



<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-2-179-190>
EDN: TOCGGQ

Научная статья / Research article

Сербия в экономической стратегии Российской империи в конце XIX – начале XX в.

Ярослав Валерианович Вишняков 

Московский государственный институт международных отношений (университет)
МИД, Москва, России

✉ vishnyakov@yandex.ru

Аннотация: Определяется роль экономического фактора как составной части широкого российско-австрийского соперничества на Балканах, а также его роли в реализации глобальной политической стратегии петербургских правящих кругов. Источниковая база основана на материалах Архива внешней политики Российской империи. В статье анализируются планы Российской империи по экономическому проникновению на рынки Сербии в конце XIX – начале XX в. как часть глобальной политической стратегии петербургских правящих кругов по укреплению своего влияния в регионе. Особое место в статье уделено деятельности русского дунайского пароходства, поскольку его развитие конце XIX – начале XX в. позволяло Российской империи закрепиться на нефтяных рынках не только балканских стран, но и Австро-Венгрии и Германии. Его стратегическая роль существенно возросла после переворота 1903 года, когда в Сербию стал проникать крупный русский капитал, связанный с заинтересованностью Белграда в военных поставках из Российской империи. Автор приходит к выводу, что российская дипломатия не всегда правильно использовала свои возможности для укрепления своего влияния в стране. Товарам из Российской империи так и не удалось получить абсолютного преобладания на сербском рынке. Однако получение монополии на продажу в Сербии керосина, несмотря на общую убыточность деятельности русского дунайского пароходства, обеспечила Петербургу важное стратегическое присутствие в балканском регионе, явившись серьезным аргументом в политическом противостоянии с Австро-Венгерской империей, что особенно проявилось в годы Первой мировой войны.

Ключевые слова: российско-сербские отношения, Черноморско-Дунайское пароходство, Милан Обренович, М.А. Поджио, Н. Пашич, внешняя торговля Российской империи

Для цитирования: Вишняков Я.В. Сербия в экономической стратегии Российской империи в конце XIX – начале XX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2024. Т. 23. № 2. С. 179–190. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-2-179-190>

Serbia in the Economic Strategy of the Russian Empire in Late XIX – Early XX Century

Yaroslav V. Vishnyakov 

Moscow State Institute of International Relations (MGIMO), Moscow, Russia

✉ vishnyakov@yandex.ru

Abstract: The author identifies the role of the economic factor as an integral part of the broad Russian-Austrian rivalry in the Balkans, as well as its role in the implementation of the global political strategy of St. Petersburg ruling circles. The source base is the materials from the Archive of Foreign Policy of the Russian Empire. The article analyzes the plans of the Russian Empire for economic penetration into the Serbian markets in the late XIX – early XX century, as part of the global political strategy of St. Petersburg ruling circles to strengthen their influence in the region. Particular attention is paid to

© Вишняков Я.В., 2024



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

the activities of the Russian Danube Shipping Company, since its development at the end of the XIX – beginning of the XX century allowed the Russian Empire to gain a foothold in the oil markets not only of the Balkan countries, but also of Austria-Hungary and Germany. Its strategic role increased significantly after the coup of 1903, when big Russian capital began to penetrate into Serbia; it was connected with Belgrade's interest in military supplies from the Russian Empire. The author comes to the conclusions that Russian diplomacy did not always correctly use its capabilities to strengthen its influence in the country. The Russian Empire products failed to gain absolute dominance on the Serbian market. However, obtaining a monopoly on the sale of kerosene in Serbia, despite the general unprofitability of the Russian Danube Shipping Company, provided St. Petersburg with important strategic presence in the Balkan region, being a serious argument in the political confrontation with the Austro-Hungarian Empire, which was especially evident during the First World War.

Keywords: Russian-Serbian relations, Black Sea-Danube Shipping Company, Milan Obrenovic, M.A. Poggio, N. Pasic, foreign trade of the Russian Empire

For citation: Vishnyakov, Y.V. "Serbia in the Economic Strategy of the Russian Empire in Late XIX – Early XX Century." *RUDN Journal of Russian History* 23, no. 2 (May 2024): 179–190. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-2-179-190>

Введение

Актуальность. В контексте современных геополитических реалий изучение истории русско-сербских экономических отношений приобретает особый смысл, поскольку сама Сербия осталась фактически единственной европейской страной, которая не присоединилась к беспрецедентным антироссийским санкциям.

Степень проработанности проблемы. Изучение русско-сербских отношений как составной части широкого соперничества великих держав за политическое влияние на Балканах, анализ стратегических интересов Российской империи в регионе, а также общих причин превращения Балкан в «пороховой погреб Европы» является предметом серьезного изучения как российских, так и зарубежных исследователей¹. Однако исследование роли экономического фактора и его роль в реализации глобальной политической стратегии правящих кругов Петербурга в этом регионе еще не получило должного освещения в российской историографии, что открывает исследователям новый пласт русско-сербских отношений начала XX в., еще требующий детального изучения².

Цель исследования – определить роль экономического фактора в истории русско-сербских отношений конца XIX – начала XX в., ставшего одним из важных противовесов австрийской политике в борьбе за влияние не только в Сербии, но и во всем балканском регионе.

Источниковая база исследования состоит из материалов, хранящихся в «Славянский стол» (Ф. 146) Архива внешней политики Российской империи. В основу статьи положены как донесения российских дипломатических представителей в Белграде, так и документы, касающиеся деятельности Черноморско-дунайского пароходства.

¹ В «пороховом погребе Европы» 1878–1914. М., 2003; *Виноградов К.Б.* Боснийский кризис 1908–1909 гг. Пролог Первой мировой войны. Л., 1964; *Вишняков Я.В.* Военный фактор и государственное развитие Сербии начала XX века. М., 2016; *Данченко С.И.* Развитие сербской государственности и Россия. 1878–1903. М., 1996; *Писарев Ю.А.* 1) Великие державы и Балканы накануне Первой мировой войны. М., 1985; 2) Тайны первой мировой войны. Россия и Сербия в 1914–1915 гг. М., 1990; *Шемакин А.Л.* Идеология Николы Пашича. Формирование и эволюция (1868–1891). М., 1998; *Војводић М.* Србија у међународним односима крајем XIX и почетком XX века. Београд, 1988; *Митровић А.* Србија у првом светском рату. Београд, 2004; *Jelavich Barbara.* 1) A century of Russian foreign policy 1814–1914. Philadelphia, 1964; 2) The Habsburgs empire in European affairs, 1814–1918. Chicago, 1969.

² *Галкина Ю.М.* Русское Дунайское пароходство как инструмент внешней политики Российской империи в 1903–1913 гг. // *Imagines mundi: альманах исследований всеобщей истории XVI–XX вв. Серия Балканика.* Т. 3. № 9. Екатеринбург, 2016. С. 84–93.

Дунайское судоходство и экономическая стратегия Российской империи

Обращать серьезное внимание на развитие дунайского судоходства российские правящие круги стали в связи с увеличением фирмой «Бр. Нобель» нефтедобычи в бакинском регионе, что повлекло за собой увеличение экспорта нефтепродуктов (особенно керосина) через черноморский порт Батуми. Таким образом планы по развитию русско-сербских экономических отношений, помимо политических соображений, были тесно увязаны с общими вопросами экономической стратегии Российской империи, поскольку развитие грузового сообщения между Батуми, Одессой, Измаилом и далее вверх по Дунаю позволяло закрепиться на нефтяных рынках не только балканских стран, но и куда более значимых для ее экономики Двуетидной монархии и Германии.

В 1881 г. вступило в силу «Положение о срочном товаро-пассажирском пароходном сообщении между городами Одессой и Измаилом с заходом в Килию и Рени», а князь Ю.Е. Гагарин-Стурдза (1846–1905) принял на себя обязательство совершать эти рейсы посредством одного принадлежавшего ему парохода «Ольга». Российское правительство, придавая этому делу государственное значение, признало целесообразным назначить пароходству субсидию в размере 58 270 рублей в год. Преобразованное в 1886 г. в Акционерное общество черноморско-дунайского пароходства, это предприятие просуществовало вплоть до 1 сентября 1903 г., когда его акции были выкуплены казной. В июне 1887 г. в сербских водах Дуная впервые показался пароход «Сокол», а в планы пароходства входило «продолжить рейсы своих пароходов, ходящих ныне до Видина, до Кладово и по пути заходить в Радуевац». «Восторженная встреча, оказанная в Радуевце нашему пароходу, наглядно свидетельствует, насколько сербам желательно установление прочных торговых сношений с Россией»³, – отмечал в специально составленном в 1884 г. для российского МИДа отчете о ввозной и вывозной торговле Сербии 1-й секретарь российской миссии в Белграде М.А. Поджио. Однако новообразованному русскому пароходству было сложно выдержать конкуренцию с австрийскими компаниями, имевшими значительно большее число пароходов и достаточно развитую инфраструктуру. М.А. Поджио продолжал:

Почти все пароходы по Дунаю и Саве сосредотачиваются в руках австрийских компаний. С открытием в конце 1884 г. железнодорожного сообщения между Пештом и Белградом, иностранные негромозкие товары, будут доставляемы в Сербию с большей быстротой, так как с того времени устранится излишняя перегрузка на суда, плавающие по Дунаю⁴.

Помимо этого фактора, установлению регулярного пароходного сообщения между Одессой и Белградом через нижнее течение Дуная мешали пороги у Оршовы и так называемые Железные ворота, позволявшие проводить через них глубоководные суда лишь во время половодья – весной и осенью.

Русско-сербские экономические отношения как инструмент балканской политики Петербурга

К началу 80-х гг. XIX в. товарооборот Сербии и России фактически отсутствовал. М.А. Поджио отмечал:

Россия никак не принимает участия в торговле с Сербией. Положим, что от времени до времени в Сербии появляются из южных губерний России татары, торгующие мехами и мелкие торговцы, преимущественно из крестьян Тульской губернии, с успехом торгующие в Болгарии, Сербии и Боснии дешевыми образами и картинками, а также разными мелочами⁵.

³ Архив внешней политики Российской империи (далее – АВП РИ). Ф. 146. Оп. 495. Д. 8897. Л. 32.

⁴ Там же. Л. 4.

⁵ Там же Л. 13.

Слова российского дипломата подтверждаются красноречивыми цифрами. Так, например, по данным на 1884 и 1885 г. экспорт товаров из Сербии в Россию отсутствовал вообще, а ввоз российских товаров в страну составлял более чем скромные суммы в 493 362 франка (далее – фр.) в 1884 г и 796 071 фр. в 1885 г.⁶ Из этих сумм большую часть составляли привозимые по Дунаю соленая рыба и икра, которые «выписывались из Одессы и Керчи и доставлялись в Радуевац, Доньи Милановац, в Смедерево и Белград»⁷. Между тем в том же 1884 г. из Австро-Венгрии в страну было ввезено продукции на 32 283 853 фр., а 1885 г. – на 29 949 377 фр. В свою очередь из Сербии в указанный период в двуединою монархию было вывезено сельскохозяйственной продукции, прежде всего животноводства, на суммы 32 858 431 фр. и 31 711 901 фр.⁸ Таким образом, в начале – середине 80-х г. XIX в. 87 % всех вывезенных из Сербии товаров было отправлено Австро-Венгрии либо через нее в другие страны. 14 % сербского экспорта приходилось на Османскую империю, а 2 % на Румынию. В свою очередь, к началу XX в., по наблюдениям секретаря российской миссии в Белграде Н.А. Обнорского, на Австро-Венгрию приходилось 61 % всей стоимости импорта и почти 2/3 привозимых в страну товаров⁹.

При этом собственная переработка сырья в Сербии практически отсутствовала, что еще более ставило сербский экспорт в практически полную зависимость от интересов соседней империи. М.А. Поджио писал:

В Австрии с рогатого скота взимается 4 флорина с головы, а с каждой свиньи по 1,5 флорина. Стада свиней сгоняются в Еденбург (Шопрон. – Я.В.) и Штейнбрюк (в Венгрии), где сосредотачивается главная торговля этими животными, доставляемыми туда не только из Сербии, но также из Болгарии и Румынии. Вообще эта торговля сопряжена с большим риском для сербского купца, так как он находится в зависимости от различных случайностей: так бывает, что Австрия совершенно неожиданно, без всякой видимой причины запрещает ввоз свиней в свои пределы или, что нередко случается, купец по доставлении своих свиней в Еденбург не находит покупателей и, истратившись на содержание своего стада, кончает тем, что уступает свой живой товар за бесценок, лишь бы от него отделаться¹⁰.

Таким образом Австро-Венгрия приобрела все возможности для полного контроля над всей сербской экономикой, что не только ставило страну в полную политическую зависимость от интересов Вены, но и затрудняло процесс ее модернизации¹¹. Под контролем Двуединой монархии находилась и финансовая сфера страны, несмотря на то что в 1884 г. в Сербии был открыт первый Народный банк с уставным капиталом 20 млн франков¹². Средством давления Вены на Белград стало запрещение ввоза на свою территорию сербской сельскохозяйственной продукции. Попытки же сербского правительства перенаправить экспорт свиней в Западную Европу через греческий порт Салоники не увенчались успехом, как из-за отсутствия подходящих вагонов, так и из-за предлагаемых Францией и Бельгией цен, которые не окупали тарифных ставок железнодорожной перевозки.

Развитию российско-сербских экономических отношений мешало отсутствие торгового договора. Тот же М.А. Поджио отмечал:

⁶ АВПРИ. Ф. 146. Оп. 495. Д. 8897. Л. 18–19.

⁷ Там же. Л. 19.

⁸ Там же. Л. 18–19.

⁹ Там же. Д. 8912. Л. 17; *Поповић Н.* Трговина између Србије и Русије (19 век) // Руски добољци у Србији. Тематски зборник радова. Београд, 2022. С. 131–167.

¹⁰ АВПРИ. Ф. 146. Оп. 495. Д. 8897. Л. 5.

¹¹ *Боташева Б.З. Крючков И.В.* Торговые войны Австро-Венгрии и Сербии в конце XIX – начале XX века и проблема развития сербского экспорта // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Серия: Общественные науки. 2008. № 5. С. 83–88.

¹² *Gnjatović D.* Stari državni dugovi: prilog ekonomskoj i političkoj istoriji Srbije i Jugoslavije: 1862–1941. Београд, 1991.

Между Россией и Сербией не заключен специальный торговый трактат. В торговых сношениях с Сербией следует руководствоваться декларацией, заключенной императорским министром-резидентом в Сербии с сербским правительством 14 июня 1880 г. В этой декларации постановлено, что товары сербского происхождения или производства, которые будут ввозимы в Россию, а также товары русского происхождения или русского производства, которые будут ввозимы в Сербию, будут пользоваться относительно: ввозных и вывозных и транзитных пошлин, вторичного вывоза куртажа, складов, местных пошлин и таможенных формальностей – теми же правами, какими пользуются товары самой благоприятствуемой нации¹³.

Однако, несмотря на практически полную зависимость сербского потребительского рынка от австрийских интересов, европейские компании проявляли заинтересованность к перспективным рынкам молодых балканских стран, отправляя в Сербию своих коммерческих агентов для изучения потребностей населения и для собрания возможно более точных сведений о тех сербских торговых домах, «которые заслуживают полного доверия»¹⁴. Так, например, в начале XX в. в страну началось проникновение французского капитала, в том числе в животноводческую отрасль. Российские дипломаты с сожалением отмечали, что

наши торговцы очевидно пренебрегают сербским рынком, чему нельзя не пожалеть в виду деятельности, проявляемой иностранцами, помогающимися захватить в свои руки рынки балканского полуострова¹⁵.

Между тем организация российского судоходства на Дунае способствовала появлению в Сербии, хотя и незначительному, русских товаров. Среди сербского просвещенного общества в моду стал входить русский чай¹⁶, ввозимый как из России, так и из венского чайного магазина «Василий Перлов с сыновьями». В продаже также имелся чай московской фирмы «К. и С. Поповы». М.А. Поджио писал в этой связи:

Но кроме этого чая покупателям еще предлагается чай низшего качества по 8 и 12 фр. за фунт, с поддельной, если не ошибаюсь этикеткой московской фирмы «К. и С. Поповы. Насколько удалось узнать, чай последнего достоинства направляется в Сербию гамбургской фирмой «Братья Хирш». Сербские купцы охотно покупают этот чай, так как они пользуются значительной уступкой при покупке его¹⁷.

При этом российский дипломат подчеркивал, что ввоз русских товаров производится германскими, австрийскими и румынскими торговыми домами, вследствие чего в сербских таможенных отчетах русские товары нередко показываются как товары германского, австрийского и румынского происхождения. Так, например, самовары тульских фабрик доставляются в Сербию из Берлина, и поэтому в таможенных отчетах изделия этого рода вносятся в рубрику: «ввоз из Германии»¹⁸. В свою очередь, по данным на 1891 г. королевство вывозило в Россию продукции на более чем скромную сумму 1627 динар, в основном слив¹⁹.

¹³ АВП РИ. Ф. 146. Оп. 495. Д. 8897. Л. 27.

¹⁴ Там же. Л. 21; Михайлова А.А. Роль иностранного и отечественного факторов в промышленной модернизации Сербии в XIX в. // Известия Уральского федерального университета. Серия 2. Гуманитарные науки. 2014. № 1. С. 125–140.

¹⁵ Там же. Л. 21.

¹⁶ Распространению чая в «кофейной» стране способствовала русская подданная, королева Наталья – жена короля Милана. Приглашение на чай стало частью светского этикета Белграда. В ее честь назван шоколадный торт, впервые приготовленный в семье известного сербского политика Еврема Груича.

¹⁷ АВП РИ. Ф. 146. Оп. 495. Д. 8897. Л. 23.

¹⁸ Там же. Л. 20–21.

¹⁹ Поповић Н. Трговина између Србије... С. 131–167.

Энергетический фактор российской политики

Вместе с тем деятельность товарищества нефтяного производства «Бр. Нобель» благодаря революционной для того времени наливной перевозке сырья привела к удешевлению керосина и превращению его в доступный продукт. К середине 80-х гг. XIX в. дорогой американский керосин был практически вытеснен с рынка страны. Если до 1884 г. его ввоз в Сербию из США превышал сумму 1 млн фр., то уже с 1885 г. на местном рынке получил монополию русский керосин. Если в 1884 г. из России было ввезено керосина всего на 30 тыс. фр., то в 1885 г. его экспорт увеличился до 557 390 фр., в то время как из Америки его поступило на сумму 288 358 фр., а из Австро-Венгрии – на 85 167 фр. Уже в 1887 г. в Сербию было ввезено 29 584 центнера керосина, из которых 22 259 центнера приходилось на Россию. М.А. Поджио отмечал:

Установление прямого сообщения по Дунаю без сомнения удешевит товар, усилив его потребление. Все 300 вагонов с нашим керосином доставлены были из Триеста. За весь год прибыли лишь 20 вагонов с американским осветительным маслом²⁰.

При этом русский дипломат замечал:

К сожалению, русский керосин дискредитируется крайней недобросовестностью местных торговцев, разбавляющих его водой и возбуждающих тем несправедливые нарекания на его недостатки²¹.

Таким образом, очевидная важность развития дунайского судоходства привела к расширению деятельности черноморско-дунайского пароходства. С 1888 г. помимо существующих линий Одесса – Измаил и Одесса – Систово были открыты регулярные рейсы еще по трем маршрутам – Систово – Кладово, который связал российские порты с портами Сербии и с конечным пунктом австрийских железных дорог у Оршовой, буксирный маршрут Рени – Систово, по которому осуществлялась перевозка русского керосина в придунайские страны, и Прутская линия – от Немцен до Рени, предназначенная для вывоза зерна из Бессарабии. Для этих целей в своем распоряжении общество имело 8 пароходов и 11 барж (из них 4 – наливные)²². Однако дело не заладилось. Общество терпело значительные убытки, а само оно, формально будучи частным, содержалось фактически на государственные деньги, получив в период с 1887–1902 гг. субсидий на 5 млн рублей. Причины такого плачевного финансового состояния Общества и невозможности составить достойную конкуренцию австрийским пароходным компаниям, имеющим в своем распоряжении значительное число удобных пароходов и барж, были разнообразны и в какой-то мере могут служить иллюстрацией общих системных противоречий модернизации Российской империи конца XIX – начала XX в. Отметим, что к началу XX в. общий уровень развития коммерческого флота России оставался довольно низким. Стране не хватало свободных средств, которые могли бы быть вложены в развитие судоходства. Не помогло и предпринятое ради поощрения отечественного судостроения повышение в 1881 г. пошлин на ввозимые из-за границы суда. К тому же сравнительно узкий рынок ограничивал спрос на строившиеся в России пароходы, что приводило к их удорожанию²³.

²⁰ АВП РИ. Ф.146. Оп. 495. Д. 8897. Л. 59.

²¹ Там же.

²² *Вишняков Я.В.* «Дело пахнет керосином». Дунайское пароходство и русская политика на Балканах в конце XIX – начале XX в. // *Российская история.* 2023. № 3. С. 143–155; *Галкина Ю.М.* Русское Дунайское пароходство... С. 84–93.

²³ *Кондратенко Р.В.* Морская политика России 80-х годов XIX века. СПб., 2006.

Необходимость расширения торговых связей с Сербией была напрямую увязана с происходившими в Белграде бурлениями политической жизни. «Новый курс» Милана Обреновича вызвал в стране глубокий системный кризис, который завел сербского правителя в окончательный тупик. В январе 1889 г. он был вынужден отречься от престола в пользу своего 12-летнего сына Александра и вскоре покинул страну. Эти события создали у петербургских кругов иллюзию возможности восстановления своего политического влияния в стране. Частью этих планов стало расширение экономического сотрудничества, тем более, что в 1891 г. было основано сербское пароходное общество, которое к началу 1902 г. имело в своем составе 42 баржи и 8 пароходов²⁴ (а его лучший пароход носил имя «Николай II»).

Помимо керосина достойную конкуренцию австрийским товарам на сербском рынке могла составить продукция российской текстильной промышленности, производители которой были остро заинтересованы в перспективных рынках сбыта. Министр финансов И.А. Вышнеградский писал главе МИД Н.К. Гирсу в январе 1892 г., что торговое соглашение с Сербией могло бы «содействовать сбыту русских произведений на рынки королевства», особенно текстильных изделий «более простой и грубой обработки, которыми наша промышленность могла бы с успехом снабжать рынки названного государства, в особенности в виду удобства их доставки через посредство русского пароходства по Дунаю». Далее министр финансов резюмировал:

Независимо от сих торговых соображений, нельзя не признать, что заключение трактата с Сербией имело бы немаловажное политическое значение²⁵.

С этой целью в мае 1892 г. в Белград прибыл спецпредставитель В.И. Тимирязев, способствовавший не только приезду в страну представителей крупных московских мануфактур (а именно поверенных товарищества Никольской мануфактуры и товарищества мануфактур Барановых Г.И. Былинкина и П.С. Зорина), но и считавшим

целесообразным устроить в Белграде небольшую выставку образцов наших мануфактурных произведений, а также и совещание в здешнем торговом обществе с сербскими купцами, которые изъявили полную готовность и желание вступить в торговые сношения с Россией²⁶.

В октябре 1893 г. договор о торговле и судоходстве, составленный на русском и сербском языках, был подписан. От России подписи под ним поставили посланник в Белграде А.И. Персиани и сам Тимирязев, а от Сербии – министр торговли Р. Милошевич и министр иностранных дел А. Николич. В дополнение к нему была подписана «Декларация относительно установления прямой связи между русским и сербским обществами пароходства по Дунаю», а в сербской столице появился агент дунайского пароходства²⁷.

В апреле 1893 г. Александр Обренович провозгласил себя совершеннолетним и взял власть в свои руки. В 1894 г. в Белград вернулся Милан Обренович, что означало для Петербурга крах надежд на восстановление своего влияния в стране. Таким образом, торговый договор, заключенный «без определения для него срока с представлением каждой из договаривающихся сторон заявить за 12 месяцев о же-

²⁴ АВПРИ. Ф. 146. Оп. 495. Д. 9031. Л. 55.

²⁵ Там же. Д. 8920. Л. 13–14.; Москва – Сербия, Белград – Россия: сборник документов и материалов. Москва – Белград, 2012. Т. 3. С. 136.

²⁶ АВПРИ. Ф. Оп. 495. Д. 9018. Л. 113; Москва – Сербия, Белград – Россия... С. 139.

²⁷ Вишняков Я.В. Торговля как инструмент политики. Русско-сербский торговый договор 1893 года и его последствия // Славяноведение. 2023. № 5. С. 5–19.

лании прекратить действие договора», остался одним из немногих факторов сохранения российского политического влияния и разрушения австрофильской основы политики Обреновичей. В 1894 г. сроком на 5 лет был подписан и керосиновый контракт, в 1899 г. продленный еще на 10 лет. В 1901 г. между российским и сербским пароходными обществами было подписано прелиминарное соглашение о сотрудничестве, в апреле 1902 г. одобренное правительствами двух стран. Товарооборот между Россией и Сербией существенно вырос. Как в апреле 1902 г. доносил посланник в Белграде Н.В. Чарыков, валовый доход сербского пароходства за 1901 г. составил 1 031 786 франков,

благодаря покупке еще одного пассажирского парохода, общество получило возможность производить с начала нынешней навигации рейсы до Радуевца по два раза в неделю, соответственно таковы же нашего общества²⁸.

По его сведениям, на русских и сербских пароходах к окончанию навигации 1901 г. было перевезено: рыбы – 122 809 кг, минерального масла – 42 684 кг, чая – 560 кг, мануфактурных товаров – 407 кг, смазочных масел для ружей – 6321 кг, книг – 228 кг, «и сверх того, последним экстренным рейсом» – два вагона минерального масла и 14 ящиков чая. Вниз по Дунаю в Россию было отправлено 2800 кг сливы. На март 1902 г. заявлено вниз по Дунаю 50 тыс. кг сахарной патоки и крупные партии мясных продуктов²⁹. Таким образом, русско-сербский торговый договор в противовес Вене открывал Сербии двери на другие европейские рынки.

Русско-сербское военно-экономическое сотрудничество

29 мая 1903 г. в Белграде произошел свергнувший династию Обреновичей военный переворот, а пришедшая к власти в стране новая династия Карагеоргиевичей сделала, по словам историка А.Л. Шемякина, ставку на прочную привязку «маленького сербского плота к могучему русскому кораблю»³⁰. Эти события заставили российское правительство обратить более пристальное внимание на развитие дунайского судоходства, причем учитывалось лишь политическое значение сохранения русского присутствия на Дунае. В записке по учреждению казенного русско-дунайского пароходства говорилось:

Для достижения желаемых результатов Правительству необходимо приносить значительные материальные жертвы, так как по свидетельству компетентных ведомств и агентов министерства иностранных дел за границей, прибылей от операций русского пароходства на Дунае ожидать нельзя³¹.

Перемена сербского политического курса не могла не отразиться на отношениях с соседней империей. В 1904 г. Белградом был введен новый таможенный тариф, а в 1905 г. заключен невыгодный для Австро-Венгрии торговый договор с Болгарией и Черногорией, что, в свою очередь, усиливало перспективы их политической интеграции, весьма опасной для интересов Двуетидной монархии. Кроме того, сербское правительство отказалось заключать невыгодный контракт на поставку артиллерийских орудий с фирмой «Шкода». В ответ на эти действия Вена блокировала импорт на свою территорию продукции сербского животноводства. Между странами началась таможенная, или «свиная», война, что благоприятно отразилось

²⁸ АВПРИ. Ф. 146. Оп. 495. Д. 9029. Л. 145.

²⁹ Там же. Л. 140.

³⁰ Шемякин А.Л. Сербская национальная идея в 1878–1903 гг. Время разочарования и осмысления // На путях к Югославии: за и против. Очерки истории национальных идеологий югославянских народов. Конец XVIII – начало XX вв. М., 1997. С. 156–157.

³¹ АВПРИ. Ф. 146. Оп. 495. Д. 8395. Л. 361.

на перспективах русского-сербского экономического, а вместе с тем и политического сотрудничества. В МИДе заявляли, что «Россия прилагает все усилия, чтобы облегчить эту зависимость». 2-й секретарь российской миссии Н.А. Обнорский доносил:

Картина экономической жизни Сербии в период разрыва в таможенных сношениях с Австро-Венгрией, указывает вместе с тем как на ущерб понесенный монархией в ее политике: принудить маленькое государство подчиниться требованиям несовместимым с достоинством страны, так и на то, какие именно из других государств, состоящих в договорных отношениях с королевством и в какой именно мере таковые успели воспользоваться помянутым выше обстоятельством и увеличить свой торговый оборот с Сербией за счет убыли, испытанной империей³².

Сербскому правительству удалось найти новые рынки для сбыта своей продукции, прежде всего в Италии и Египте. Кроме того, в 1906 г. Скупщина страны выделила 500 тыс. фр. на пособие сербским экспортерам для поощрения товарного вывоза. Это привело к тому, что вывоз сербского зерна увеличился с 17,8 млн фр. в 1905 г. до 22 млн фр. в 1906 г. и до 27,8 млн фр. в 1907 г. Н.А. Обнорский подчеркивал, что

скот отправляется для дальнейшей перевозки водным путем к Эгейскому моеу, следуя через болгарскую территорию, причем правительством Болгарии оказывается в этом деле сербскому вывозу значительные содействия и облегчение³³.

Российский дипломат сделал вполне оптимистический вывод: «Сербы могут примириться даже с полной потерей австрийского рынка»³⁴. Но именно Российская империя имела монопольное право ввоза в Сербию керосина, которого только за 1906 г. было экспортировано на сумму 591 тыс. фр. Кроме того, в 1906 г. в страну из России было ввезено минеральных масел на 704 748 фр., пищевых продуктов – на 467 983 фр.

Помимо этого, в связи с обострением ситуации в регионе – событиями знаменитого аннексионного кризиса 1908–1909 гг. и начавшимися вскоре Балканскими войнами 1912–1913 гг. Белград был заинтересован в военных поставках из Российской империи. Суда дунайского пароходства доставляли в Сербию военные грузы, в том числе и транзитные, значение которых существенно выросло в период Балканских войн 1912–1913 гг. Так, например, в ноябре – декабре 1912 г. в Сербию из Великобритании через Дунай было доставлено 4 радиотелеграфных аппарата Маркони, а также купленных в Германии и Франции, причем под видом русской правительственной собственности, «четырёх вагонов автомобилей, фургонов и аэропланов»³⁵. В январе 1913 г. для нужд сербской артиллерии из России баржами дунайского пароходства было доставлено 2 тыс. лошадей и около 100 тыс. шинелей.

Еще одним важным сербско-русским проектом стало начало строительства в канун балканских войн железной дороги в юго-восточной Сербии, связавшей г. Ниш с дунайской пристанью Прахово. Ее инициатором и проектировщиком стал инженер и журналист И.П. Табурно³⁶. Причем строительство этой дороги можно рассматривать в контексте обсуждавшегося с 1909 г. европейского проекта строительства Дунайско-адриатической железнодорожной линии, что вызвало глубокие

³² АВПРИ. Ф. 146. Оп. 495. Д. 8395. Л. 361; Там же. Д. 8912. Л. 24.

³³ Там же. Л. 25–27.

³⁴ Там же.

³⁵ Там же; Там же. Д. 8935. Л. 11–22.

³⁶ Гусев Н.С. Сербь-эмигранты в России, защищавшие интересы родины в годы Балканских и Первой мировой войн. Четыре портрета: М.М. Бойович, И.П. Табурно, Д.И. Семиз, Ч.М. Иоксимович // Столетие двух эмиграций. 1919–2019: сборник статей. М. – Белград, 2019. С. 27–46.

политические разногласия между Россией, Германией, Австро-Венгрией, Италией и Турцией, с одной стороны, Сербией и Черногорией, – с другой. Дорога вследствие глубоких разногласий так и не была построена.

Начавшаяся вскоре Первая мировая война показала важность русского экономического присутствия в Дунайском регионе. С целью снабжения союзной сербской армии оружием, боеприпасами и продовольствием была Особой дунайской экспедиции во главе с капитаном первого ранга М.М. Веселкиным, а доставляли эти грузы суда и баржи Дунайского пароходства³⁷. Эти поставки продолжались до осени 1915 г., когда Сербия, не выдержав натиска австро-германских войск и удара с тыла болгарской армии, потерпела военное поражение. После окончания Первой мировой войны фактический контроль над нижним течением Дуная достался третьей стороне. Румыния оккупировала российскую провинцию Бессарабия, что на долгие годы положило конец российскому дунайскому судоходству.

Выводы

В конце XIX – начале XX в. российская дипломатия не всегда правильно использовала свои возможности для укрепления своего влияния в стране. Товарам из Российской империи так и не удалось получить абсолютного преобладания на сербском рынке. Однако закрепившая русскую энергетическую монополию на сербском рынке победа в «керосиновой войне» обеспечила Петербургу важное стратегическое присутствие в балканском регионе, явившись серьезным аргументом в политическом противостоянии с Австро-Венгерской империей.

Исследование проблемы влияния экономического фактора на формирование внешнеполитической стратегии Петербурга в целях благоприятного для себя решения Восточного вопроса может стать предметом дальнейшего детального изучения как российских, так и зарубежных историков.

Поступила в редакцию / Submitted: 24.10.2023

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 29.03.2024

Принята к публикации / Accepted for publication: 02.04.2024

References

- Botasheva, B.Z. and Kryuchkov, I.V. “Torgovye voyny Avstro-Vengrii i Serbii v kontse XIX – nachale XX veka i problema razvitiia serbskogo eksporta [Trade wars between Austria-Hungary and Serbia at the end of the XIX – beginning of the XX centuries and the problem of the development of Serbian exports].” *Bulletin of higher educational institutions. North Caucasus region*, no. 5 (2008): 83–88 (in Russian).
- Danchenko, S.I. *Razvitie serbskoi gosudarstvennosti i Rossiia. 1878–1903* [Development of Serbian statehood and Russia. 1878–1903]. Moscow: [N.s.], 1996 (in Russian).
- Galkina, Yu.M. “Russian Danube Steamship Company as a Tool of Foreign Policy of the Russian Empire in 1903–1913.” *Imagines mundi*, no. 9 (2016): 84–93 (in Russian).

³⁷ *Тюриков С.В.* Экспедиция особого назначения на Дунае по оказанию помощи Сербии в 1914–1915 гг. СПб., 2015; *Тимофеев А.Ю., Кремич Д.М.* Россия на Сербском фронте Первой мировой войны. Помощь армии и флота России Королевству Сербия в 1914–1918 гг., М., 2014; *Вишняков Я.В., Тимофеев А.Ю., Милорадович Г.* На дальних рубежах. Россия и Сербия в годы Первой мировой войны 1914–1917. М., 2018; *Вишняков Я.В.* Дунайский гамбит. Русско-сербское военно-экономическое сотрудничество накануне и в годы Первой мировой войны // *Славянский альманах*. 2018. № 3–4. С. 103–126; *Вишняков Я.* На таласима Дунава: руско-српска војноекономска сарадња пре и у току првог светског рата // *Војно-историјски гласник*. 2019. № 2. С. 70–96; *Вишняков Я.В.* Дунайский транзит в годы Первой мировой войны // *Новая и новейшая история*. 2020. № 3. С. 70–79.

- Gnjatović, D. *Stari državni dugovi: prilog ekonomskoj i političkoj istoriji Srbije i Jugoslavije: 1862–1941* [Old State Debts: A Contribution to the Economic and Political History of Serbia and Yugoslavia: 1862–1941]. Beograd: Ekonomski institut Publ., 1991 (in Serbian).
- Gusev, N.S. “Serby-emigranty v Rossii, zashchishchavshie interesy rodiny v gody Balkanskikh i Pervoi mirovoi voyn. Chetyre portreta: M.M. Bojovich, I.P. Taburno, D.I. Semiz, Ch.M. Ioksimovich [Serb emigrants in Russia who defended the interests of their homeland during the Balkan and First World Wars: four portraits: M.M. Bojovich, I.P. Taburno, D.I. Semiz, Ch.M. Ioksimovich].” In *Stoletie dvukh emigratsyi. 1919–2019* [Centenary of two emigrations. 1919–2019], 27–46. Moscow: Institute of Slavic Studies RAS Publ.; Belgrad: Informatika Publ., 2019 (in Russian).
- Jelavich, B. *A century of Russian foreign policy 1814–1914*. Philadelphia: Lippincott, 1964.
- Jelavich, B. *The Habsburgs empire in European affairs, 1814–1918*. Chicago: McNally, 1969.
- Kondratenko, R.V. *Morskaia politika Rossii 80-h godov XIX veka* [Maritime policy of Russia in the 80s of the XIX century]. St. Petersburg: LeKo Publ., 2006 (in Russian).
- Mikhaylova, A.A. “The Role of Foreign and National Factors in 19th Century Serbia’s Industrial Modernization.” *Izvestia. Ural Federal University Journal. Series 2. Humanities and Arts*, no. 1 (2014): 125–140 (in Russian).
- Mitrović, A. *Srbija u prvom svetskom ratu* [Serbia in the First World War]. Belgrad: Stubovi kulture Publ., 2004 (in Serbian).
- Pisarev, Y.A. *Tainy Perovoi Mirovoi voiny. Rossiia i Serbiia v 1914–1915 gg.* [Secrets of the First World War. Russia and Serbia in 1914–1915]. Moscow: Nauka Publ., 1990 (in Russian).
- Pisarev, Y.A. *Velikie derzhavy i Balkany nakanune Pervoi mirovoi voiny* [Great powers and the Balkans on the eve of the First World War]. Moscow: Nauka Publ., 1985 (in Russian).
- Popović, N. “Trgovina između Srbije i Rusije (19 vek) [Trade between Serbia and Russia (XIX century)].” In *Ruski dobrovoljci u Srbiji. Tematski zbornik radova* [Russian volunteers in Serbia. Thematic collection of papers], 131–167. Belgrad: Ruski nauchni institut Publ., 2022 (in Serbian).
- Shemyakin, A.L. “Serbskaia natsionalnaia ideia v 1878–1903 gg. Vremia razocharovaniia i osmysleniia [Serbian national idea in 1878–1903 A time of disappointment and reflection].” In *Na putyakh k Jugoslavii: za i protiv. Ocherki istorii natsionalnykh ideologii iugoslavijskikh narodov. Konets XVIII – nachalo XX vv.* [On the road to Yugoslavia: pros and cons. Essays on the history of national ideologies of the Yugoslav peoples. The end of the XVIII – beginning of the XX centuries], 156–157. Moscow: Indrik Publ., 1997 (in Russian).
- Shemyakin, A.L. *Ideologiya Nikoloy Pashicha. Formirovanie i evolyutsiya (1868–1891)* [The ideology of Nikola Pasic. Formation and evolution (1868–1891)]. Moscow: Indrik Publ., 1998 (in Russian).
- Tyurikov, S.V. *Ekspeditsiya osobogo naznacheniia na Dunae po okazaniiu pomoshchi Serbii v 1914–1915 gg.* [Special purpose expedition on the Danube to assist Serbia in 1914–1915]. St. Petersburg: Gallery Print Publ., 2015 (in Russian).
- Vinogradov, K.B. *Bosniyskii krizis 1908–1909 gg. Prolog Pervoi Mirovoi voiny* [Bosnian crisis 1908–1909. Prologue of the First World War]. Leningrad: Leningrad University Publ., 1964 (in Russian).
- Vishnyakov, Ya.V. “‘It smells of kerosene’. Danube shipping company and Russian policy in the Balkans at the end of the 19th – beginning of the 20th centuries.” *Russiiskaia Istorii*, no. 3 (2023): 143–155 (in Russian).
- Vishnyakov, Ya.V. “Danube Transit. Russian Military Smuggling during the First World War.” *Modern and Contemporary History*, no. 3 (2020): 70–79 (in Russian).
- Vishnyakov, Ya.V. “Trade as a Policy Tool. Russian-Serbian Trade Agreement of 1893 and its Consequences.” *Slavic Studies*, no. 5 (2023): 5–19 (in Russian).
- Vishnyakov, Ya.V., Timofeev, A.Yu., and Miloradovich, G. *Na dalnikh rubezhakh. Rossiia i Serbiia v gody Pervoi Mirovoi voiny 1914–1917* [On distant frontiers. Russia and Serbia during the First World War 1914–1917]. Moscow: MGIMO Publ., 2018 (in Russian).
- Vishnyakov, Ya.V. “The Danubian gambit. Russian-Serbian military and economic cooperation before and during the First World War.” *Slavic Almanac*, no. 3–4 (2018): 103–126 (in Russian).
- Vishnyakov, Ya.V. *Voenny faktor i gosudarstvennoe razvitie Serbii nachala XX veka* [Military factors and state development of Serbia at the beginning of the XX century]. Moscow: MGIMO Publ., 2016 (in Russian).

Vojvodih, M. *Srbija u međunarodnim odnosima krajem XIX i početkom XX veka* [Serbia in international relations at the end of the XIX and the beginning of the XX century]. Belgrad: Srpska akademija nauka i umetnosti Publ., 1988 (in Serbian).

Информация об авторе / Information about the author

Ярослав Валерианович Вишняков, доктор исторических наук, профессор кафедры всемирной и отечественной истории, МГИМО МИД России; 119454, Россия, Москва, пр-т Вернадского, 76; vishnyakov@yandex.ru; <http://orcid.org/0000-0002-2316-7116>; SPIN-код: 3698-0138

Yaroslav Valerianovich Vishnyakov, Dr. Habil. History, Professor of the Department of World and Russian History, MGIMO University; 76, Prospekt Vernadskogo, Moscow, 119454, Russia; vishnyakov@yandex.ru; <http://orcid.org/0000-0002-2316-7116>; SPIN-code: 3698-0138