

Научная статья / Research Article

УДК 94 (47): 656.611.2 + 334.722.8 “1903/1915”

DOI: 10.36718/2500-1825-2024-3-94-106

Михаил Николаевич Барышников

Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена, Санкт-Петербург, Россия

barmini@list.ru

ПЕРСИДСКИЙ ЗАЛИВ В РОССИЙСКОМ РЕГУЛЯРНОМ СУДОХОДСТВЕ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

В статье рассматривается схема обслуживания регулярных рейсов в Персидский залив, предложенная владельцами Русского общества пароходства и торговли. Схема анализируется в контексте трансграничных грузовых и пассажирских перевозок, деятельности членов правления компании и государственных чиновников, а также внутренней ситуации в России и Персии в начале XX века. Государственная поддержка судоходных операций оказалась особенно важной, поскольку обернулась предоставлением доступа к дипломатическим услугам в дополнение к большей доступности правительственных субсидий и международных деловых контактов. Но некоторые аспекты операций были специфичны для регионов, где работала компания, включая различия между портами и внутренними торговыми запросами, между направлениями и масштабами грузовых и пассажирских перевозок, а также между приоритетами коммерческих, геополитических и социокультурных (религиозных) целей морского судоходства. Вместе с тем в поставках российской промышленной продукции пароходство добилось заметных успехов, расширив свою деятельность, благодаря усилиям по доставке товаров, которые высоко ценились в прибрежных регионах Среднего Востока, а также за счет активного использования возможностей многочисленных местных агентств. Одновременно на объемах перевозки грузов и пассажиров серьезно сказались ряд крупных событий, включая революцию в России (1905–1906 гг.) и социально-политические потрясения в Персии (1906–1909 гг.). Хотя эмпирический материал, лежащий в основе анализа, относится к конкретной фирме, отражаемые им бизнес-процессы и взаимоотношения поддаются обобщению и дают детальный обзор транспортных связей между портами России и Персидского залива. В исследовании отмечается также быстрый рост объемов транзитных перевозок и диверсификация ассортимента экспорта, что отражало особенности трансграничных торговых отношений России в начале 1910-х годов. Кроме того, подчеркивается важность государственно-частного партнерства и актуальность бизнес-инициатив для подготовки и реализации долгосрочных судоходных проектов.

Ключевые слова: Русское общество пароходства и торговли, Персидский залив, грузовые и пассажирские перевозки, государственно-частное партнерство

Для цитирования: Барышников М.Н. Персидский залив в российском регулярном судоходстве в начале XX века // Социально-экономический и гуманитарный журнал. 2024. № 3. С. 94–106. DOI: 10.36718/2500-1825-2024-3-94-106.

Mikhail Nikolaevich Baryshnikov

Russian State Pedagogical University named after A.I. Herzen, St. Petersburg, Russia
barmini@list.ru

PERSIAN GULF IN RUSSIAN REGULAR SHIPPING IN THE EARLY XX CENTURY

The paper examines the scheme for servicing scheduled voyages to the Persian Gulf proposed by the owners of the Russian Society of Shipping and Trade. The scheme is analyzed in the context of cross-border cargo and passenger traffic, the activities of the company's board members and government officials, and the domestic situation in Russia and Persia in the early twentieth century. Government support for shipping operations was particularly important, as it provided access to diplomatic services in addition to greater availability of government subsidies and international business contacts. But some aspects of the operations were specific to the regions in which the company operated, including differences between ports and domestic trade demands, between the directions and scales of cargo and passenger traffic, and between the priorities of commercial, geopolitical, and sociocultural (religious) goals of maritime shipping. At the same time, the shipping company achieved notable success in the delivery of Russian industrial products, expanding its activities through efforts to deliver goods that were highly valued in the coastal regions of the Middle East, as well as through the active use of the capabilities of numerous local agencies. At the same time, a number of major events, including the revolution in Russia (1905–1906) and the socio-political upheavals in Persia (1906–1909), seriously affected the volumes of cargo and passenger transportation. Although the empirical material underlying the analysis relates to a specific firm, the business processes and relationships it reflects are generalizable and provide a detailed overview of the transport links between the ports of Russia and the Persian Gulf. The study also notes the rapid growth of transit traffic and the diversification of exports, which reflected the specifics of Russia's cross-border trade relations in the early 1910s. In addition, it emphasizes the importance of public-private partnerships and the relevance of business initiatives for the preparation and implementation of long-term shipping projects.

Keywords: Russian Society of Shipping and Trade, Persian Gulf, cargo and passenger transportation, public-private partnership

For citation: Baryshnikov M.N. Persian gulf in Russian regular shipping in the early XX century // Socio-economic and humanitarian journal. 2024. № 3. S. 94–106. DOI: 10.36718/2500-1825-2024-3-94-106.



Введение. 29 апреля 1903 г. Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ) заключило с отделом торгового мореплавания Министерства финансов договор о содержании регулярных судоходных рейсов в Персидский залив. При обсуждении документа департаменты Государственного Совета признали важным для России в политическом отношении мероприятия, способствующие установлению и укреплению русского влияния в Персии. Участие России в

судьбах этого государства оценивалось как наследие, завещанное всеми предшествующими царствованиями, начиная с Петра Великого [1, с. 46]. Отечественные исследователи отмечали, что с открытием судоходной линии появилась возможность развивать дипломатические и торговые связи России с прибрежными территориями Аравии, Ирака и Персии [2, 3]. Отныне препятствием для развития русской торговли в бассейне Персидского залива не должно было являться

«выпадение всего этого района» из сферы деятельности российского морского торгового флота [4, с. 65], а в перспективе предпринимаемые меры могли способствовать укреплению российских геополитических позиций в этом регионе [5, с. 74]. Деятельность компании рассматривалась значимой и в контексте растущего масштаба паломнического движения российских мусульман к святым местам Аравии [6, 7]. К этому времени РОПиТ, функционировавшее с 1856 г. на основе государственно-частного партнерства (очередной договор был заключен в 1891 г.), выступало крупнейшей отечественной судоходной фирмой с богатым опытом трансграничных операций [8].

Цель исследований. Изучение результатов деятельности Русского общества пароходства и торговли на персидском направлении в начале XX века. Вместе с тем заявленное исследование позволяет оценить возможный потенциал грузовых и пассажирских перевозок с точки зрения реализации геополитических, коммерческих и социокультурных (религиозных) интересов России на Ближнем и Среднем Востоке в их долгосрочной перспективе.

Результаты исследования и их обсуждение. Договор 1903 г. был согласован с министром финансов С.Ю. Витте и утвержден императором Николаем II. Со стороны компании документ утвердил председатель правления контр-адмирал К.С. Старицкий. Соглашением предполагалось осуществление в течение последующих двенадцати лет ежегодных четырех обязательных («срочных») рейсов из Одессы в Басру. Устанавливался регулярный заход пароходов в Константинополь, Смирну, Бейрут, Яффу, Порт-Саид, Суэц, Джидду, Джибути, Аден, Маскат, Джаск, Бендер-Аббас, Ленге и Бушир. Кроме того, компании давалось право по «собственному желанию» при наличии коммерческих интересов направлять суда в Мерсину, Триполи (Ливан), Александрию, Ямбу, Ходейду, Кувейт и Мохаммеру. Со своей стороны РОПиТ обязывалось в кратчайшие сроки назначить

агентов из числа русских подданных в Басре, Багдаде и Бушере, а также при необходимости обеспечить доставку грузов между этими городами. С 1 января 1905 г. персидскую линию должны были обслуживать два крупных парохода, построенные по заказу компании на отечественных верфях. Суда оснащались электрической вентиляцией, холодильными камерами и опреснительными установками, а также двойными тентами для палубных пассажиров. В случае если к установленному сроку пароходы не будут построены, пароходству грозил ежедневный штраф в размере 150 руб. Со своей стороны правительство гарантировало РОПиТ ежегодные субсидии («помильные» выплаты) в размере 50 тыс. руб. за каждый рейс (но не более 200 тыс. руб. в год). По окончании каждого рейса компания представляла отчет руководителям Министерства финансов. И, что не менее важно, в случае гибели или захвата судов во время военных действий правительство обязывалось возместить убытки в размере их балансовой стоимости [9, л. 51–52]. Документ был утвержден шестью членами правления РОПиТ, в числе которых двое являлись назначенными Министерством финансов и Морским министерством.

1904 год, первый в регулярном судоходстве по персидской линии, выглядел для владельцев РОПиТ и правительственных чиновников вполне обнадеживающим по результатам. Из российских черноморских портов было ввезено в регион Персидского залива 6 154 т грузов. Однако обратно, в Одессу, последовало только 278 т. Еще более интересной представлялась картина с транспортировкой транзитных грузов. В конечном счете в порты Персидского залива было ввезено 6 621 т грузов, в то время как в обратном направлении последовало 8 970 т. Другими словами, почти весь объем вывозимых восточных товаров (прежде всего, фиников) был доставлен пароходами РОПиТ в порты Красного моря, Восточного Средиземноморья и Эгейского моря. Крупнейшим получателем грузов из Персии являлась столица

Османской империи. Данный факт говорил о том, что в регионе Персидского залива клиентами РОПиТ являлись главным образом иностранные коммерсанты, заключавшие сделки на перевозку товаров в порты Османской империи, Египта и далее в Центральную и Западную Европу. Этот же факт свидетельствовал о слабой осведомленности российских предпринимателей о потенциальных возможностях региональных азиатских рынков.

1906 год, сопровождавшийся революционными потрясениями в России, продемонстрировал заметное снижение объема вывоза отечественных товаров при одновременном увеличении поставок из Персидского залива (главным образом хлопка с целью переработки для нужд русской армии). Нестабильное функционирование отечественных железных дорог, нередкие случаи расхищения товаров в пути и регулярные забастовки портовых рабочих обернулись для РОПиТ крупными убытками. В этом же году возникли трудности с заключением

контрактов с коммерсантами Бушера и Бендер-Аббаса на фоне беспорядков в Персии. Только с 1907 года с постепенным обретением Российской империей социально-экономической и политической стабильности, операции по персидской линии активизировались. Рост с этого времени объема вывозимых из портов залива, прежде всего Южной Персии, грузов свидетельствовал о том, что англо-русское соглашение 1907 г. отнюдь не покончило с соперничеством двух стран на Среднем Востоке и лишь изменило его характер. Между ними продолжалась борьба за концессии, торговое и финансовое влияние в Персии [10, с. 175].

В таблице 1 представлены данные по срочным (следовавшим по расписанию) рейсам за семь лет, которые характеризуют транспортировку российских изделий в Персидский залив и вывоз региональных товаров в Одессу.

В таблице 2 проанализировано участие судов РОПиТ в доставке транзитных грузов [11, л. 59].

Таблица 1

Грузовые перевозки между Россией и портами Персидского залива в 1907–1913 гг., т

| Год | Вывезено из России | Ввезено в Россию | Итого |
|------|--------------------|------------------|---------|
| 1903 | 3 472,8 | 554,9 | 4 027,7 |
| 1904 | 6 154,3 | 278,5 | 6 432,8 |
| 1905 | 4 798,9 | 237,5 | 5 036,4 |
| 1906 | 2 499,3 | 1 477,0 | 3 976,3 |
| 1907 | 2 735,1 | 274,5 | 3 009,6 |
| 1908 | 4 299,3 | 41,8 | 4 341,1 |
| 1909 | 3 098,4 | 121,5 | 3 219,9 |
| 1910 | 2 998,5 | 63,5 | 3 062,0 |
| 1911 | 3 137,5 | 105,2 | 3 242,7 |
| 1912 | 4 223,4 | 79,9 | 4 303,3 |
| 1913 | 5 087,3 | 74,4 | 5 161,7 |

Грузовые перевозки по персидской линии в 1907–1913 гг., т

| Год | Ввезено в порты Персидского залива, всего | Вывезено из портов Персидского залива, всего | Итого |
|------|---|--|----------|
| 1903 | 5 199,5 | 5 803,7 | 11 003,2 |
| 1904 | 6 620,3 | 8 969,6 | 15 589,9 |
| 1905 | 6 202,2 | 7 217,8 | 13 420,0 |
| 1906 | 3 812,9 | 6 634,2 | 10 447,1 |
| 1907 | 6 364,5 | 7 464,9 | 13 829,4 |
| 1908 | 7 959,2 | 4 634,8 | 12 594,0 |
| 1909 | 5 925,3 | 8 437,4 | 14 362,7 |
| 1910 | 6 487,2 | 9 480,0 | 15 967,2 |
| 1911 | 5 928,9 | 8 386,5 | 14 315,4 |
| 1912 | 5 348,7 | 11 146,7 | 16 495,4 |
| 1913 | 5 553,0 | 9 838,0 | 15 391,0 |

Приведенные данные позволяют сделать несколько выводов. *Во-первых*, несмотря на сложную внутреннюю ситуацию в России (1905–1906 гг.) и Персии (1906–1909 гг.), отечественные предприниматели сохраняли интерес к поставке товаров в порты Персидского залива. Более четко рост товарооборота наблюдался в 1912–1913 гг. *Во-вторых*, пароходство последовательно встраивалось в систему международного грузового сообщения, охватывающую Средний и Ближний Восток, регионы Центральной и Западной Европы. *В-третьих*, самым уязвимым местом в структуре перевозок оставалась организация поставок из портов Персидского залива в Россию. *В-четвертых*, сохранялась неравномерность в объемах операций по годам. Например, в 1910 году, накануне заключения нового договора о государственно-частном партнерстве, сохранялась неопределенность с перспективами функционирования РОПиТ. И данное обстоятельство не могло не повлиять на результативность отношений компании с российскими экспортерами. Напротив, заключение в 1911 году договора привело к рез-

кой активизации деловых контактов и росту объемов вывозимых товаров. Устойчивым оставался спрос на ряд российских товаров, таких как керосин, металл изделия бытового назначения, хлопчатобумажные ткани, сахар, древесина, мука, фарфорово-фаянсовая и стеклянная посуда. Из портов Персидского залива ввозились в Одессу главным образом хлопок, сухофрукты, ковры, шерстяные и шелковые ткани, невыделанные кожи, опиум. По свидетельству российских дипломатов, попытки поставлять судами РОПиТ в Россию финики (осенними рейсами) «разбивались о громадную пошлину и не могли осуществляться» [12, л. 77]. В связи с этим компания доставляла крупные партии фиников из Басры в порты Персидского залива, Красного моря и Восточного Средиземноморья, в том числе для перегрузки на иностранные пароходы. На эти направления приходилось около двух третей соответствующих перевозок [13, с. 484]. Например, в 1910 г. из вывезенных из Басры 7 281 т фиников в Россию везли лишь 14 т [14, л. 3].

Свои особенности имелись также в масштабе и направлениях пассажиропотоков. Абсолютное большинство пассажиров составляли паломники, совершавшие хадж. Например, в 1907 году Басру покинули на судах РОПиТ 1194 человека, в то время как доставленных в этот порт было 203; для Бушера эти цифры составили соответственно 448 и 302 человека. Для подавляющего числа пассажиров конечным пунктом оставалась Джидда [15, л. 45–46, 48–50, 54–59]. Среди портов на персидской линии выделялись заметным пассажиропотоком Константинополь, Смирна, Бейрут, Яффа (в этот приморский город прибывали мусульманские паломники, направлявшиеся в Иерусалим [16, с. 262]) и Джибути. С октября 1906 года перевозки в Персидский залив осуществлялись пароходами «Тигр» и «Евфрат», построенными годом ранее на Невском заводе в Петербурге. Оценивая результативность работы компании на персидском направлении, в 1907 г. члены наблюдательного совета РОПиТ констатировали заметное «развитие» грузоперевозок в Басру, Бушер, Бендер-Аббас и Бендер-Линге. Оптимистичные оценки звучали также по поводу транспортировки паломников, значительно возросшей в стоимостном выражении [17, л. 47, 58].

За пятилетие, с 1908 по 1912 г., срочные рейсы персидской линии демонстрировали заметный рост пассажиропотока – с 1 560 до 4 974 человек [18, л. 116, 186, 268; 19, л. 1–37; 20, л. 1–35]. Большинство из этих людей совершали хадж. Увеличение числа пассажиров было достигнуто, несмотря на заключенный с российским Добровольным флотом договор о квотах по доставке паломников из Одессы в Джидду [21, л. 2–4], а также переориентацию их значительной части на Бейрут. Из этого порта мусульмане, отправившиеся в хадж, направлялись в Дамаск и далее по введенной в строй Хиджазской железной дороге в Медину и Мекку. Тем же маршрутом многие из них следовали обратно. Для многих путешественников персидская линия по-прежнему выглядела привлекательной

при одновременном посещении Константинополя, портов Восточного Средиземноморья, Красного и Аравийского морей, Персидского залива. Одновременно с развитием судоходных операций наблюдалась активизация контактов правления РОПиТ со штабом Черноморского флота. Капитаны судов направляли регулярные донесения в Одессу о встретившихся в пути иностранных военных судах (с зарисовками и подробными характеристиками их мореходных и боевых качеств). В 1908–1909 гг. капитаном парохода «Россия» были составлены донесения по 17 совершенным рейсам, капитанами пароходов «Королева Ольга» и «Одесса» – по 10 рейсам, «Корнилов» – 8, «Царь» – 7, «Император Николай II» и «Олег» – по 6, «Адмирал Лазарев» – 4 рейсам [22, л. 1–21; 23, л. 1–94].

Результативность перевозок в порты Персидского залива в 1909–1913 гг., непосредственно отражавшая экономический подъем в России, оценивалась членами правления РОПиТ оптимистично. В этот период в сравнении с операциями 1904–1908 гг. выручка за срочные рейсы по линии при фиксированных правительственных субсидиях выросла на 31 %. При этом средняя выручка за один рейс при доставке грузов составила около 52 тыс. руб., пассажиров – 19 тыс. руб. [12, л. 10–14]. В 1911 г. при четырех обязательных и одном дополнительном («экстренном») рейсах чистая прибыль увеличилась до 136 тыс. руб., в 1912 г. при таком же количестве рейсов – до 157 тыс. руб. [12, л. 35]. Деятельность компании вносила свой вклад в развитие русской торговли не только в Южной Персии, где ранее были представлены главным образом британские коммерческие интересы, но и западного региона этой страны (сюда товары шли через Басру). Если в 1901/1902 гг. во внешней торговле Персии (в стоимостном выражении) на долю России приходилось 45,1 %, Англии – 33,5 %, то в 1911/1912 гг. это соотношение составляло уже соответственно 55,4 и 28 % [24, с. 153]. По оценке одного из отечественных экспертов, за этот период Россия смогла увеличить

торговые обороты на персидском рынке в 2,7 раза, Англия – 1,7 раза [25, с. 13]. В 1912 г. срочными и «экстренным» рейсами было перевезено по персидской линии 19 215 т грузов (включая транзитные между Константинополем, портами Восточного Средиземноморья и Красного моря), выручка увеличилась

до 372,1 тыс. руб. Вместе с «аравийскими паломническими» рейсами (только из Севастополя до Джидды и обратно) пассажиропоток достиг 11 511 человек. Данные по отдельным портам по количеству пассажиров, объему грузов и полученной выручке представлены в таблице 3 [26, л. 49–53].

Таблица 3

Вывозные и ввозные операции в портах по персидской линии в 1912 г.

| Порт | Вывоз | | | Ввоз | | |
|--------------|------------------|-----------|---------------|------------------|-----------|---------------|
| | пассажиров, чел. | грузов, т | выручка, руб. | пассажиров, чел. | грузов, т | выручка, руб. |
| Аден | 32 | 11,3 | 1 365 | 71 | 413,4 | 7 707 |
| Багдад | – | 765,1 | 13 230 | – | 92,8 | 1 779 |
| Басра | 550 | 9 630 | 151 630 | 273 | 4001,9 | 41 528 |
| Бендер-Аббас | 106 | 107,1 | 4 150 | 7 | 11 | 347 |
| Бушер | 266 | 412 | 12 142 | 77 | 764,5 | 9 272 |
| Джидда | 2 595 | 55,1 | 87 896 | 6 309 | 2 853,8 | 369 429 |
| Джибути | 8 | – | 922 | 14 | 129,6 | 1 502 |
| Мохаммера | 14 | 387,7 | 5 745 | 20 | 811,4 | 7 576 |

Ассортимент перевозимых по персидской линии российских товаров имел особенности по регионам доставки. В качестве примера приведем рейсы парохода «Тигр». В первой половине 1912 г. судно доставило в Джидду посуду (стеклянную, фарфоровую и фаянсовую), самовары и религиозные книги, в Джибути – муку, посуду, чай, конскую упряжь, в Аден – крахмал, муку, в Порт-Судан – доски и бревна, в Маскат – посуду, в Линге – сахарный песок, макароны, части земледельческих машин, самовары и посуду, в Бендер-Аббас – самовары, ткань хлопчатобумажную и льняную, посуду, в Бушер – доски и бревна, сахарный песок, муку, посуду, машинное масло, части земледельческих машин, самовары, рыбные консервы, бисквиты, шампанское, пиво, водку, в Мохаммеру – бревна и доски, посуду, в Басру – бревна и доски, цемент, посуду, самовары, медные котлы, ткань хлопчатобумаж-

ную, в Багдад – самовары и жернова. В Джидду, Джибути и Басру перевозились также партии керосина из Батума [27, л. 52–53; 29, л. 44].

Грузопотоки (с поставками товаров в различные порты Ближнего и Среднего Востока), которые обслуживало РОПиТ, в целом вписывались в структуру двухсторонней торговли, включавшей прямые поставки в Персию через Закавказье и Каспийское море. В экспорте из России преобладал по объему сахар, затем следовали нефть и керосин, мука, доски и бревна, хлопчатобумажные ткани, металлоизделия и продукция из фарфора, фаянса и стекла. В стоимостном выражении на первом месте находились ткани, следующие позиции занимали сахар, мука, изделия из фарфора, фаянса и стекла, керосин и металлоизделия. В импорте из Персии наиболее крупным по объему был вывоз риса, затем следовали сухо-

фрукты и хлопок. В стоимостном выражении с большим отрывом лидировал хлопок, на втором и третьем местах находились сухофрукты и рис [24, с. 312–315; 28, с. 233].

В 1913 г. в условиях трудностей при ведении судоходных операций во время двух балканских войн последовало некоторое снижение выручки и чистой прибыли. Тем не менее одесская главная контора РОПиТ полагала, что в целом «широко развивающиеся в 1913 году операции Общества значительно превзошли смелые предположения», более того, эти операции дали «исключительно благоприятные результаты», обеспечив акционеров «солидным» дивидендом в 12 % [29, л. 45–46, 85]. Рентабельность уставного капитала компании выросла до 17,9 %, активов – 4,9 %. В этом же году в общем объеме финансовых поступлений по персидской линии 72,3 % составила доля грузовых и 27,7 % пассажирских перевозок, главным образом паломнических. Всего четырьмя срочными и двумя «экстренными» рейсами было доставлено в обязательные для захода пятнадцать портов 43 372 т грузов. Наиболее значительным по плановым рейсам в 1913 г. был ввоз в Персидский залив бревен и досок (2 697 т), керосина (2 285 т), изделий из фарфора, фаянса и стекла (235 т), а также муки (211 т) [17, л. 89]. Кроме того, услугами персидской линии воспользовались 3 753 пассажира. Еще 3 342 паломника совершали хадж на пароходе по «аравийской паломнической» линии [30, л. 45–47].

В сентябре 1913 г. председатель правления РОПиТ А.Е. Молчанов одобрил план развития трансграничных морских линий на 1914 г., в том числе по персидскому направлению. Отход парохода из Одессы в первый срочный рейс назначили на 8 января, второй рейс – 8 марта, третий – 3 августа, четвертый – 17 сентября [31, л. 1]. Вслед за этим в октябре при участии Молчанова был заключен

договор с руководством Добровольного флота о квотах на перевозку (по одинаковой цене, но из разных пунктов отправки: Добфлот – из Одессы, РОПиТ – из других черноморских портов) мусульманских паломников в Джидду. Соглашение было рассчитано на три года и предполагало использование, помимо «Тигра» и «Евфрата», пароходов «Царца» и «Афон» [32, л. 79]. Подписание документа последовало после распоряжения правительства о праве перевозки российских паломников только судами отечественных компаний.

В январе 1914 г. суда РОПиТ совершили не один, а два рейса (срочный и «экстренный»), давшие выручку в 44,1 тыс. руб. В марте последовали также два рейса (выручка 104,3 тыс. руб.), в мае еще один «экстренный» (54,7 тыс. руб.). Уже первый срочный рейс продемонстрировал сохранявшийся интерес российских фирм к оптовым операциям в восточных портах. Пароход «Евфрат» был полностью загружен товарами, имевшими высокую стоимость и годными для перевозки на большие расстояния. Общий вес грузов, доставленных в Персидский залив, составил 1 576 т, вывезенных – 2 927. Вторым обязательным рейсом в порты Персидского залива ввезли 2 105 т грузов, вывезли – 2 118 т [31, л. 77–81, 99–103]. Кроме того, первым рейсом воспользовались 322 пассажира, вторым – 440. В большинстве своем это были мусульмане, совершавшие хадж.

Перспективы развития персидского направления судоходства А.Е. Молчанов обрисовал на заседании Ближневосточного отдела Российской экспортной палаты 26 января 1914 г. Работа отдела проходила в малом зале совета министра финансов под руководством председателя комитета Палаты, члена Государственного совета В.И. Денисова [33, л. 10]. Наблюдавшаяся в это время активная разработка Молчановым плана транс-

границных перевозок РОПиТ была связана с недавним его назначением на пост председателя правления. Стремясь усилить свое влияние в управленческих структурах компании, он принял решение о замене ряда руководителей местных агентств. В том числе о снятии с поста главного агента в Персидском заливе был уведомлен А.М. Конов, руководивший представительством компании в Басре. На его место правление рекомендовало агента в Порт-Саиде Н.Б. Миштольта, а вместо него, в свою очередь, кандидатуру от правления О.Ф. Гавоти.

Решения А.Е. Молчанова представляли интерес, прежде всего, с точки зрения особенностей ведения коммерческих операций в восточных регионах, обслуживаемых судами компании. Дело в том, что за время своей работы А.М. Конов «оброс» обширными деловыми связями, в значительной мере неподотчетными правлению РОПиТ. В частности, он посредничал крупными личными средствами при поставках керосина и лесоматериалов из России. Скорее всего, именно этот вопрос обсуждался руководством компании в негативном для агента ключе. Впрочем, как полагал капитан «Евфрата» Б.В. Челов, отзыв Конова мог привести к еще большим проблемам. Для самого агента лишение должности означало разорение, для РОПиТ – серьезные убытки из-за сорванных контрактов. По сути, о своем несогласии с мнением правления заявили и те агенты, которых продвигал Молчанов, – Миштольт и Гавоти. Что касается Конова, то он счел нужным высказать свое «непонимание» столь жесткой мерой в свой адрес. По его словам, предпринимаемые им усилия были в конечном счете направлены на соблюдение интересов компании и внешней торговли России в Персидском заливе [12, л. 1–6]. Уже после начала

Первой мировой войны и вслед за урегулированием ряда финансовых претензий, в том числе за неоплаченную партию перевезенных досок, Конову удалось добиться положительного решения по поводу дальнейшей работы в Басре [12, л. 78].

Особое внимание А.Е. Молчанова к деятельности местных представительств отражало общую значимость работы пароходства на Среднем Востоке. В начале 1914 г. в функционировании персидской линии принимали участие (в сравнении с другими внутрироссийскими и зарубежными линиями) наибольшее количество агентств – 20. Помимо конторы в Одессе, судоходные операции обслуживались в Адене, Багдаде, Басре, Бейруте, Бендер-Аббасе, Бушере, Джидде, Джибути, Константинополе, Бендер-Линге, Маскате, Мерсине, Мохаммере, Порт-Саиде, Смирне, Суэце, Триполи (Ливан), Ходейде и Яффе [12, л. 21]. Что не менее важно, руководители этих подразделений предоставляли руководству РОПиТ информацию о хозяйственной и политической ситуации на местах. На содержание этих агентств шла часть субсидий, предоставляемых правительством компании.

По итогам предвоенных месяцев 1914 г. Басра вошла в число десяти крупнейших портов восточного направления по объему срочных грузоперевозок РОПиТ (табл. 4) [26, л. 49–53]. При сравнении показателей следует учитывать, что с августа зарубежные рейсы были прекращены в связи с начавшейся мировой войной. Кроме того, регулярное судоходство в Басру подразумевало четыре срочных рейса в год, в то время как в другие зарубежные порты – еженедельные или раз в две недели. Исключение по насыщенности движения представлял Константинополь, где пересекались рейсы всех заграничных линий компании.

Таблица 4

Крупнейшие по грузоперевозкам РОПиТ порты восточного направления (январь – июль 1914 г.)

| Вывоз | | | Ввоз | | |
|-----------------|---------|---------------|-----------------|---------|---------------|
| Порт | Груз, т | Выручка, руб. | Порт | Груз, т | Выручка, руб. |
| Александрия | 33 124 | 328 655 | Константинополь | 40 250 | 379 484 |
| Константинополь | 15 307 | 270 117 | Александрия | 22 336 | 204 064 |
| Порт-Саид | 11 358 | 96 194 | Смирна | 9 487 | 112 292 |
| Смирна | 7 983 | 82 402 | Яффа | 7 059 | 186 320 |
| Яффа | 6 449 | 180 292 | Трапезунд | 7 001 | 54 792 |
| Мерсина | 5 688 | 42 222 | Порт-Саид | 5 689 | 53 597 |
| Триполи | 3 452 | 30 620 | Бейрут | 4 615 | 67 126 |
| Басра | 3 260 | 22 467 | Триполи | 4 204 | 26 638 |
| Бейрут | 1 807 | 35 484 | Джидда | 3 774 | 24 890 |
| Хайфа | 1 637 | 27 169 | Басра | 1 236 | 21 447 |

20 марта 1914 г. наблюдательный совет компании, принимая во внимание истекающий 1 января 1915 г. срок договорных отношений с отделом торгового мореплавания, высказался за продолжение эксплуатации пароходного сообщения между Одессой и портами Персидского залива. Вслед за этим в начале мая 1914 г. правительство представило проект нового договора. Неожиданным для правления и лично А.Е. Молчанова стало закрепление в документе ряда принципиальных изменений в работе персидской линии. Прежде всего, предполагалось увеличить число срочных рейсов пароходов «Тигр» и «Евфрат» с 4 до 6 при одновременном уменьшении субсидии за один рейс с 50 до 20 тыс. руб. Скорее всего, внесенные изменения были связаны с поступившей информацией о возросших доходах РОПиТ, полученных по итогам судоходства в 1912–1913 гг. Реакция компании на правительственный проект была ожидаемой. Планы чиновников, как полагали члены правления, нанесут ущерб пароходству и русским торговым операциям в Персидском заливе. Более того, их выполнение «равно-

сильно требованию нести заведомые убытки при исполнении договорных условий» [12, л. 9, 14б]. При этом следовала ссылка на итоги 1913 г., когда наблюдалось некоторое снижение чистой прибыли. В качестве компромиссного варианта руководство РОПиТ предложило ввести на линию еще один грузовой пароход (с соответствующей субсидией), а объемы самих субсидий снизить с 50 до 33 тыс. руб. за рейс. 2 июля 1914 г. А.Е. Молчанов, разъясняя перспективы развития персидского направления судоходства на фоне военно-политического кризиса в Европе, сделал вывод о важности доставки не столько пассажиров, сколько отечественных и зарубежных грузов в максимально большее число портов Ближнего и Среднего Востока [12, л. 29]. Последовавшее вскоре вступление России в Первую мировую войну потребует заметных изменений в условиях взаимодействия компании с правительством.

Заключение. Подводя итог деятельности РОПиТ в преддверии Первой мировой войны, следует отметить результативность усилий ее владельцев по внедрению сбалансированной с точки

зрения реализуемого государственно-частного партнерства схемы обслуживания морских рейсов в Персидский залив. Казенная поддержка трансграничных операций оказалась особенно важной, поскольку сопровождалась предоставлением доступа к дипломатическим услугам в дополнение к большей доступности правительственных субсидий и международных деловых контактов. Вместе с тем некоторые аспекты этих операций демонстрировали специфичность для ряда регионов (прибрежные территории Красного моря, Аденского залива и Аравийского моря, Северной, Восточной и Западной части Персидского залива), включая различия между деловой привлекательностью портов и внутренними торговыми запросами, между направле-

ниями и масштабами грузовых и пассажирских перевозок, а также между преимуществами коммерческих, геополитических и социокультурных (религиозных) целей при совершении международных рейсов. Кроме того, имели место быстрый рост объемов транзитных перевозок и диверсификация ассортимента российского экспорта, что отражало особенности трансграничных торговых связей с восточными регионами в начале 1910-х годов. В целом результаты исследования подтверждают важность нахождения баланса государственных и частных деловых интересов при подготовке и реализации международных доходных проектов в их долгосрочной перспективе.

Список источников

1. *Дмитриев С.В.* Князь Н.И. Амадуни и его экспедиции в район Персидского залива (1904–1907 гг.) // Восток (Oriens). 2011. № 2. С. 43–50.
2. *Никонов О.А.* Становление отношений Российской империи с регионом Персидского залива // Локус: люди, общество, культуры, смыслы. 2015. № 4. С. 88–99.
3. *Крючков И.В.* Ирак и Аравия во внешней торговле России в конце XIX – начале XX века в донесениях российских дипломатов // Гуманитарные и юридические исследования. 2017. № 4. С. 54–61.
4. *Сенченко И.П.* Российская империя, Аравия и Персидский залив. Коллекция историй. СПб.: Алетейя, 2018. 596 с.
5. *Наумова Н.А.* Состояние экономики и внешняя торговля Хорасана и Южной Персии накануне Первой мировой войны в донесениях российских дипломатов (на примере генерального консульства в Мешхеде и Бендер-Бушире) // Гуманитарные и юридические исследования. 2020. № 2. С. 73–79.
6. *Сибгатуллина А.Т.* Контакты тюрок-мусульман Российской и Османской империй на рубеже XIX–XX вв. М.: Институт востоковедения РАН, 2010. 257 с.
7. *Кейн А.* Российский хадж. Империя и паломничество в Мекку. М.: Новое литературное обозрение, 2021. 296 с.
8. *Иловайский С.И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса: Типография акционерного Южно-Русского общества печатного дела, 1907. 359 с.
9. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 678. Оп. 1. Д. 1385.
10. *Ананьич Б.В.* Российское самодержавие и вывоз капиталов. 1895–1914 гг. (по материалам Учетно-ссудного банка Персии). Л.: Наука, 1975. 211 с.
11. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 3242.
12. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2206.
13. *Адамов А.* Ирак арабский. Бассорский вилайет в его прошлом и настоящем. СПб.: Тип. Главного управления уделов, 1912. 616 с.
14. РГИА. Ф. 95. Оп. 6. Д. 1915.
15. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2680.

16. *Никольский М.Э.* Паломничество мусульман в Мекку // Исторический вестник. Историко-литературный журнал. 1911. Т. 24. С. 256–292.
17. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1844.
18. РГИА. Ф. 678. Оп. 1. Д. 1386.
19. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2003.
20. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2065.
21. РГИА. Ф. 95. Оп. 18. Д. 435.
22. РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 70.
23. РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 1. Д. 129.
24. *Собоцинский Л.А.* Персия. Статистико-экономический очерк. СПб.: Электротипография Я. Кровицкого, 1913. 325 с.
25. *Шавров Н.Н.* Внешняя торговля Персии и участие в ней России. СПб., 1913. 103 с.
26. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2798.
27. РГИА. Ф. 95. Оп. 6. Д. 1370.
28. Торговля СССР с Востоком (сборник статей и материалов). М.; Л.: Промиздат, 1927. 267 с.
29. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2146.
30. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2688.
31. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2142.
32. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2115.
33. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2177.

References

1. *Dmitriev S.V. Knyaz' N.I.* Amatuni i ego ehkspeditsii v raion Persidskogo zaliva (1904–1907 gg.) // Vostok (Oriens). 2011. № 2. S. 43–50.
2. *Nikonov O.A.* Stanovlenie otnoshenii Rossiiskoi imperii s regionom Persidskogo zaliva // Lokus: lyudi, obshchestvo, kul'tury, smysly. 2015. № 4. S. 88–99
3. *Kryuchkov I.V.* Irak i Araviya vo vneshnei torgovle Rossii v kontse XIX – nachale KHKH v. v donesenyakh rossiiskikh diplomatov // Gumanitarnye i yuri-dicheskie issledovaniya. 2017. № 4. S. 54–61.
4. *Senchenko I.P.* Rossiiskaya imperiya, Araviya i Persidskii zaliv. Kolleksiya istorii. SPb.: Aleteiya, 2018. 596 s.
5. *Naumova N.A.* Sostoyanie ehkonomiki i vneshnyaya torgovlya Khorasana i Yuzhnoi Persii nakanune Pervoi mirovoi voyny v donesenyakh rossiiskikh diplomatov (na primere general'nogo konsul'stva v Meshkhede i Bender-Bushire) // Gumanitarnye i yuridicheskie issledovaniya. 2020. № 2. S. 73–79.
6. *Sibgatullina A.T.* Kontakty tyurok-musul'man Rossiiskoi i Osmanskoi imperii na rubezhe XIX–KHKH vv. M.: Institut vostokovedeniya RAN, 2010. 257 s.
7. *Kein A.* Rossiiskii khadzh. Imperiya i palomnichestvo v Mekku. M.: Novoe literaturnoe obozrenie, 2021. 296 s.
8. *Ilovaiskii S.I.* Istoricheskii ocherk pyatidesyatiletia Russkogo obshchestva parokhodstva i torgovli. Odessa: Tipografiya aktsionernogo Yuzhno-Russkogo obshchestva pechatnogo dela, 1907. 359 s.
9. РГИА (Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv). F. 678. Op. 1. D. 1385.
10. *Anan'ich B.V.* Rossiiskoe samodержавie i vyvoz kapitalov. 1895–1914 gg. (po materialam Uchetno-ssudnogo banka Persii). L.: Nauka, 1975. 211 s.
11. РГИА. F. 107. Op. 1. D. 3242.
12. РГИА. F. 107. Op. 1. D. 2206.
13. *Adamov A.* Irak arabskii. Bassorskii vilaiet v ego proshlom i nastoyashchem. SPb.: Tip. Glavnogo upravleniya udelov, 1912. 616 s.

14. RGIA. F. 95. Op. 6. D. 1915.
15. RGIA. F. 107. Op. 1. D. 2680.
16. *Nikol'skii M.EH.* Palomnichestvo musul'man v Mekku // Istoricheskii vestnik. Istoriko-literaturnyi zhurnal. 1911. T. 24. S. 256–292.
17. RGIA. F. 107. Op. 1. D. 1844.
18. RGIA. F. 678. Op. 1. D. 1386.
19. RGIA. F. 107. Op. 1. D. 2003.
20. RGIA. F. 107. Op. 1. D. 2065.
21. RGIA. F. 95. Op. 18. D. 435.
22. RGA VMF. F. 410. Op. 1. D. 70.
23. RGA VMF. F. 410. Op. 1. D. 129.
24. *Sobotsinskii L.A.* Persiya. Statistiko-ehkonomicheskii ocherk. SPb.: Ehlektropechatnya YA. Krovitskogo, 1913. 325 s.
25. *Shavrov N.N.* Vneshnyaya torgovlya Persii i uchastie v nei Rossii. SPb., 1913. 103 s.
26. RGIA. F. 107. Op. 1. D. 2798.
27. RGIA. F. 95. Op. 6. D. 1370.
28. Torgovlya SSSR s Vostokom (sbornik statei i materialov). M.; L.: Promizdat, 1927. 267 s.
29. RGIA. F. 107. Op. 1. D. 2146.
30. RGIA. F. 107. Op. 1. D. 2688.
31. RGIA. F. 107. Op. 1. D. 2142.
32. RGIA. F. 107. Op. 1. D. 2115.
33. RGIA. F. 107. Op. 1. D. 2177.

Статья принята к публикации 5.07.2024/
The article has been accepted for publication 5.07.2024.

Информация об авторе:

Михаил Николаевич Барышников, заведующий кафедрой истории, доктор исторических наук, профессор

Information about the authors:

Mikhail Nikolaevich Baryshnikov, Head of the Department of History, Doctor of Historical Sciences, Professor

