предпринимательства в Астрахани в XIX в. // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2018. № 1. С. 9–16; Она же. Торговый флот астраханского персидского купечества в первой половине XIX века // Современная научная мысль. 2018. № 1. С. 18–23.

⁶ Гессен В.Ю. Структура акционерных обществ и методы управления ими в России (на примере некоторых крупных пароходств) // Очерки истории российских фирм: вопросы собственности, управления, хозяйствования. СПб., 2007. С. 413–657.

чинить частные судоходные компании влиянию крупных объединений, имевших государственные акции⁷.

Проблемы российско-персидских экономических связей нашли определенное отражение и в зарубежной историографии⁸. Так, в ней была выявлена взаимосвязь торгового судоходства с ростом экономических показателей отдельных стран⁹.

В соответствии со сложившейся историографической традицией написана монография английского историка Стюарта Росса Томпстона, в которой анализируется организация инфраструктуры российской внешней торговли в XIX – начале XX в., в том числе связанной с водными путями сообщений¹⁰. Заслуживает внимание вывод автора, согласно которому российские компании в сфере судоходства находились в невыгодном по сравнению с иностранными фирмами положении. Вмешательство со стороны государства оказалось в целом непродуктивным. Более того, правительственная политика, рассматривавшая торговый флот как часть военно-морского потенциала, даже препятствовала эффективной конкуренции российского флота в области торгового судоходства¹¹.

Проведенный историографический обзор показывает, что, несмотря на определенное внимание отечественных и зарубежных исследователей к проблеме Каспия и российско-персидских торговых отношений, ряд ключевых аспектов развития морского судоходства в этом регионе не получили должного отражения, в то время как здесь была своя специфика: в отличие от других акваторий Каспийское море было закрыто для европейских транспортных компаний и потому оказывалось вне европейской конкуренции. Данное положение было юридически оформлено Гюлистанским мирным договором 1813 г. и просуществовало вплоть до начала XX в.¹²

Целью настоящего исследования является определение степени эффективности правительственной политики в развитии торгового мореплавания на Каспий-

⁷ Павлова И.К. Деятельность российских транспортных компаний в Персии в начале XX века (по материалам русских архивов) // Труды объединенного научного совета по гуманитарным проблемам и историко-культурному наследию 2008. 2009. С. 56–67.

⁸ Entner M.L. Russo-Persian Commercial Relations, 1828–1914. Gainesville, University of Florida Press, 1965; Chenciner R., Magomedkhanov M. Persian export to Russia from the sixteenth to the nineteenth century // Iran. 1992. Vol. 30. Pp. 123–130; отдельная глава “Pénétration Pacifique”: Rivers, Railways, Trade and Foreign Advisers затрагивает вопросы торговли между двумя странами: Kazemzadeh F. Russia and Britain in Persia. Imperial Ambitions in Qajar Iran. London; New York: I.B. Tauris, [1968] 2013. 736 p.

⁹ Harlaftis G., Kostelenos G. International shipping and national economic growth: shipping earnings and the Greek economy in the nineteenth century // The Economic History Review. 2012. Vol. 65. No. 4. Pp. 1403–1427; Klemann H.A.M., Schenk J. Competition in the Rhine delta: waterways, railways and ports, 1870–1913 // The Economic History Review. 2013. Vol. 66. No. 3. Pp. 826–847; Federico G., Sharp P. The cost of railroad regulation: the disintegration of American agricultural markets in the interwar period // The Economic History Review. 2013. Vol. 66. No. 4. Pp. 1017–1038.

¹⁰ Томпстон С.Р. Российская внешняя торговля XIX – начала XX в.: организация и функционирование. М., 2008.

¹¹ Там же. С. 63, 106–108.

¹² Подробно о содержании и значении Гюлистанского договора для развития российско-персидской торговли см.: Атаев Х.А. Торгово-экономические связи Ирана с Россией в VIII–XIX вв. М., 1991. С. 90–100.

ском море, ее влияния на увеличение товарооборота между Россией и Персией во второй половине XIX – начале XX в.

Источниковую базу исследования составляют документы транспортного общества «Кавказ и Меркурий», хранящиеся в фонде «Персидский стол» Архива внешней политики Российской империи (Ф. 144), а также статьи и очерки современников, посвященные проблемам развития отечественного торгового мореплавания, содержащие в себе ценный фактологический материал.

Линейное судоходство против трампового

После поражения России в Крымской войне царское правительство усилило внимание к развитию пароходства. Суда с паровыми двигателями Великобритании продемонстрировали высокие скоростные показатели, что стало одним из факторов победы армии союзников в военных действиях середины 1850-х гг. После заключения Парижского трактата в 1856 г. и вплоть до 1896 г. на развитие парового судоходства правительством было выделено более 100 млн руб. в виде различных субсидий пароходным обществам, занимавшимся в том числе коммерческой деятельностью¹³.

Во второй половине XIX в. широкую популярность приобрела идея о том, что российский торговый флот, как и военный, должен развиваться в виде парового. Эту идею на официальном уровне в тот период активно отстаивал капитан 1-го ранга, член Общества для содействия русскому торговому мореходству Леонид Павлович Семечкин, который неоднократно отмечал, что рост торгового флота в мире происходил именно благодаря введению в эксплуатацию пароходов, которые, по его мнению, выполняли «в три раза более работы, чем парусные суда». Доказывая, что «пар повсеместно побеждает парус», он приводил пример того как в Нью-Йорк, через гавань которого проходило три четверти всего завоза в США, пароходы доставляли девять десятых всех доставлявшихся и три пятых всех вывозимых через этот порт заграничных товаров¹⁴.

Заявляя, что «морская торговля всего мира начинает все более и более прибегать к помощи пароходов», Л.П. Семечкин объяснял причину вытеснения последними парусных судов на всех главных торгово-морских линиях быстрходностью пароходов. Это обеспечивало многократное сокращение времени доставки товаров и, соответственно, увеличивало прибыль коммерсантов. «Торговля любит быструю перевозку, – справедливо замечал Л.П. Семечкин, – и так как пароход доказал на деле, что выполняет данную работу в три раза скорее парусного судна и с такими же, если даже не с меньшими издержками, то он быстро забрал в свои руки перевозку не только почты, пассажиров и ценных товаров, но даже и крупных громоздких грузов, про которые тридцать лет тому назад государственные люди утверждали, что грузы эти не могут быть перевозимы иначе как на парусных судах...»¹⁵.

¹³ *Шавров Н.А.* О мерах для развития русского торгового мореходства... С. 372.

¹⁴ *Семечкин Л.П.* О необходимости и возможности развития русского торгового мореплавания и коммерческого судостроения // Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. М., 1886. Вып. XXII. С. 5.

¹⁵ Там же. С. 5–6.

С заменой парусных судов на корабли с паровыми двигателями тесно была связана другая идея – развития линейного судоходства¹⁶ взамен трампового¹⁷ в виде срочного пароходства¹⁸.

Горячим сторонником данной идеи был секретарь Общества для содействия русской промышленности и торговли Константин Аполлонович Скальковский. В своих выступлениях и публикациях он утверждал, что именно срочное пароходство должно было придать сильнейший импульс экономическому развитию России, «поддерживая правильные сношения между самыми отдаленными рынками и позволяя легко сообразоваться с их потребностями и переменами»¹⁹. Он напоминал, что пример правильных морских сообщений подало английское правительство в начале XIX в., которое «не остановилось перед огромными затратами для того, чтобы воспользоваться выгодами парового двигателя» и построить несколько пароходов, поставив их на регулярные рейсы. Постепенно эксплуатация данного вида морского транспорта при помощи помильной платы была передана правительством английским предпринимателям, и эти финансовые затраты в результате принесли выгоду британскому правительству не только в экономическом, но и в военном отношении в годы Крымской кампании²⁰.

Подобные соображения побудили государственных лиц сосредоточиться на вопросе развития пароходства уже во второй половине 1850-х гг., и, хотя первоначальная идея превращения почтовых пароходов в боевые суда была вскоре оставлена, убежденность в значении срочного пароходства в военном отношении сохранялась. С его помощью предполагалось сократить транспортный военный флот в мирное время и использовать его для перевозки войск, провианта и прочего в случае чрезвычайных обстоятельств²¹. В 1856 г. была учреждена особая комиссия для выработки мер с целью поощрения отечественного мореходства. В дальнейшем деятельность правительства была направлена преимущественно на развитие срочных морских сообщений, осуществляемых крупными пароходными предприятиями²².

¹⁶ Линейное судоходство – форма регулярного судоходства, обслуживающая направление перевозок с устойчивыми пассажиро- и грузопотоками и предусматривающая организацию движения закрепленных за линией судов по расписанию с оплатой по тарифу. См.: *Соколов А.И.* Краткий морской коммерческий словарь-справочник. М., 1975. С. 66.

¹⁷ Трамповое судоходство – форма нерегулярного судоходства, не связанная с постоянными портами погрузки/выгрузки.

¹⁸ Линейное судоходство имеет две формы обслуживания – регулярную и срочную. Регулярные судоходные линии предусматривают определенный маршрут и направление следования, базовые порты, в которые обязательно заходят суда данной линии; определенную частоту отхода судов (обычно 2–3 отхода в месяц); категории грузов, тарифы на их перевозку. Из регулярных линий выделяются срочные, поскольку суда, работающие на этих линиях, выдерживают расписание заходов в порты с точностью до даты месяца или дня недели.

¹⁹ *Скальковский К.А.* Срочное и почтовое пароходство в России и за границу. СПб., 1871. Ч. 1. С. 21.

²⁰ Там же. С. 23, 26.

²¹ Там же. С. 36.

²² *Познер М.В.* Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства / М-во финансов, Комис. по вопросу о мерах к поощрению рус. торгового мореходства и судостроения. СПб., 1895. С. 244.

Самым первым пароходным предприятием, возникшим во второй половине 1850-х гг. по инициативе и при содействии правительства, стало Русское общество пароходства и торговли, которое начало функционировать на Черном море в мае 1857 г. с семнадцатью пароходами, имевшими в общей сложности 1645 паровых сил и 8500 тонн водоизмещения, а через пятнадцать лет своего существования, в 1872 г., общество имело уже 82 парохода, тоннаж которых равнялся 81 850 тоннам, а нарицательная сила паровых машин равнялась в общей сложности 8 000 лошадам²³.

Всего с пособием от казны в Российской империи содержалось в начале XX в. шесть обществ, поддерживавших морские срочные сообщения. В их числе: Товарищество Архангельско-Муромского срочного пароходства в Белом море и Ледовитом океане, Русское общество пароходства и торговли и Русское Дунайское пароходство в Черном море, «Кавказ и Меркурий» в Каспийском море, «Добровольный флот» и Пароходство гр. Кейзерлинга на Дальнем Востоке. На выдачу пособий из казны за все эти сообщения по смете на 1914 г. испрашивалось 4 301 817 руб. 24 коп.²⁴

Между тем далеко не все государственные деятели считали правильной правительственную политику по широкому финансированию исключительно крупных пароходных предприятий в подражание Западу.

Дипломат Николай Федорович Бруннер²⁵, в частности, указывал на несоответствие условий внешней торговли России и таких европейских, преимущественно морских стран, как Англия и Германия. Он отмечал: «Помимо широкого участия в международном товарном обмене эти государства обслуживают своими коммерческими судами торговые сношения с многочисленными заморскими колониями. У нас таких колоний нет. Если же наши азиатские владения и могут идти в сравнение с колониями западноевропейских стран, то существенную их особенностью является их расположение в непосредственном соседстве с метрополией – на одном общем с ней материке. В то время как разобщенные части английских и германских владений не могут поддерживать взаимные торговые сношения иначе как через океан, громадный грузооборот на всем необъятном пространстве нашего отечества обслуживается внутренними водными и рельсовыми путями»²⁶.

Подобной позиции придерживался также общественный деятель Николай Алексеевич Шавров, который обратил внимание на то, что Англия основные свои финансовые ресурсы извлекала из заокеанских владений: Индии, Бирмы, Австралии и Канады. В этих условиях иметь правильные, быстрые и срочные сообщения со своими заокеанскими владениями возможно было только по морю, из чего вытекала необходимость учреждения быстрых и срочных сообщений с ними для эффективных действий административной машины в английских колониальных

²³ Семечкин Л.П. О необходимости и возможности развития... С. 98.

²⁴ Филиппов Ю.Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. С. 149.

²⁵ В 1904 году Н.Ф. Бруннер был генеральным консулом в Реште, столице округа Гилян в Персии, на южном побережье Каспийского моря. См.: Кислов В.А. Выдающиеся жители старой Гатчины // Владислав Кислов. Страничка гатчинского краеведа. URL: <http://kraeved-gatchina.de/ocherki/vydayushchiesya-zhiteli/brunner-2/> (дата обращения: 5 марта 2019 г.)

²⁶ Бруннер Н.Ф. К вопросу о нашем торговом мореплавании (перепечатано из II-го выпуска «Сборника консульских донесений» за 1909 год). СПб., 1909. С. 2.

владениях. Эксплуатация англичанами своих колониальных владений посредством сбыта фабрикатов могла происходить не иначе как морским путем, и для обеспечения скорых рейсов в самые отдаленные страны света британское правительство ежегодно выплачивало в середине XIX в. до 10 млн руб. в виде субсидий различным пароходным обществам²⁷. Однако Н.А. Шавров обращал внимание на то, что Россия в этом смысле кардинально отличалась от Англии и у нее не было необходимости поддерживать срочные дальние рейсы, насущной же потребностью ее являлось каботажное плавание. Он писал: «Наше отечество не Великобритания, не Голландия, не Бельгия с их ничтожною территорией, а... небывало грандиозное государство... Так что океанские пароходные рейсы, кругом всей Азии и кругом всей Европы представляют по отношению к России не более как дальний каботаж из русского порта Одессы в русский же порт Владивосток, или из Евпатории в Петербург и на Мурманский берег»²⁸.

Н.А. Шавров доказывал, что потребность российской морской торговли заключается в каботажном плавании, обеспечивающемся парусными судами небольшого тоннажа, которым нет альтернативы. Он писал по этому поводу: «Если для снабжения товарами крупных торговых пунктов, как Лондон, Одесса и пр., служащих главными центрами обширных рынков, что с выгодой исполнимо только при посредстве больших океанских пароходов. Но для торговых сношений Одессы с нашими русскими черноморскими или с малоазиатскими портами, такие пароходы будут крайне невыгодны, а для ближайших от Одессы приморских поселений и совсем невыгодны... парусные суда небольшого тоннажа могут работать в этом случае с большею для себя выгодою и не могут быть заменены ни большими, ни малыми пароходами»²⁹.

Ученый-экономист Ю.Д. Филиппов в свою очередь объяснял неоправданность активного использования многотоннажных пароходов их недостаточной загруженностью, что значительно повышало стоимость эксплуатации российских судов по сравнению с иностранными. Он отмечал: «В течение навигационного периода, не говоря уже о том, что самый период у нас короче, они чаще заходили в разные порты и чаще простаивали. Вследствие этого средний ежегодный пробег наших судов и их полезная работа в смысле произведения пройденных миль на число тонн перевезенного груза по общему правилу ниже, чем у иностранцев, при каких условиях наша тонна-миля не может не обходиться дороже. Они стоят дороже также вследствие меньшей средней загруженности наших судов»³⁰.

Ю.Д. Филиппов считал, что недостаток грузов, не позволявший российским пароходам работать с прибылью на сообщениях, открытых для дальних международных рейсов, заставлял пароходные компании обращаться к каботажному плаванию, которое, однако, не в состоянии было обеспечивать пароходы необходимым

²⁷ Шавров Н.А. О мерах для развития русского торгового мореходства в связи с развитием отечественного судостроения при современном экономическом положении России. Книга вторая. М., 1896. С. 398.

²⁸ Там же. С. 394.

²⁹ Там же. С. 377.

³⁰ Филиппов Ю.Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. Петроград, 1916. С. 118.

тоннажем³¹. Все это делало пароходство в России убыточным, не получавшим должной поддержки со стороны государства.

На данный факт обратил внимание Н.А. Шавров, отметивший вредность покровительства правительством пароходных рейсов, особенно между русскими портами, поскольку это задерживало развитие каботажного, в котором он видел основной ресурс морского могущества России³². «Все великие реки начинаются с мелких ручейков, не стоящих внимания, – замечал Н.А. Шавров. – Не велико, кажется, и значение каботажного и рыболовства... Но это кажется лишь до тех пор, пока мы не задумаемся и не поймем, наконец, что малый каботаж есть единственная рациональная почва для развития отечественного мореходства, способного с течением времени превратиться в могущественный торговый флот»³³.

Между тем субсидируемые пароходные линии крупных компаний отнимали грузы у частных судовладельцев, затрудняли существование не крупных компаний и тем самым наносили ущерб развитию торгового судоходства в целом³⁴.

Н.А. Шавров призывал к необходимости более рационального распределения правительственной поддержки между судовладельцами, обеспечивая ею не только крупные пароходные предприятия, но и остальных судовладельцев, в том числе обладавших парусными судами. Он утверждал, что оба способа мореплавания одновременно служат свою полезную службу государству и не могут быть заменены одно другим, как «не может быть вопроса о том, следует ли в армии заменить ружье пушкой, обладающей большей силой разрушения и истребления неприятеля в бою», а потому требуют одинакового внимания и поддержки со стороны правительства³⁵.

При этом Н.А. Шавров указывал на существование европейского успешного опыта деятельности мелких арматоров³⁶, который замалчивался сторонниками форсированного развития линейного судоходства. Так, в Норвегии при 1794 пароходах водоизмещением в 751 300 тонн парусных морских судов насчитывалось до 5776 общей вместимостью в 796 250 тонн. В Дюнкерхене (Франция) успешно функционировало старое судоходное предприятие A.D. Bordes et fils, armateurs, владевшее парусными судами крупных размеров со стальными корпусами и мачтами, снабженными новейшими погрузочными приспособлениями и занятыми перевозкой из Франции и Англии в Южную Америку угольных грузов, с обратным вывозом оттуда разного рода массовых товаров. Успех же российского торгового судоходства также базировался, с точки зрения Н.А. Шаврова, в значительной степени на наличии многочисленных парусных судов (насчитывавших в 1891 г. 2533 парохода против 834 парусных, не считая финляндских судов) при отсутствии достаточных капиталов и правительствен-

³¹ Филитнов Ю.Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания... С. 118.

³² Шавров Н.А. О мерах для развития русского торгового мореходства... С. 369.

³³ Там же. С. 267.

³⁴ Там же. С. 391.

³⁵ Там же. С. 376.

³⁶ Арматор – лицо, эксплуатирующее морское судно безотносительно к тому, принадлежит ли оно ему по праву собственности или нет.

ных субсидий³⁷. Более верным и рациональным путем создания национального торгового мореходства он считал непосредственную помощь отечественному малому каботажу.

Торговое судоходство на Каспийском море в контексте русско-иранских отношений

Свою активную политику в Каспийском регионе Россия начала вести со времен Петра I, предполагавшего, что в будущем он будет служить доходным для российской казны транзитным путем для обмена товарами между Индией и Европой. Как известно, Россия не смогла удержать за собой после смерти Петра I завоеванные им земли персидского побережья Каспийского моря, но в следующие десятилетия XVIII столетия она продолжила свое проникновение в Закавказье, закрепившись там в первой трети XIX в.³⁸ С конца 1830-х гг. царское правительство при рассмотрении проблем развития отношений с Персией в качестве главной цели ставило расширение влияния в глубинном Иране и Средней Азии³⁹.

В качестве инструмента укрепления своих позиций в каспийском бассейне Россия в этот период активно начала использовать торговое проникновение в персидские пределы, представлявшиеся к тому же чрезвычайно выгодным рынком для России в смысле развития собственной промышленности. С этой точки зрения Каспийское море, по которому российские корабли двигались к южным берегам Персии, везя фабрично-заводские изделия, кардинально отличалось от Балтийского и Черного морей, соединявших Российскую империю с европейским рынком, на который она поставляла сырье. Н. Шавров писал по этому поводу: «На Черном море... мы представляем поэтому относительно других европейских государств как бы колонию, нечто вроде английской Индии и французского Алжира всей Европы, и стало быть, перед лицом последней мы изображаем Азию, Африку, но никак не самостоятельное европейское государство. На Каспийском море мы являемся единственным мануфактурно-промышленным государством: мы изображаем Европу перед всеми азиатскими народами и народцами, обитающими в бассейне Каспия!»⁴⁰.

Действительно, характер структуры русско-персидской торговли, показывает, что отпускная торговля выражалась в товарах промышленного производства: металлических, хлопчатобумажных, шерстяных изделий, посуды и пр.; в то время, как из Персии вывозилось сырье, в первую очередь хлопок, необходимый для российской текстильной промышленности, а также овощи, фрукты, кожа, рыба⁴¹.

Ориентирование российских общественных кругов на успешный опыт Европы в использовании срочных пароходных сообщений в океанских просторах, о чем было подробно изложено ранее, побудило российских государственных лиц экстраполировать его на пространство Каспийского моря. С этой целью внимание

³⁷ Бруннер Н.Ф. К вопросу о нашем торговом мореплавании... С. 14.

³⁸ См. об этом подробнее: Кулагина Л.М. К истории русско-иранских отношений // Иран. История, экономика, культура. Памяти С.М. Алиева. М., 2009. С. 105–111.

³⁹ Атаев Х.А. Торгово-экономические связи Ирана с Россией... С. 117.

⁴⁰ Шавров Н.А. Русский путь в Закавказье. СПб., 1883. С. 22.

⁴¹ Там же. С. 22–23.

обратили на крупное акционерное общество «Кавказ и Меркурий», которое уполномочивалось правительством поддерживать почтовые и торговые рейсы по Каспийскому морю, а также перевозить по нему военные грузы и военный контингент. По договору, заключенному с правительством, общество обязано было иметь на Каспийском море не менее пятнадцати паровых судов и содержать пароходные сообщения между всеми портами акватории, делая в год до 134 рейсов, составлявших в общей сложности 124 тыс. морских миль⁴². За эту службу правительство выдавало обществу первоначально помилую плату в размере 3 руб. 60 коп. за каждую пройденную пароходами общества морскую милю по линии между Астраханью, Баку, Астрабадом и по 6 руб. за милю по линии между Астраханью, Александровском и Гурьевым, что составляло в год 274 360 руб. за 74 820 миль⁴³.

Посредством общества «КиМ» правительство рассчитывало достигнуть решения трех задач: приобрести в военном отношении удобный способ перемещения войск на восточный каспийский берег; в политическом отношении – укрепить свое влияние на Персию; в экономическом плане – развивать торговые отношения с Закаспийским краем и с Персией⁴⁴.

Каспийское море являлось важнейшим путем, открывавшим доступ в Персию. Через порты его южного берега российские товары проникали на все основные рынки северной части Персии: через Астара – в персидский Азербайджан, через Энзели и Мешедесер – в Казвин и Тегеран, через Бендер-Гяз – в Хорассан. Ниже приведена табл. 1 с данными по грузообороту основных персидских портов.

Таблица 1 / Table 1

**Российский грузооборот через персидские порты /
Russian cargo turnover through the ports of the Persian**

	Привоз	Вывоз
Астара	1500	1000
Астара – Энзели	40	700
Энзели	4800	5000
Энзели – Рудесер	1000	800
Рудесер – Мешедесер	1050	800
Мешедесер	900	700
Мешедесер – Бендер-Гяз	250	250
Бендер-Гяз	1022	800
Бендер-Гяз – Атрек	131	100
Итого	10 693	10 150

Источник / Source: Шавров Н. Судоходство и торговля в южной части Каспия. СПб., 1912. С. 85.

⁴² Семечкин Л.П. О необходимости и возможности развития... С. 99.

⁴³ Там же. С. 100.

⁴⁴ АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2858. Л. 238 об.

Как видно из табл. 1, на первом месте по грузообороту находился порт Энзелийского залива. Затем следовали Астара, Мешедесер и порт Бендер-Гяз, расположенный в Астрабадском заливе.

В то же время на Каспийском море не существовало необходимых условий для хождения по нему пароходных судов с глубокой осадкой. По всему южному побережью Каспийского моря находились подводные мели, где во время северного ветра образовывались опасные буруны. Мелководье у берегов не давало возможности плавать глубокосидящим судам, так что пароходы с осадкой в 10–12 футов должны были стоять в открытом море на расстоянии 3–4 верст от берега⁴⁵.

Паровые суда, сильно превосходя своими размерами суда парусные, требовали значительно большей глубины как при входе в порт, так и в пределах самого порта. Если осадка парусных судов обыкновенно не превышала 16 футов, то паровые суда имели осадку в 22–24 фута и более. Этим условиям не удовлетворяли не только устья рек в их естественном состоянии, но и бухты, в которых сосредоточивалось грузовое движение морской торговли. Большие размеры паровых судов требовали также увеличения водных площадей и удлинения причальных линий портов.⁴⁶

В жалобе правления общества «КиМ» 1883 г. в адрес директора Азиатского департамента отмечалось, что положение Энзелийского порта внутри Мурдабского залива, соединяющегося с морем узким и мелким проливом, делает этот порт недоступным для судов общества, так как эти суда по своей глубокой осадке не в состоянии перейти мелководный бар пролива. В связи с этим суда общества вынуждены были всегда останавливаться в открытом море, на рейде, где производилась перегрузка товаров и пересадка пассажиров, доставлявшихся с рейда к Энзелийской пристани и обратно на персидских киржимах⁴⁷. Этот способ передвижения представлял большие неудобства, а нередко и опасность (особенно при сильном волнении на море), и тогда сообщение судна с берегом вовсе не осуществлялось⁴⁸.

Таким образом, вопрос о портовой инфраструктуре требовал решения, однако к концу рассматриваемого периода вдоль персидского побережья были расположены 4 крупных порта, 6 второстепенных и 52 мелких. Из них лишь два находились в спокойном заливе (Энзелийский и Астрабадский) и только в одном – Энзели – имелись портовые сооружения⁴⁹.

Одобрение плана по улучшению портовых сооружений в Энзели произошло 4 февраля 1890 г., когда в Петербурге состоялось Особое совещание царского правительства. 7 ноября 1895 г. было подписано итоговое соглашение, по условиям которого учрежденное Л.С. Поляковым при правительственной поддержке Общество Энзели-Казвинской дороги получало от шаха право на модернизацию порта⁵⁰.

⁴⁵ Хаицаб А. Экономическое положение современной Персии и ее торговля с прочими странами // Мир Ислама. 1912. № 4. С. 165.

⁴⁶ Филиппов Ю.Д. Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. С. 119.

⁴⁷ Киржим – персидская плоскодонная лодка с высоким бортом и примитивным рулевым управлением.

⁴⁸ АВП РИ (Архив внешней политики Российской империи). Ф. 144. Оп. 488. Д. 2860. Л. 1.

⁴⁹ Шавров Н. Судходство и торговля в южной части Каспийского моря... С. 49.

⁵⁰ Абрамов А.Е. Реконструкция Энзелийского порта и ее значение в освоении Ирана русским капиталом (1895–1914 гг.) // Манускрипт. 2018. № 7. С. 22–23.

Проект предусматривал в первую очередь углубление фарватера за счет землечерпательных работ. Поскольку пролив засорился и впереди образовывался бар, предполагалось строительство двух входных молов с доведением их до необходимой глубины, позволявшей наносам отлагаться без вреда для судоходства⁵¹.

Реализация проекта стала весьма дорогостоящим мероприятием для российской казны. Однако и к 1907 г. строившейся уже в течение нескольких лет искусственный порт Энзели не мог считаться законченным, так как в плохую погоду мели по-прежнему не давали возможности судам свободно входить в гавань, которая периодически заполнялась новым слоем песка. В связи с этим почтовые пароходы общества «КиМ», приходившие сюда два раза в неделю в летнее время и один раз зимой, вынуждены были останавливаться на рейде в двух верстах от Энзели. При этом мелкосидящие суда азербайджанского предпринимателя З. Тагиева заходили в Энзелийский пролив почти каждый день⁵².

В остальных портах к концу рассматриваемого периода и вовсе не было проведено никаких заметных работ для их модернизации. Так, порт в Астаре представлял собой деревянную пристань в полуразрушенном состоянии, на которой не было ни маяка, ни каких-либо бакенов и знаков. Пароходам хоть как-то ориентироваться ночью позволяло лишь присутствие красного мигающего огня⁵³.

Важнейшим условием успешности торгового судоходства является скорость выгрузки и загрузки судна. Особенно критическое значение это имело для парохода. Стоимость его содержания была чрезвычайно высока по сравнению с парусным судном, и стоянка на рейде для него являлась более убыточным делом, чем для последнего. Как отмечал Ю.Д. Филиппов, паровое судно не может пребывать в порту в бездействии. Войдя в порт, оно должно быстро выгрузить свой груз, чтобы без потери времени принять на борт отпускной груз и отправиться в новый рейс⁵⁴. В европейских странах этот вопрос был хорошо отлажен: оборудование порта и организация грузовых работ позволяли выгружать и загружать пароход вместимостью в 21 000 тонн в Ливерпуле, Лондоне, Антверпене, Гамбурге и других портах в течение 8–9 суток. В российских портах и в начале XX в. проблема быстрой выгрузки и загрузки груза не была в должной степени решена. Данные процедуры в случае с крупнотоннажным пароходом в российском порту Ревель заняли бы 70 дней⁵⁵.

Для эксплуатации более современных пароходов требовались портовые сооружения с достаточной протяженностью причальной линии и разгрузочных площадей при глубине бассейнов, позволяющих подходить к набережным крупным судам, имеющие приспособления для скорой загрузки и выгрузки товаров. В персидских портах все это отсутствовало и грузовые работы не могли удовлетворять требованию срочности их осуществления, поскольку находились в боль-

⁵¹ *Шавров Н.* Судоходство и торговля в южной части Каспийского моря... С. 20–21.

⁵² АВП РИ. Ф. 144. оп. 488. Д. 2869. Л. 26.

⁵³ *Шавров Н.* Судоходство и торговля в южной части Каспийского моря... С. 9.

⁵⁴ *Филиппов Ю.Д.* Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. Петроград, 1916. С. 119.

⁵⁵ *Руммель Ю.В.* Отечественный флот как средство обороны... С. 56.

шой зависимости от работы местных киржимщиков. Особенно плохо дела обстояли в Астрабадском заливе. Прибывавшие в порт Бендер-Гяз торговые российские пароходы не могли причаливать к берегу из-за мелководья и останавливались от него на расстоянии 1,5–2 верст у так называемого дебаркадера – укрепленной на якоре шаланды или просто в открытом заливе. Для осуществления грузовых работ в порту имелись только семь лодок, находившихся в распоряжении таможни и осуществлявших свои рейсы в соответствии с определенной очередностью. Таможня не допускала к работе никаких других лодочников, установив свою монополию. Это крайне отрицательно отражалось на процессе выгрузки и загрузки пароходов. Очень часто случалось, что на рейде стояло несколько судов, ожидавших своей очереди, поскольку одновременное обслуживание их лодками было невозможно. Сами разгрузочно-погрузочные работы продвигались крайне медленно в связи с особенностью организации таможней выплат персидским лодочникам. В конце месяца вся сумма распределялась таможенным директором между семью лодками поровну, в связи с чем лодочник не был заинтересован в быстром осуществлении работ. В результате суда вынуждены были подолгу простаивать в ожидании своей очереди. К примеру, осенью 1907 г. пароход «Батум» компании «Надежда» простоял таким образом более недели⁵⁶.

Кроме того, в Бендер-Гязе была монополизирована и береговая погрузочная операция, в которой были задействованы сорок человек. Другие рабочие не допускались, что также серьезно тормозило процесс грузовой перевозки⁵⁷.

Таким образом, на Каспийском море не было благоприятных условий для торгового пароходства ни по природным характеристикам, ни по уровню развития торговой инфраструктуры и объема товарообмена между находившимися на ее берегах странами, несмотря на постоянный рост показателей последней. При этом финансовую поддержку от государства получало лишь одно транспортное торговое предприятие – КиМ.

Торгово-экономическая конкуренция на Каспии в начале XX в.

Помимо общества «КиМ» на Каспийском море к концу XIX в. действовали и другие транспортные предприятия. Наиболее крупными из них были Восточное общество транспортных складов, страхования и транспортирования товаров и выдачи ссуд (далее – ВО), компания «Надежда», Куринско-Каспийское акционерное пароходное общество. Также ходило множество судов азербайджанских владельцев: братьев Вальевых, Ашурова, Ганимамедова, Бабашева, Баба-Шульева и др.⁵⁸ По общему объему работ все они заметно уступали обществу «КиМ», поскольку изначально действовали в неравных условиях, но представляли определенную помеху для КиМ в вопросе получения грузов и сохранения высоких фрахтов.

Грузооборот, безусловно, является одним из решающих факторов рентабельности судоходства. Стоимость содержания парохода окупить можно только за счет его большой грузоподъемности. Пароход должен совершать как можно боль-

⁵⁶ АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2869. Л. 17–17 об.

⁵⁷ Там же. Л. 17 об.

⁵⁸ *Шаэров Н.* Судоходство и торговля в южной части Каспия... С. 27.

ше рейсов с наибольшим количеством груза, имеющего высокую ценность⁵⁹. Однако на Каспийском море товары, следовавшие из Персии, таковыми не являлись (сухофрукты, рис, хлопок) и подходили под категорию малоценных грузов. Этого было достаточно для того, чтобы окупить стоимость парусных или небольших пароходных судов, но отнюдь не крупных пароходов, о распространении которых заботилось правительство.

Не было достаточным и само количество грузов. В документах общества «КиМ» за 1871 г. зафиксировано указание на проблему нехватки грузов для пароходов общества, вследствие чего пароходам приходилось делать обратный рейс пустыми⁶⁰. К началу второго десятилетия XX в. проблема нехватки грузов на Каспии сохранилась. Обратимся к табл. 2 с данными таможенного отчета за 1910 г. о движении судов в главных российских портах по торговле с Персией:

Таблица 2 / Table 2

Судовое движение в российских портах по данным за 1910 г. /
Ship traffic in Russian ports in 1910

	С грузом		Без груза	
	парусных судов	пароходов	парусных судов	пароходов
<i>Астрахань:</i>				
пришло	23	141	1	1
отошло	4	119	13	5
<i>Баку:</i>				
пришло	11	609	13	41
отошло	20	609	4	47
<i>Астара:</i>				
пришло	28	0	1	361
отошло	0	4	0	132
<i>Всего:</i>				
пришло	62	750	15	403
отошло	24	722	17	184

Примечание / Note: Таблица составлена автором / The table is compiled by the author.

Источник / Source: Шавров Н. Судоходство и торговля в южной части Каспийского моря. С. 96–97, 106–108.

Из табл. 2 видно, что в 1910 г. в главные российские порты, коммерчески связанные с Персией, зашло всего 1230 судов, из их числа 812 судов (62 парусных судна и 750 парохода) пришли с товаром и 418 (15 парусных суден и 403 парохода) – пустыми. В Персию в том же году отправилось из этих трех портов 948 судов, из которых товар к южному побережью Каспия повезли 746 судов (24 парусных судна и 722 парохода) и 201 отправилось пустыми. Эти данные показывают, что 34 % судов не имело обратных грузов из Персии и посылались пустыми. В то же время показатель отправленных в Персию порожних судов, равный 21 %, свиде-

⁵⁹ АВП РИ. Ф. 144. оп. 488. Д. 2858. Л. 245.

⁶⁰ Там же. Л. 248.

тельствует о том, что и в России для Персии не всегда хватало грузов для поддержки интенсивного товарообмена, важного для обеспечения прибыльности крупного торгового пароходства.

Компании в связи с существовавшим на Каспийском море товарным дефицитом вели между собой острую конкурентную борьбу. Действенным инструментом при этом было понижение стоимости фрахта. Для владельцев парусных судов и некрупных пароходов, большую часть которых составляли азербайджанские предприниматели, понижение фрахта не было столь болезненным нежеле для крупных грузовых перевозчиков. Поэтому они с готовностью шли на уступки грузовладельцам, предлагая им меньшую стоимость за оказываемые транспортные услуги. Фрахтователи же охотно сдавали товар тем перевозчикам, которые предлагали это сделать по более низким ценам, поскольку, как указывалось в одном из документов общества «КиМ», «дешевый фрахт предпочитают быстроте перевозок». Особенно преуспевал в этом деле азербайджанский предприниматель Гаджи Зейнал Абдин Тагиев, владевший Куринско-Каспийским акционерным пароходным обществом. В начале XX в. он открыл во многих городах агентства и конторы, построил склады и значительно увеличил состав своего флота. Это общество предлагало различные льготы для грузоотправителей: уменьшение фрахтовых ставок, кредит в оплате перевозок, бесплатное хранение грузов на складах общества. Более того, пароходное общество Тагиева владело в отличие от КиМ мелкосидящими судами, которые без труда входили в недоступные для последнего порты и тем самым совершали грузовые операции в более удобных условиях и с большей эффективностью. Более привлекательными пароходы Куринско-Каспийского общества были и для пассажиров. Так, в одном из докладов правительству под названием «О деятельности в Персии русских транспортных и страховых предприятий в 1907 г.» сообщалось, что почтовые пароходы общества «КиМ» останавливаются на рейде в двух верстах от Энзели и переправляют пассажиров с помощью парового баркаса. Однако в плохую погоду баркас не мог выходить на открытый рейд и тогда почтовый пароход, чтобы не нарушать расписания, отвозил пассажиров в ближайший доступный порт (Астара, Ленкорань) или обратно в Баку. В отличие от почтовых пароходов КиМ, приходивших в Энзели лишь два раза в неделю летом и один раз зимой, мелкосидящие пароходы Г.З. Тагиева заходили без труда в сам порт и делали это ежедневно. «Можно ли после этого удивляться, – заключает наблюдатель, – что пароходы Тагиева переполнены пассажирами, а почтовые пароходы общества “Кавказ и Меркурий” пустуют?»⁶¹.

Со своей стороны правление КиМ прикладывало все усилия, чтобы вывести Куринско-Каспийское общество из зоны своих коммерческих интересов на Каспийском море, используя связи в деловых кругах столицы⁶².

Что касается других транспортных предприятий – ВО и «Надежда», – то с ними правление решило выстраивать согласительную политику. В результате в 1898 г. всем троим удалось договориться, заключив соглашение о транспортировке сухих грузов по Каспийскому морю, но позже борьба за грузы вновь продолжилась.

⁶¹ АВП РИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2869. Л. 26.

⁶² Гессен В.Ю. Структура акционерных обществ... С. 562.

Параллельно этому процессу Министерство финансов, возглавлявшееся С.Ю. Витте, развернуло кампанию по получению контроля над транспортными обществами, функционировавшими в Персии, начав с приобретения частной компании «Надежда». В январе 1902 г. С.Ю. Витте распорядился приобрести все акции основанного известным финансистом Л.С. Поляковым Персидского страхового и транспортного общества на средства Учетно-ссудного банка Персии. И хотя в полном объеме их получить не удалось, однако Учетно-ссудный банк все же стал основным держателем его акций. В 1903 г. Персидское страховое и транспортное общество заключило соглашение с КиМ, Российским транспортным страховым обществом и ВО, предоставив им право заниматься страховыми и транспортными операциями в Персии и сохранив за собой право контроля за этими операциями⁶³.

Одновременно в 1903 г. при поддержке С.Ю. Витте возникло Объединенное общество транспортирования и страхования грузов в Персии во главе с такой структурой, как Бюро персидских транспортов, выполнявшей управленческие функции⁶⁴. Синдикат получил от российского правительства концессию на производство всех транспортных и страховых операций на территории Персии, а также ссуду для создания сети агентств по набору грузов и страхования в Персии⁶⁵.

Получив дополнительную порцию финансовой правительственной поддержки и действуя в составе Объединенного общества транспортирования и страхования грузов в Персии, общество «КиМ» получило дополнительный импульс для того, чтобы не только благополучно пережить экономический кризис и последовавшую за ним депрессию, но и приступить к активному поглощению родственных предприятий. В связи с экономическими проблемами в 1908 г. компания «Надежда» вынуждена была отдать свои суда КиМ в аренду, а в 1911 г., когда закончился ее срок, они были куплены КиМ совместно с ВО⁶⁶. В начале второго десятилетия XX в. ослабленными экономическим кризисом оказались также позиции давнего непримиримого конкурента КиМ – Куринско-Каспийского пароходства. Для того, чтобы поправить положение, его владелец упорно добивался права на включение в конвенционное соглашение. И вновь общество «КиМ» получило желаемую поддержку от правительства, когда Совет министров вынес отрицательное решение по поводу включения Г.З. Тагиева в конвенционное соглашение, что положило конец в 1911 г. его судоходной деятельности⁶⁷. В документах общества «КиМ» от 1912 г. с удовлетворением констатировалось следующее: «Покупка “Куринско-Каспийского пароходства”, которое очень сильно конкурировало на всех линиях, обеспечивает на известное время преобладающее положение нашего Общества в Каспийском море»⁶⁸.

⁶³ *Ананьич Б.В.* Учетно-ссудный банк в Персии в 1894–1907 гг. // *Монополии и иностранный капитал в России*. Л., 1962. С. 301–302.

⁶⁴ *Гессен В.Ю.* Структура акционерных обществ... С. 558.

⁶⁵ *Эфенди-Заде Д.М.* «Кавказ и Меркурий» // *Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия: в 2 т. М., 2008. С. 915.*

⁶⁶ *Гессен В.Ю.* Структура акционерных обществ... С. 619.

⁶⁷ *Эфенди-Заде Д.М.* Монополистический капитал в судоходстве на Каспийском море... С. 23–24.

⁶⁸ 24 мая 1912 года // Доклад Правления общества «Кавказ и Меркурий» общему собранию г.г. акционеров о положении дел. СПб., 1902–1915.

Процесс концентрации производства в судоходстве на Каспийском море завершился в 1913 г. слиянием компаний «КиМ» и «ВО» в общество «Кавказ, Меркурий и Восточное» (КаМВО)⁶⁹, управление которым оказалось фактически в руках все того же общества «КиМ»⁷⁰.

Выводы

В середине XIX в. российское правительство, опираясь на успешный опыт западных государств, приняло решение приступить к развитию морского судоходства путем субсидирования крупных пароходных компаний, обслуживавших срочные судоходные линии. Считалось, что пароходы с большой грузоподъемностью способны перевозить большее, чем парусные суда, количество грузов, а благодаря своей быстроходности совершать значительное количество рейсов. Эти два фактора должны были способствовать удешевлению фрахта и в этой связи привлекать все большее количество грузоотправителей. В совокупности подобные меры обеспечивали бы пароходные компании прибылью и способствовали росту товарооборота между Россией и зарубежными странами. В результате идея перехода к линейному пароходству возобладала в правительственных кругах вопреки тем контраргументам, которые выдвигались ее противниками. Последние настойчиво доказывали невыгодность линейного пароходства для страны в силу географических и климатических особенностей России.

Между тем реализация данной политики в Каспийском море наталкивалась на большое количество трудностей. Мелководье береговой линии, недостаточность коммерческих грузов, необорудованность портов – все это значительно осложняло функционирование пароходов в персидской акватории. Особенно большие проблемы это создавало для общества «КиМ», которое имело перед государством обязательства содержать почтовые пароходы, имевшие глубокую осадку. В свою очередь, это давало преимущества другим транспортным компаниям в конкурентной борьбе с КиМ. Для них, обладавших мелководными пароходами и парусными судами, вход в мелководье персидского побережья, простой в портах в ожидании товара, понижение фрахта в интересах привлечения большего количества грузоотправителей оказались менее убыточными. Очевидно, что правительство, вознамерившееся развивать срочное пароходство, должно было в первую очередь обеспечить необходимые для этого условия, создав соответствующую портовую инфраструктуру. Хотя подобные мероприятия проводились, темпы их осуществления, объем денежных вложений и строительства были недостаточными. Возможно, инвестиционная стратегия была бы более эффективной в случае, если, как это рекомендовали сделать Н.А. Шавров и пр., финансирование распространялось на большее количество судоходных компаний. Вместо этого правительство избрало путь поддержки лишь одного транспортного общества на Каспийском море – КиМ, которое уже в первое десятилетие XX в., не без поддержки со стороны царских властей, приступило к поглощению родственных компаний, что привело к установлению монопольного господства единственной судоходной организации.

⁶⁹ Гессен В.Ю. Структура акционерных обществ... С. 621.

⁷⁰ Там же. С. 631.

Приобретение активов своих конкурентов при их поглощении, несомненно, укрепляло финансовую мощь КиМ. Однако в долговременной перспективе ликвидация конкуренции не могла принести положительного эффекта, поскольку в данной ситуации монополист лишался внешних стимулов для модернизации собственного дела в борьбе за клиентов, ранее исходивших со стороны родственных организаций.

Рукопись поступила: 4 апреля 2019 г.

Submitted: 4 April 2019

Библиографический список

- Абрамов А.Е.* Реконструкция Энзелийского порта и ее значение в освоении Ирана русским капиталом (1895–1914 гг.) // Манускрипт. 2018. № 7. С. 22–27.
- Атаев Х.А.* Политические и торгово-экономические отношения Северо-Восточного Ирана и России в начале XX века (1900–1917). А.: Ылым, 1989. 149 с.
- Атаев Х.А.* Торгово-экономические связи Ирана с Россией в VIII–XIX вв. М.: Наука, 1991. 392 с.
- Бруннер Н.Ф.* К вопросу о нашем торговом мореплавании (перепечатано из II-го выпуска «Сборника консульских донесений» за 1909 год). СПб.: Т-во Художественная Печать, 1909. 15 с.
- Гессен В.Ю.* Структура акционерных обществ и методы управления ими в России (на примере некоторых крупных пароходств) // Очерки истории российских фирм: вопросы собственности, управления, хозяйствования / под ред. А.Л. Дмитриева, А.А. Семенова. СПб.: Высшая школа менеджмента; Изд. дом С.-Петербург. гос. ун-та, 2007. С. 413–657.
- Имашева М.М.* Вопросы русско-азиатской торговли через Астрахань в первой половине XIX века. Саратов: СГАУ, 2010. 247 с.
- Куканова Н.Г.* Очерки по истории русско-иранских отношений в XVII – первой половине XIX века (по материалам русских архивов). Саранск: Мордовское книжное издательство, 1977. 286 с.
- Кулагина Л.М.* К истории русско-иранских отношений // Иран. История, экономика, культура. Памяти С.М. Алиева. М.: ИВ РАН, 2009. С. 105–117.
- Лебедева Е.В.* Каспийский бассейн как источник геополитической конкуренции между США, Россией и Ираном // Вестник Нижегородского университета имени Н.И. Лобачевского. 2013. № 3–1. С. 355–361.
- Оздамирова Э.М.* Таможенная политика российского государства в отношении персидского купечества на астраханском направлении русско-азиатской внешней торговли в первой половине XIX века // Вестник Волжского университета имени В.Н. Татищева. 2015. № 4. С. 242–248.
- Оздамирова Э.М.* Участие азербайджанского купечества в коммерческом мореплавании по Каспийскому морю через астраханский порт в первой половине XIX в. // Научный форум: юриспруденция, история, социология, политология и философия: сборник статей по материалам I Международной заочной научно-практической конференции, ноябрь 2016 г. М.: Международный центр науки и образования, 2016. С. 16–21.
- Павлова И.К.* Деятельность российских транспортных компаний в Персии в начале XX века (по материалам Русских архивов) // Труды объединенного научного совета по гуманитарным проблемам и историко-культурному наследию 2008. СПб.: Наука, 2009. С. 56–67.
- Пирова Р.Н.* Персидское купечество и астраханская таможня в первой половине XIX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 12. Ч. 3. С. 126–128.

- Пирова Р.Н.* Привилегированный характер персидского предпринимательства в Астрахани в XIX в. // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2018. № 1. С. 9–16.
- Пирова Р.Н.* Торговый флот астраханского персидского купечества в первой половине XIX века // Современная научная мысль. 2018. № 1. С. 18–23.
- Познер М.В.* Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства / М-во финансов, Комис. по вопросу о мерах к поощрению рус. торгового мореходства и судостроения. СПб.: Тип. В.Ф. Киришбаума, 1895. 369 с.
- Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б.* Современный экономический словарь. 2-е изд., испр. М.: ИНФРА-М, 1999. 479 с.
- Руммель Ю.В.* Отечественный флот как средство обороны и международной политики. СПб.: Северная печатня, 1907. 85 с.
- Семечкин Л.П.* О необходимости и возможности развития русского торгового мореплавания и коммерческого судостроения // Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. Вып. XXII. М.: Типолитография Н.И. Куманина, 1886. С. 3–118.
- Скальковский К.А.* Срочное почтовое пароходство в России и за границей. Ч. 1. СПб.: Общественная польза, 1871. 276 с.
- Томаха М.* Экономическое положение Персии. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1895. 172 с.
- Томпсон С.Р.* Российская внешняя торговля XIX – начала XX в.: организация и функционирование. М.: РОССПЭН, 2008. 471 с.
- Филиппов Ю.Д.* Очерк условий развития отечественного торгового мореплавания. Петроград: Типография Редакции периодических изданий Министерства финансов, 1916. 166 с.
- Хацаб А.* Экономическое положение современной Персии и ее торговля с прочими странами // Мир Ислама. 1912. № 4. С. 165.
- Шавров Н.* Русский путь в Закавказье. СПб.: Типография А.С. Суворина, 1883. 58 с.
- Шавров Н.А.* О мерах для развития русского торгового мореходства в связи с развитием отечественного судостроения при современном экономическом положении России. Книга вторая. М.: О-во для содействия рус. торг. мореходству, 1896. 718 с.
- Шавров Н.А.* Судходство и торговля в южной части Каспия. СПб.: Типография Усманова, 1912. 177 с.
- Эфенди-Заде Д.М.* «Кавказ и Меркурий» // Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия: в 2 т. М.: РОССПЭН, 2008. С. 913–915.
- Chenciner R., Magomedkhanov M.* Persian export to Russia from the sixteenth to the nineteenth century // Iran. 1992. Vol. 30. Pp. 123–130.
- Entner M.L.* Russo-Persian Commercial Relations, 1828–1914. Gainesville, University of Florida Press, 1965. 80 p.
- Federico G., Sharp P.* The cost of railroad regulation: the disintegration of American agricultural markets in the interwar period // The Economic History Review. 2013. Vol. 66. No. 4. Pp. 1017–1038.
- Harlaftis G., Kostelenos G.* International shipping and national economic growth: shipping earnings and the Greek economy in the nineteenth century // The Economic History Review. 2012. Vol. 65. No. 4. Pp. 1403–1427.
- Kazemzadeh F.* Russia and Britain in Persia. Imperial Ambitions in Qajar Iran. London; New York: I.B. Tauris, [1968] 2013. 736 p.
- Klemann H.A.M., Joep S.* Competition in the Rhine delta: waterways, railways and ports, 1870–1913 // The Economic History Review. 2013. Vol. 66. No. 3. Pp. 826–847.

References

- Abramov, A.Ye. “Anzali Port reconstruction and its importance for the Russian Capital to capture Iran (1895–1914 gg.)” *Manuskript*, no. 7 (2018): 22–27 (in Russian).
- Atayev, Kh.A. *Torgovo-ekonomicheskiye svyazi Irana s Rossiyey v VIII–XIX vv.* Moscow: Nauka Publ., 1991 (in Russian).

- Atayev, Kh.A. *Politicheskiye i torgovo-ekonomicheskiye otnosheniya Severo-Vostochnogo Irana i Rossii v nachale XX veka* (1900–1917). Ashkhabad: Ylym Publ., 1989 (in Russian).
- Brunner N.F. *K voprosu o nashem torgovom moreplavanii (Perepechatano iz II-go vypuska 'Sbornika konsul'skikh doneseny' za 1909 god)*. Saint Petersburg: Tovarishchestvo Khudozhestvennaya Pechat' Publ., 1909. (in Russian).
- Chenciner, R., and Magomedkhanov, M. "Persian export to Russia from the sixteenth to the nineteenth century." *Iran* 30 (1992): 123–130.
- Entner, Marvin L. *Russo-Persian Commercial Relations, 1828–1914*. Gainesville: University of Florida Press, 1965.
- Filippov, Yu.D. *Ocherk usloviy razvitiya otechestvennogo torgovogo moreplavaniya*. Petrograd: Tipografiya Redaktsii periodicheskikh izdaniy Ministerstva finansov Press, 1916 (in Russian).
- Gessen, V.Yu. "Struktura aktsionerных obshchestv i metody upravleniya imi v Rossii (na primere nekotorykh krupnykh parokhodstv)." In *Ocherki istorii rossiyskikh firm: voprosy sobstvennosti, upravleniya, khozyaystvovaniya*, 413–657. Saint Peterburg: Vysshaya shkola menedzhmenta; Saint Peterburg State University Publ. House, 2007 (in Russian).
- Giovanni Federico, and Paul Sharp, "The cost of railroad regulation: the disintegration of American agricultural markets in the interwar period." *The Economic History Review* 66, no. 4 (2013): 1017–1038.
- Harlaftis, Gelina, and Kostelenos, George, "International shipping and national economic growth: shipping earnings and the Greek economy in the nineteenth century." *The Economic History Review* 65, no. 4 (2012): 1403–1427.
- Hein A.M. Klemann, and Joep Schenk, "Competition in the Rhine delta: waterways, railways and ports, 1870–1913." *The Economic History Review* 66, no. 3 (2013): 826–847.
- Imasheva, M.M. *Voprosy russko-aziatskoy torgovli cherez Astrakhan' v pervoy polovine XIX veka*. Saratov: SGAU Publ., 2010 (in Russian).
- Kazemzadeh, Firuz. *Russia and Britain in Persia. Imperial Ambitions in Qajar Iran*. London; New York: I.B. Tauris, [1968] 2013.
- Khashchab, A. "Ekonomicheskoye polozheniye sovremennoy Persii i yeya torgovlya s prochimi stranami." *Mir Islama*, no. 4 (1912): 165 (in Russian).
- Kukanova, N.G. *Ocherki po istorii russko-iranskikh otnosheniy v XVII – pervoy polovine XIX veka (Po materialam russkikh arkhivov)*. Saransk: Mordovskoye knizhnoye izdatel'stvo Publ., 1977 (in Russian).
- Kulagina, L.M. "K istorii russko-iranskikh otnosheniy." *Iran. Istoriya, ekonomika, kul'tura. Pamyati S.M. Aliyeva*, 105–117. Moscow: IV RAN Publ., 2009 (in Russian).
- Lebedeva, E.V. "Caspian Sea as a source of geopolitical competition between the USA, Russia and Iran." *Vestnik of Lobachevsky University of Nizhni Novgorod*, no. 3–1 (2013): 355–361 (in Russian).
- Ozdamirova, E.M. "Customs policy of the Russian State against the Persian merchants in Astrakhan direction of Russian-Asian foreign trade in the first half XIX century." *Vestnik of Volzhsky University after V.N. Tatishchev*, no. 4 (2015): 242–248 (in Russian).
- Ozdamirova, E.M. "The Azerbaijani merchants' participation in commercial navigation on the Caspian sea using the Astrakhan port in the first half of the XIX century." In *Sbornik statey po materialam i mezhdunarodnoy zaochnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, noyabr' 2016 g.*, 16–21. Moscow: Mezhdunarodnyy tsentr nauki i obrazovaniya, 2016 (in Russian).
- Pavlova, I.K. "Deyatelnost' rossiyskikh transportnykh kompaniy v Persii v nachale XX veka (po materialam Russkikh arkhivov)." In *Trudy ob'yedinennogo nauchnogo soveta po gumanitarnym problemam i istoriko-kul'turnomu naslediyu 2008*, 56–67. Moscow: Nauka Publ., 2009 (in Russian).
- Pirova, R.N. "Persidskoye kupechestvo i astrakhanskaya tamozhnya v pervoy polovine XIX veka." *Istoricheskiye, filosofskiyе, politicheskiye i yuridicheskiye nauki, kul'turologiya i iskusstvo-vedeniye. Voprosy teorii i praktiki*, no. 12, part 3 (2016): 126–128 (in Russian).

- Pirova, R.N. “The privileged nature of the Persian enterprise in Astrakhan, in the nineteenth century.” *Scientific Notes: The online academic journal of Kursk State University*, no. 1 (2018): 9–16 (in Russian).
- Pirova, R.N. “The merchant navy of Astrakhan Persian merchants in the first half of the XIX century.” *Modern Scientific Thought*, no. 1 (2018): 18–23 (in Russian).
- Pozner, M.V. *Istoricheskiy obzor pravitel'stvennykh meropriyatiy dlya razvitiya russkogo torgovogo morekhodstva. M-vo finansov, Komis. po voprosu o merakh k pooshchreniyu rus. torgovogo morekhodstva i sudostroyeniya*. Saint Peterburg: V.F. Kirshbaum Press, 1895 (in Russian).
- Rayzberg, B.A., Lozovskiy, L.Sh., and Starodubtseva, Ye.B. *Sovremennyy ekonomicheskiy slovar'*. 2nd ed. Moscow: INFRA-M Publ., 1999 (in Russian).
- Rummel', Yu.V. *Otechestvennyy flot kak sredstvo oborony i mezhdunarodnoy politiki*. Saint Petersburg: Severnaya pechatnya Publ., 1907 (in Russian).
- Semechkin, L.P. “O neobkhodimosti i vozmozhnosti razvitiya russkogo torgovogo moreplavaniya i kommercheskogo sudostroyeniya.” In *Izvestiya Imperatorskogo obshchestva dlya sodeystviya russkomu torgovomu morekhodstvu*, 3–118. Issue 22. Moscow: Tipolitografiya N.I. Kumanina Press, 1886 (in Russian).
- Shavrov, N. *Russkiy put' v Zakavkaz'ye*. Saint Peterburg: A.S. Suvorin Press, 1883 (in Russian).
- Shavrov, N.A. *O merakh dlya razvitiya russkogo torgovogo morekhodstva v svyazi s razvitiyem otechestvennogo sudostroyeniya pri sovremennom ekonomicheskom polozhenii Rossii. Kniga vtoraya*. Moscow: Obshchestvo dlya sodeystviya Russkomu torgovomu morekhodstvu Publ., 1896 (in Russian).
- Shavrov, N.A. *Sudokhodstvo i torgovlya v yuzhnoy chasti Kaspiya*. Saint Petersburg: Usmanov Press, 1912 (in Russian).
- Skal'kovskiy, K.A. *Srochnoye pochtovoye parokhodstvo v Rossii i za granitseyu*. Part 1. Saint Petersburg: Obshchestvennaya pol'za Publ., 1871 (in Russian).
- Tomara, M. *Ekonomicheskoye polozheniye Persii*. Saint Petersburg: V. Kirshbaum Press, 1895 (in Russian).
- Tompston, S.R. *Rossiyskaya vneshnyaya torgovlya XIX – nachala XX v.: organizatsiya i funktsionirovaniye*. M.: ROSSPEN Publ., 2008 (in Russian).

Информация об авторе / Information about the author

Корноухова Гадиля Гизатуллаевна, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России Российского университета дружбы народов.

Gadilya G. Kornoukhova, Kandidat Istoricheskikh Nauk [PhD in History], Associate Professor at the Department of Russian History, RUDN University.