



Информация для цитирования:

Барышников М. Н. Учреждение и перспективы функционирования регулярной судоходной линии между Россией и Болгарией (1880—1913 годы) / М. Н. Барышников // Научный диалог. — 2026. — Т. 15, № 3. — С. 375—397. — DOI: 10.24224/2227-1295-2026-15-3-375-397.

Baryshnikov, M. N. (2026). Establishment and Prospects of Regular Shipping Line between Russia and Bulgaria (1880–1913). *Nauchnyi dialog*, 15 (3): 375-397. DOI: 10.24224/2227-1295-2026-15-3-375-397. (In Russ.).



Web of Science™



РИНЦ

Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

Учреждение и перспективы функционирования регулярной судоходной линии между Россией и Болгарией (1880—1913 годы)

Барышников Михаил Николаевич

orcid.org/0000-0002-0636-8864

доктор исторических наук, профессор,
кафедра истории
mbarishnikov@herzen.spb.ru

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

Establishment and Prospects of Regular Shipping Line between Russia and Bulgaria (1880–1913)

Mikhail N. Baryshnikov

orcid.org/0000-0002-0636-8864

Doctor of History, Professor,
Department of History
mbarishnikov@herzen.spb.ru

The Herzen State Pedagogical University of Russia
(St. Petersburg, Russia)

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Исследуется роль Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) в развитии российско-болгарского регулярного судоходства в 1880—1913 годах. Обращение к многолетней деловой практике фирмы позволяет определить цели и структуру ее операций в контексте геополитической и экономической ситуации рассматриваемого периода. Показано институциональное (правовое и неформальное) разнообразие реализуемых владельцами пароходства решений, при этом выделяется их общая цель: активизация морского сообщения между двумя странами. На основе первоисточников анализируется место РОПиТ в развитии грузовых и пассажирских перевозок на протяжении более тридцати лет. Выявляются причины межрегиональной реструктуризации двухсторонних перевозок. Рассмотрены планы, решения и действия заинтересованных в деятельности компании сторон. Изучение отдельных этапов в работе компании (1880—1886, 1887—1895, 1896—1913) подтверждает заинтересованность правительственных учреждений и РОПиТ в сохранении судоходства в условиях нестабильного характера отношений между Россией и Болгарией. Доказано, что на первом этапе имели место потенциальные возможности для роста объемов транспортировки, второй этап демонстрировал их утрату в связи с разрывом государственных и торговых отношений, а на третьем этапе предпринимались усилия по их восстановлению на фоне сложного положения каждой из двух стран.

Ключевые слова:

история России; история Болгарии; морское судоходство; транспортная фирма; грузовые и пассажирские перевозки.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

This study examines the role of Russian Steamship and Trading Company (ROPiT) in developing regular shipping services between Russia and Bulgaria from 1880 to 1913. Drawing on long-term business practices of this firm, it identifies objectives and structures within the context of geopolitical and economic circumstances during that period. The institutional diversity of implemented solutions by steamship owners is highlighted, with a focus on their common goal of enhancing maritime communication between both countries. Based on primary sources, the position of ROPiT in cargo and passenger transportation over more than three decades is analyzed. Causes for regional restructuring of bilateral transport are identified. Plans, decisions, and actions taken by stakeholders interested in company activities are explored. A review of specific periods in the company's operations (1880–1886, 1887–1895, 1896–1913) confirms government institutions' and ROPiT's commitment to maintaining shipping amidst unstable relations between Russia and Bulgaria. It demonstrates potential growth opportunities at the first stage, loss of these possibilities due to severed state and trade ties at the second stage, and efforts towards recovery under challenging conditions faced by each country during the third phase.

Key words:

history of Russia; history of Bulgaria; maritime shipping; transportation enterprise; freight and passenger traffic.



УДК 94(47).082/.083:656.611.2+94(497.2)“1880/1913”

DOI: 10.24224/2227-1295-2026-15-3-375-397

Научная специальность ВАК
5.6.1. Отечественная история
5.6.2. Всеобщая история

Учреждение и перспективы функционирования регулярной судоходной линии между Россией и Болгарией (1880—1913 годы)

© Барышников М. Н., 2026

1. Введение = Introduction

Учрежденное в 1856 году Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ) сыграло важную роль в развитии отечественного торгового судоходства. Оформленная на основе государственно-частного партнерства, компания осуществляла деятельность в соответствии с геополитическими, хозяйственными и социокультурными (религиозными) интересами России в прибрежных территориях Европы и Азии. Ее функционирование сопровождалось созданием разветвленной структуры морского сообщения, включавшей регулярные рейсы по каботажным и международным направлениям [Скальковский, 1887; Иловайский, 1907]. В преддверии русско-турецкой войны 1877—1878 годов предприятие превратилось в самую значительную и процветающую отечественную транспортную фирму со своими верфями, портами, заводами, учебными заведениями [Под флагом ..., 1995, с. 197]. Одной из особенностей операций РОПиТ в 1880—1890-х годах являлось тесное взаимодействие с властными структурами в сфере поддержки православного паломничества в Святую землю [Fraru, 2019; Барышников, 2022]. В последующие годы пароходству удавалось сохранять баланс между геополитическими и социокультурными приоритетами имперской власти и стремлением к увеличению доходности морских операций [Sydorenko, 2022; Барышников, 2023]. Открытие срочного сообщения между Россией и Болгарией стало логичным продолжением предшествующих усилий владельцев пароходства и высокопоставленных петербургских чиновников, направленных на продвижение российских внешнеполитических, религиозных и торговых интересов в черноморском и средиземноморском регионах. Актуальность исследования определяется тем, что впервые в истории отечественного судоходства компания продемонстрировала способность обеспечивать регулярные перевозки на российско-болгарском направлении разнообразных грузов и пассажиров различной национальной и религиозной принадлежности. Значимость со-

ответствующей деятельности приобрела особое значение в условиях нестабильных отношений между двумя странами в 1880 — начале 1910-х годов.

2. Материал, методы, обзор = **Material, Methods, Review**

В исследовании, основанном на архивных документах и публичной корпоративной отчетности, предпринята попытка рассмотреть процесс оформления двухстороннего морского сообщения как цельный период, включающий ряд самостоятельных этапов в их геополитическом, хозяйственном и организационном содержании. Обращение к истории РОПиТ, как пояснял профессор Новороссийского университета С. И. Иловайский, предполагает отражение работы этого транспортного предприятия с «разных сторон его жизни», в том числе по составу флота, перевозке пассажиров и грузов, фрахтам, курсу акций, величине дивидендов, казенным субсидиям (помильной плате) и другим показателям [РГИА, ф. 678, оп. 1, д. 1382, л. 1].

Цель статьи состоит в том, чтобы объяснить причины реструктуризации операций компании в их временном, пространственном, количественном (соотношении грузовых и пассажирских перевозок) и финансовом измерении. В связи с этим оцениваются планы, решения и действия заинтересованных в развитии российско-болгарского судоходства сторон. Последние, используя трактовку профессора Московского университета И. Х. Озерова, рассматриваются в качестве самостоятельных групп. Принимается во внимание, что в условиях усложнения экономической жизни их организация может приобретать двойственный характер, связанный как с дифференциацией, так и с объединением в целях достижения конкретных интересов [Озеров, 1911, с. 27].

Обращение к концепции заинтересованных сторон позволяет более полно выявить перспективы фирмы с точки зрения организационной устойчивости и ресурсных возможностей ее функционирования [Freeman et al., 2021, p. 1767]. Ведущую роль в достижении баланса интересов как одного из ключевых показателей эффективности судоходного бизнеса играли члены правления РОПиТ, деловые партнеры и клиенты компании, а также правительственные чиновники. Их взаимодействие сопровождалось генерацией экономической прибыли, поскольку обеспечивалось доступностью для фирмы необходимых специализированных ресурсов [Barney, 2018, p. 3320]. События, которые характеризуют результативность и перспективы развития российско-болгарского морского сообщения, анализируются в контексте ранее выявленного [Барышников, 2024] стремления заинтересованных сторон использовать финансовые, материальные и управленческие возможности в целях активизации торговых связей на фоне сложной международной обстановки начала XX века.

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Открытие и итоги функционирование морского сообщения между Россией и Болгарией в 1880—1886 годах

Болгарское княжество, созданное по итогам русско-турецкой войны 1877—1878 годов, виделось России военным и политическим оплотом на Балканах, а со временем, возможно, объединительным центром стран этого региона, заинтересованных в ликвидации турецких владений и расширении собственных территорий [Косик, 1991, с. 1]. На фоне геополитических последствий войны правительственные чиновники и распорядительный директор РОПиТ Н. М. Чихачев согласовали цели и условия возобновления морских перевозок (по количеству судов и объему казенных субсидий) по внутренним и заграничным направлениям. Осуществление рейсов планировалось в соответствии с договором о государственно-частном партнерстве, нашедшим отражение в новой редакции устава РОПиТ [Устав ..., 1879]. Одним из итогов проходивших между Министерством финансов и правлением фирмы переговоров стало положение Комитета министров об открытии румелийской морской линии. Она связала Одессу с Варной, Бургасом и Константинополем [РГИА, ф. 95, оп. 1, д. 424, л. 35]. Уже в 1879 году последовали 179 рейсов в болгарские порты для вывоза военного снаряжения (18,1 тыс. т) и личного состава (87 170 человек) русской армии [Скальковский, 1887, с. 543].

28 марта 1880 года, вслед за докладом министра финансов С. А. Грейга, правительственное положение об открытии нового судоходного направления было утверждено императором Александром II [Общее собрание ..., 27 апреля 1880 года, 1881, с. 3]. В первое пятилетие функционирования линии наблюдался рост объемов транспортных операций с последующим их некоторым снижением к середине 1880-х годов (табл. 1 и 2; порты обозначены: Б — Бургас, В — Варна, К — Константинополь, О — Одесса; обозначено пассажиров — человек, грузов — тонн).

Таблица 1

Вывоз из портов румелийской линии в 1880—1884 годах

Порт	1880 г.		1882 г.		1884 г.	
	пассажиров	грузов	пассажиров	грузов	пассажиров	грузов
Б	3 685	411	3 900	1 281	1 966	318
В	2 784	659	2 056	649	1 336	222
К	4 132	1 675	5 439	2 090	3 954	2 762
О	1 288	14 488	1 084	9 204	2 000	8 539

Источник: [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2777, л. 19—20; д. 2779, л. 19—20; д. 2781, л. 14—15].

Ввоз в порты румелийской линии в 1880—1884 годах

Порт	1880 г.		1882 г.		1884 г.	
	пассажиров	грузов	пассажиров	грузов	пассажиров	грузов
Б	3 556	1 130	3 904	1 476	2 715	1 702
В	3 085	700	3 640	1 071	2 794	1 406
К	4 020	3 625	3 813	3 614	1 878	3 458
О	894	1 190	865	847	1 252	966

Источник: [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2777, л. 19—20; д. 2779, л. 19—20; д. 2781, л. 14—15].

В первой половине 1880-х годов деятельность РОПиТ сопровождалась согласованием коммерческих интересов трех сторон — российской, болгарской и турецкой. Структура операций на болгарском направлении демонстрировала преимущественную ориентацию клиентов на Одессу и Константинополь как по грузовым, так и пассажирским перевозкам. Часть пассажиров приобретали билеты с целью пересадки в этих городах для следования на других судах компании по внутрироссийским или восточно-средиземноморским линиям. Значительная часть товаров, вывозимых из Одессы, следовала транзитом через Бургас и Варну в Константинополь и далее к портам Восточного Средиземного. Еженедельно в столице Османской империи происходила встреча судов трех линий: александрийской прямой, севастопольской и румелийской. С целью их бесперебойного обслуживания компанией был приобретен мощный паровой буксир [Общее собрание ... (26 апреля 1881 года), 1881, с. 5]. Вместе с тем в связи с необходимостью большего времени для перегрузки товаров и пересадки пассажиров с судна на судно правление РОПиТ, по согласованию с Департаментом торговли и мануфактур Министерства финансов, приняло решение об увеличении срока пребывания пароходов в Константинополе [РГИА, ф. 95, оп. 1, д. 424, л. 65].

Среди тех, кто использовал рейсы румелийской линии для паломнических путешествий, в 1882 году насчитывался 731 пассажир, в 1884 году — 597. Определенные сложности в организации движения в 1882 году последовали после выхода из строя парохода «Черкасск». В январе, при движении в Бургасском заливе, он нашел на подводные камни. Капитан судна объяснил случившееся неправильными показаниями компаса [Общее собрание ..., 1882, с. 6]. Впрочем, к этому времени аварии пароходов не являлись для РОПиТ существенными препятствиями при организации транспортных операций. Свой вклад в бесперебойное судо-

ходство вносили ремонтные мастерские в Одессе. Здесь не только обслуживались суда компании, но и выполнялись сторонние заказы, в том числе Болгарского княжества [Общее собрание ..., 1884, с. 14].

В середине 1880-х годов, на фоне похолодания в российско-болгарских отношениях, румелийская линия демонстрировала неустойчивый характер операций как по грузовым, так и пассажирским перевозкам. Попытку оценить перспективы функционирования линии предприняли владельцы РО-ПиТ в 1884 году. По предложению акционеров член правления А. Н. Мицкевич осуществил ревизионную поездку по агентствам в Константинополе, Бургасе и Варне [Общее собрание ..., 1885, с. 10]. Результаты проверки в целом внушили оптимизм руководству компании. Результативность работы линии в 1885 году (выручка в рублях) отражена в таблице (табл. 3).

Таблица 3

Перевозки по Румелийской линии в 1885 году

Порт	Вывоз			Ввоз		
	пассажиров	грузов	выручка	пассажиров	грузов	выручка
Б	3 193	957	11 881	2 786	1 731	18 117
В	1 923	1 055	10 581	2 197	1 429	16 266
К	3 020	2 567	25 315	2 845	5 267	36 879
О	1 173	6 746	54 580	1 279	777	15 272

Источник: [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2582, л. 23—24].

Назревавшая кризисная ситуация в отношениях между Россией и Болгарией завершилась отъездом русских дипломатов из страны [Косик, 2017, с. 76—77] и приостановкой функционирования румелийской линии в ноябре 1886 года [Познер, 1895, с. 307]. Отказ от рейсов в Болгарию правление пароходства предпочло объяснить «беспорядками» в этой стране [Объяснительная записка ..., 1887, с. 5]. Примечательно, что в сравнении с 1884 годом показатели 1886 года фиксировали сокращение рейсов на 15,4 % (до 44 в год) при одновременном увеличении объема грузоперевозок на 24 % (до 14 721 т) и уменьшении выручки на 6 % (до 75,1 тыс. руб.). Подобное соотношение объяснялось сохранявшимся интересом клиентов к доставке товаров на судах РОПиТ, в том числе вследствие поддерживаемых Н. Ф. Фан дер Флитом (в 1884 году избран распорядительным директором компании) сравнительно низких ставок фрахта на болгарском направлении. В последующее десятилетие этот интерес будет утрачен в условиях переориентации болгарских коммерсантов на договорные отношения с ту-



рецкими и европейскими судоходными фирмами. Что касается показателей пассажирских перевозок в 1884 и 1886 годах, то они свидетельствовали о заметном снижении интереса к румелийской линии (количество пассажиров уменьшилось на 37 %) и сопутствующем уменьшении выручки (на 53 %) [Объяснительная записка ..., 1885, с. 1—2; Объяснительная записка ..., 1887, с. 1—2].

3.2. Взаимодействие РОПиТ и Общества Черноморско-Дунайского пароходства на болгарском направлении

Переговоры членов правления с чиновниками Министерства финансов о закрытии румелийской линии сопровождались обсуждением Н. Ф. Фан дер Флита и распорядительного директора Общества Черноморско-Дунайского пароходства (ОЧДП) князя Ю. Е. Гагарина перспектив совместной деятельности в черноморском регионе. ОЧДП, учрежденное в 1886 году с ежегодной субсидией от правительства в 58 270 руб., обеспечивало к этому времени сообщение между Одессой и Измаилом и между Одессой и Систово [Вишняков, 2023, с. 144—145].

Заключенным в 1886 году договором с ОЧДП правление РОПиТ предполагало реструктуризировать операции в черноморском регионе в условиях прекращения рейсов в Болгарию. Соглашением заявлялось об открытии на «неопределенное время» прямого, через Одессу, грузового сообщения между портами, которые обслуживались РОПиТ (Николаев, Херсон, Евпатория, Севастополь, Ялта, Феодосия, Керчь, Мариуполь, Бердянск, Таганрог, Ростов-на-Дону, Анапа, Новороссийск, Сухум, Потти и Багум) и ОЧДП (Силина, Килия, Тульча, Измаил, Рени, Галац, Браилов, Чернавода, Силистрия, Журжево, Рушук, Систово) [Прямое ..., 1886, с. 3].

Попытки организовать товарное движение по Дунаю и черноморскому побережью России оказались для ОЧДП неудачными [История ..., 1913, с. 24]. Главной причиной стала усиливающаяся конкуренция со стороны австрийских, венгерских и румынских пароходств. При общем росте грузоперевозок с 15,2 тыс. т в 1886 году до 55,2 тыс. т в 1891 году работа компании демонстрировала снижение фрахтов и падение рентабельности [Познер, 1895, с. 320—321]. Основную проблему руководство видело в ресурсных ограничениях, последовавших в отношении компании после разрыва русско-болгарских отношений. Пароходству «приходилось претерпевать всевозможные притеснения со стороны тогдашнего Болгарского правительства, стремившегося всякими путями в такой степени затруднить его деятельность в портах Болгарии, чтобы совершенно вытеснить ненавистное русское предприятие из пределов этой страны» [Высочайше ..., 1897, с. 17]. Заметим, что для российских чиновников сложности в работе фирмы представлялись в другом. Трудности, по их мнению, воз-



ники вследствие «крайне нерационального, расточительного и неумелого хозяйничанья» правления и лично Ю. Е. Гагарина, лишившего предприятие капитала и оборотных средств [К истории ..., 1901, с. 1]. С 1888 года деятельность ОЧДП сопровождалась растущими убытками, достигшими в 1892 году 152,1 тыс. руб. [Акционерное ..., 1899, с. 1444—1445].

В январе 1887 года министр финансов И. А. Вышнеградский распорядился полностью прекратить движение по румелийской линии. После разрыва межгосударственных отношений с Россией Болгария на протяжении нескольких лет займет центральное место в планах австро-венгерской дипломатии. Ориентация на Вену, основывавшаяся на стабильном экономическом проникновении австрийского и венгерского капиталов в Болгарию, станет определяющей для Софии [Золотухин, 1993, с. 278—279]. С этого же времени заметно увеличат перевозки на болгарском направлении Австрийский Ллойд, британские и турецкие судоходные фирмы. Болгарские суда, как свидетельствовал агент РОПиТ в Варне, занимали четвертое место по объемам грузоперевозок через этот порт [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 3238, л. 9].

С прекращением рейсов РОПиТ в болгарские порты ОЧДП, по мнению правления этой компании, «служило единственной связью между Россией и Болгарией, в тяжелое время их разрыва, и сделало немало в отношении сохранения фактической связи этих народностей, не допустив Болгарию подпасть под экономическое иго Австрии всецело» [Высочайше ..., 1897, с. 17]. Со своей стороны российские власти, предполагая в будущем восстановить морское сообщение между двумя странами, настояли на включении в устав РОПиТ пояснения в пункт 5 к § 2, согласно которому пароходство обязывалась начать движение по румелийской линии не позднее трех месяцев после выданного министерством финансов разрешения. Это положение было утверждено в 1891 году императором Александром III в тексте очередного договора о государственно-частном партнерстве [Устав ..., 1891, с. 4].

В 1893 году Ю. Г. Гагарин покинул пост распорядительного директора ОЧДП. На эту должность был избран А. Д. Колокольцов. Вслед за этим начались его переговоры с Н. Ф. Фан дер Флитом об условиях нового соглашения о сотрудничестве. Для РОПиТ желанием сохранить деловое партнерство объяснялось наличием двух ресурсных возможностей: первыми прибылями ОЧДП в 1893—1894 годы и сохранением им финансовой поддержки со стороны правительства. В 1893 году ежегодные казенные субсидии в виде помильной платы были увеличены до 225,8 тыс. руб. Кроме того, правительство разрешило ОЧДП увеличить уставной капитал с целью погашения долгов и закупки новых судов.



Существенными изменениями в подходах заинтересованных сторон явилась ориентация на новые направления судоходных операций, а также привлечение более состоятельных зарубежных клиентов. Вместо прежних каботажных рейсов вдоль российского черноморского побережья решено было связать дунайские румынские, болгарские и сербские порты с морскими болгарскими портами (Варна и Бургас), с последующей транспортировкой грузов по пароходным линиям РОПиТ (с выдачей прямых коносаментов) вдоль анатолийского побережья Османской империи (до Батума) и восточно-средиземноморского побережья (до Египта). РОПиТ гарантировало клиентам перевозки в направлении двух «групп» портов: 1. Смирна, Инеболи, Самсун, Орду, Керасунда и Трапезунд; 2. Салоники, Пирей, Триполи, Хиос, Бейрут, Яффа, Александрия и Порт-Саид [Соглашение ..., 1894, с. 3—4]. В марте 1894 года, накануне ухода с поста распорядительно-го директора РОПиТ Н. Ф. Фан дер Флита, достигнутое соглашение было одобрено акционерами двух компаний.

Потенциально новые направления совместных операций, с включенными в них болгарскими портами, могли иметь обнадеживающие перспективы. Правление ОЧДП обещало акционерам «обилие» грузов, доставляемых по международным морским линиям при посредничестве судов РОПиТ [Доклад ..., 1894, с. 4]. Регулярные транзитные международные перевозки должны были обеспечить бесперебойную доставку европейских товаров в Персию (через Батум, в направлении которого завершалось строительство железной дороги) и порты Восточного Средиземноморья (через Константинополь). К этому времени руководству ОЧДП внушали оптимизм объемы грузовых перевозок РОПиТ, выросшие с 1886 по 1894 годы в стоимостном выражении на восточно-средиземноморском направлении с 741,8 до 879,8 тыс. руб., на анатолийском — с 115,3 до 136,3 тыс. руб. [Объяснительная записка ..., 1887, с. 3—4; Объяснительная записка..., 1895, с. 3—4]. Ключевым портом в действующих двух александрийских линиях РОПиТ выступала столица Османской империи. Соединение Одессы с Константинополем дополнительной линией, включившей порты Варны и Бургаса, могло способствовать увеличению масштабов судоходных операций за счет перевозимых из балканских стран в Святую землю православных паломников.

Надежды на скорые результаты сотрудничества заинтересованных сторон оказались несомненно необходимостью контроля финансового состояния ОЧДП. Уже в следующем 1895 году стало понятно реальное положение дел в этой компании. А. Д. Колокольцов вынужден был признать, что ОЧДП «не в силах влечь дальнейшее существование при массе обременявших его долгов, отсутствии всяких средств и ветхости судов, лишенных в тече-

ние последних трех лет даже капитального ремонта, без миллионных затрат со стороны правительства» [К истории ..., 1901, с. 1]. Последовавший затем вердикт ревизовавших компанию правительственных чиновников гласил: вся ее история представляется «сплошным рядом ошибок, промахов, неосновательных надежд, скороспелых выводов, проявления полной неумелости и некомпетентности в морском коммерческом деле, а зачастую частных злоупотреблений и прямой недобросовестности» [Высочайше..., 1897, с. 28]. В числе прочих обязательств за пароходством сохранялся долг перед РОПиТ в размере 36 тыс. руб. (эта сумма примерно соответствовала убыткам ОЧДП за 1895 год), который удалось погасить только в 1899 году.

3.3. Возобновление перевозок РОПиТ на болгарском направлении

Критическая ситуация в ОЧДП потребовала от руководства РОПиТ изменить планы. Решено было сделать ставку на собственные ресурсы при организации морских перевозок в черноморском регионе. Отчасти этот шаг был вызван снижением государственных субсидий (помильных выплат). В период с 1881 по 1894 годы они уменьшились с 766,7 до 607,4 тыс. руб.

В июле 1895 года С. И. Полушкин, избранный распорядительным директором РОПиТ, запросил мнение членов правления о перспективах взаимодействия с потенциальными клиентами в Болгарии. Помимо прочего речь шла о возможных последствиях приезда в Петербург болгарской делегации во главе с митрополитом Климентом. Особый интерес в компании вызвало предложение болгарской стороны о возобновлении регулярных («срочных») рейсов в Варну и Бургас. В ответном письме правление подтвердило такую возможность из-за «улучшения в последнее время отношений Русского правительства к Болгарии» [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1263, л. 1, 4].

Более активно обмен суждениями в руководстве компании по поводу открытия новой линии начался вслед за крещением наследника болгарского престола принца Бориса [Демьяненко, 2020, с. 74—75]. Значимым также становится в это время благожелательное отношение министра финансов С. Ю. Витте к возможности возобновления судоходства на болгарском направлении. В начале марта 1896 года, после месяца переписки между главной конторой в Одессе и правлением в Петербурге, было решено послать представителя РОПиТ К. И. Спандони в неофициальную поездку для «всестороннего исследования» политической и хозяйственной ситуации в Варне и Бургасе.

Двухнедельное пребывание К. И. Спандони в портовых городах завершилось 20 марта написанием конфиденциальной записки членом правления о перспективах грузового и пассажирского сообщения с Болгарией. С одной стороны, высказывалась позитивная оценка имевшихся общественных настроений: «В Болгарии в настоящее время, на вид по крайней мере, никаких



более партий не существует, есть только одна партия русофилов, одно общее чувство воодушевления к России, а потому на первое время мы встретим, надо надеяться, и радушный прием, и сочувствие, и всякие облегчения». Вместе с тем констатировалось, что РОПиТ ожидает в этой стране «нигде не виданная» для него конкуренция, прежде всего со стороны Австрийского Ллойда. Проблема заключалась в многолетнем отсутствии транспортных связей с Россией. Отмечалось, что «...вообще наши торговые сношения с Болгарией почти ничтожны и за последние десять лет австрийские и немецкие продукты вытеснили почти совсем из Румелии и Болгарии предметы русского производства, что большая часть болгар и греков, торговавших ранее русскими товарами, должны были прекратить свои операции». Спандони предлагал также учитывать разнообразие этнического состава населения портовых городов, которое могло сказаться на результативности пассажирских перевозок. В Варне он фиксировал две основные группы жителей (по 10 тыс. человек) — болгары и греки, 6 тыс. составляли турки, еще 6 тыс. — армяне и евреи; в Бургасе насчитывалось 5 тыс. болгар, 4 тыс. греков и 1 тыс. турок [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1263, л. 24—33].

Ознакомившись с запиской, С. И. Полушкин высказал сомнения по поводу перевозки сколько-нибудь значительного объема грузов между двумя странами. Последовала ссылка на то, что торговые обороты Бургаса и Варны с Россией, производимые морем, уменьшились в сравнении с серединой 1880-х годов до «крайней степени» [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 1263, л. 21]. В связи с этим большой интерес у руководства компании вызвал потенциал болгарского направления в сфере пассажирских перевозок, в том числе при обслуживании паломнических поездок к Святым местам Ближнего Востока.

Позиция руководства РОПиТ по вопросу о реструктуризации российско-болгарского судоходного сообщения была доведена до министерства финансов С. Ю. Витте. 5 апреля 1896 года, после нескольких дней обсуждения в правительственных кругах, планы компании получили поддержку на высочайшем уровне. Император Николай II повелел обязать компанию содержать регулярные (один раз в две недели) рейсы по Черноморско-Болгарской линии между Одессой и Константинополем с промежуточными заходами в Варну и Бургас. Кроме того, пароходству предоставлялось право осуществлять, при наличии коммерческих интересов, нерегулярные (несрочные) рейсы. Спустя год была открыта еще одна судоходная линия (помимо уже действующих двух линий до Александрии — прямой и круговой), ориентированная на перевозку паломников. Названная *македонской*, она связала Одессу с Константинополем, Афоном и греческими портами. Таким образом, следовавшие из Болгарии пассажиры могли пересаживаться в Константинополе на другие пароходы РОПиТ, направлявшиеся

в Эгейское море и Восточное Средиземноморье. Сохранялась также возможность отправиться из столицы Османской империи по анатолийской линии в Батум и другие порты Восточного Причерноморья [Устав ..., 1899].

3.4. РОПиТ в судоходном сообщении между Россией и Болгарией в начале XX века

Результаты деятельности РОПиТ в период с 1896 по 1913 годы свидетельствовали о существенном потенциале роста пассажиропотока, прежде всего транзитного, при одновременном неустойчивом характере функционирования грузового сообщения. Ниже приведены показатели работы РОПиТ в 1903—1905 годах, которые характеризовались ухудшением внутренней (экономический кризис и революционные потрясения) и внешней (русско-японская война) обстановки для России.

По обобщенным членами правления данным, за 1903 год на судах РОПиТ было вывезено из Варны 244,9 т грузов, еще 1 430 т ввезено в порт. Для Бургаса эти показатели составили соответственно 1 248 и 669 т [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2764, л. 50—55]. В числе наиболее крупных партий товаров, ввезенных в порт Варны, местное агентство РОПиТ отметило военные грузы, сахар, спирт и различные машины из Одессы, фрукты свежие и сушеные из Инеболу и Ризе, керосин из Батума, мануфактуру из Москвы. Вывезенными из Варны перечислены: скот рогатый в Одессу, железо и мануфактура в Бургас, фасоль в Александрию, кашкавал в Александрию и Смирну [Доклад..., 1905, с. 189]. В перечне ввезенных в Бургас значились сахар, икра, рыба и спирт из Одессы, керосин из Батума. Вывезенными отмечены мука, зерно и шелк в Константинополь, железо в Одессу [Доклад ..., 1905, с. 186].

В 1904 году агентство РОПиТ в Варне зафиксировало доставку грузов из России в Варну в объеме 1 263 т, в 1905 году — 850 т. В обратном направлении последовали скромные 22 и 59 т. Однако эти цифры не отражали участие компании в общем грузопотоке из порта. За два года вывоз из Варны на судах РОПиТ в иностранные порты увеличился с 11 до 515 т. В эти же годы количество пассажиров, покинувших порт на пароходах компании, выросло с 3 224 до 4 337 [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 3238, л. 14—22], главным образом за счет направлявшихся в Константинополь.

В свою очередь объемы ввезенных из России в Бургас грузов сократились с 806 т в 1904 году до 484 т в 1905 году. В обратном направлении эту тенденцию отразили 528 т и 171 т. За эти же годы вывоз из Бургаса судами РОПиТ в иностранные порты увеличился с 710 до 1 997 т. Что касается пассажиропотока, то здесь имела место близкая Варне тенденция: численность вывезенных из Бургаса увеличилась — с 665 до 989 человек [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 3236, л. 14—23]. Можно сделать вывод, что руководство



РОПиТ предпринимало попытки компенсировать падение двухстороннего грузооборота за счет более активного участия в международных товарных и пассажирских перевозках из Болгарии.

В 1908 году последовала очередная реструктуризация судоходных операций. Черноморско-болгарская линия была включена в болгарско-македонско-сирийскую, связавшую западное Причерноморье с Восточным Средиземноморьем. Вслед за этим С. Ф. Гирканов (глава агентства РОПиТ в Варне) и Ю. К. Костов (в Бургасе) отметили сокращение товаропотока между Болгарией и Россией и, напротив, его увеличение между болгарскими и иностранными портами. Одновременно выросло количество пассажиров, доставляемых в порты Леванта. Однако уже в 1909 году последовали существенные изменения в характере судоходных операций. Общий грузопоток по линии вырос в этом году до 53,3 тыс. т (в последнем объеме более 50 % составили товары, местом ввоза и вывоза которых являлась Одесса), численность пассажиров — до 31 577 (более половины последних составили лица, въехавшие и выехавшие через Одессу), выручка — до 500,5 тыс. руб. [РГИА, ф. 95, оп. 6, д. 1341, л. 19, 24—25; д. 1342, л. 110—111].

К началу 1910-х годов компании удавалось сохранять баланс в использовании собственных и казенных (помильные выплаты) ресурсов при реализации экономических, геополитических и религиозных интересов России в ближневосточном регионе. К этому времени перевозки паломников в преддверии Пасхи и Рождества выступали одними из наиболее значимых в работе пароходства [Путеводитель ..., 1909, с. 325]. По оценке профессора Харьковского университета П. П. Мигулина, путешествие к Святым местам «стало вполне доступно народной массе, и наши крестьяне, отправляющиеся ежегодно десятками тысяч на пароходах РОПиТ в Палестину, чувствуют себя там так же свободно, как в пределах русской губернии» [Мигулин, 1911, с. 50]. Правление пароходства полагало, что при всей нестабильности отношений между Россией и Болгарией социокультурная близость двух стран могла оказывать положительное влияние на развитие пассажирских (в том числе паломнических) и грузовых перевозок компании и, как следствие, активизацию отечественной судоходной деятельности в Черном и Средиземном морях.

Весной 1911 года председатель правления М. П. Боткин завершил переговоры с правительственными чиновниками и депутатами III Государственной думы об условиях заключения очередного договора о государственно-частном партнерстве. 31 мая император Николай II утвердил закон «О содержании срочных пароходных сообщений под Русским флагом в Черном и Средиземном морях». Предложенная Боткиным реструк-



туризация международных перевозок включала отказ от действовавшей с 1908 года прямой связи Болгарии с Эгейским морем и Восточным Средиземноморьем. На первый план были выдвинуты пассажирские и грузовые потоки между Западным и Восточным Причерноморьем, реализовывать которые предполагалось путем привлечения клиентов на рейсы по болгарско-анатолийской линии.

Вместе с тем подтверждалась значимость транспортного сообщения между Россией и Ближним Востоком, осуществлять которое планировалось тремя из пяти срочных линий. В данном случае имело место стремление, с одной стороны, создать прямой транспортный коридор, который связал бы Балканы с российским Закавказьем и Персией через Варну и Батум, с другой стороны — увеличить количество паломнических рейсов в порты Леванта. В любом случае три ближневосточных направления, как полагали владельцы компании и правительственные чиновники, могли использоваться паломниками из Болгарии и других балканских стран для поездок в Святую землю. РОПиТ сохранило также право осуществлять дополнительные, не субсидируемые государством рейсы по этим и другим линиям при условии, если подобная коммерческая деятельность не будет наносить ущерба регулярному сообщению [Полное собрание ..., 1914, с. 347—349].

Договор, институционализировавший деятельность РОПиТ на следующие 15 лет, позволил консолидировать значительные ресурсы для содержания протяженных международных линий. С 1910 по 1913 годы чистая прибыль компании выросла с 979,4 до 1,8 млн руб., дивидендные выплаты — с 41 до 60 руб. на 500-рублевую акцию [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2558, л. 87—88, 93—94]. В 1911 году на Петербургской бирже последовал взрывной рост стоимости акций до 870 руб. [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2195, л. 8].

Правление РОПиТ заявило о намерении следовать стратегии, ориентированной на взаимосвязанное развитие внутренних и международных перевозок. Рейсами компании были соединены в единую транспортную сеть все крупные причерноморские города России, Османской империи и Болгарии, которые, в свою очередь, получили возможность транспортного сообщения с портами дальнего зарубежья, включая Средиземное море, Персидский залив и Балтийское море. Заявленная структура судоходных операций была поддержана влиятельными акционерами РОПиТ. В число последних наряду с Государственным банком входили петербургские кредитные учреждения и их владельцы, которым принадлежало в общей сложности более 40 % всех акций. Данную заинтересованную сторону возглавлял в качестве крупнейшего собственника столичный Азовско-Донской банк [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2522, л. 1—13].



Ниже представлены итоги судоходства по статистическим материалам портов Варны и Бургаса в преддверии Первой мировой войны. Имеющиеся показатели за 1912—1913 годы следует рассматривать в контексте участия Болгарии в двух балканских войнах, с сопутствующим фоном для результативности операций компании. Эта же ситуация определяла тесное взаимодействие ключевых заинтересованных сторон — членов правления компании, ее акционеров, правительственных чиновников и представителей российского делового мира — при разработке планов и конкретной деятельности РОПиТ в черноморском регионе.

В 1913 году валовый оборот агентства РОПиТ в Варне увеличился в сравнении с 1912 годом на 174,2 тыс. руб., главным образом благодаря перевозке болгарских войск на пароходах компании. За этот же период доставка грузов из России выросла на 101,5 тыс. руб., в том числе на 6,6 тыс. руб. за счет доставки военных припасов в Черногорию, следовавших транзитом через Варну. Вместе с тем вывоз грузов в Россию уменьшился на 109 т при одновременном росте фрахта на 2,2 тыс. руб. (вследствие слабой конкуренции со стороны иностранных пароходств). Общие показатели по грузообороту между двумя странами выглядели следующим образом: в 1913 году судами РОПиТ ввезено российских товаров 2808 т, заграничных — 1518 т. В свою очередь вывоз из Варны увеличился в 1912—1913 годах с 167 т до 307 т при одновременном уменьшении вывоза болгарских товаров в заграничные порты с 738 т до 489 т. На фоне сохранявшейся военно-политической конфронтации в балканском регионе наблюдалось также снижение численности принятых в Варне пассажиров — с 4118 до 3407 [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 3458, л. 2—14].

Геополитическая нестабильность отразилась также на операциях РОПиТ в направлении Бургаса. В 1913 году в порт прибыли «экстренными» рейсами пять пароходов с военными припасами. Последовали также ряд рейсов с поставками продовольствия, главным образом риса, растительного масла и муки, а также льняной пряжи. Всего было доставлено из России 8870 т грузов (в 1912 году — 1935 т), из заграничных портов — 1914 т; вывезено в Россию минимальное количество — 2,5 т (за граничные порты — 283 т). В отличие от Варны в Бургасе имело место увеличение количества принятых на пароходы — с 1077 пассажиров в 1912 году до 1592 в 1913 году [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 3457, л. 1—22].

В целом, при всех трудностях в осуществлении трансграничных перевозок результатами функционирования болгарско-анатолийской линии в 1913 году стало увеличение пассажиропотока, главным образом за счет следовавших транзитом между портами западного, южного и восточного Причерноморья, до 34,3 тыс. человек, грузоперевозок — до 24,8 тыс. т.

Кроме того, возвращенной в том же году в структуру перевозок черноморско-болгарской линией было доставлено 46,5 тыс. пассажиров и 7 тыс. т грузов [РГИА, ф. 107, оп. 1, д. 2688 30 — 47]. Накануне Первой мировой войны избранный председателем правления А. Е. Молчанов связывал будущее болгарских рейсов с привлечением клиентов к двум взаимосвязанным судоходным коридорам. Первый — балкано-персидский, между Одессой, Варной, Бургасом, Константинополем и Батумом; второй — черноморско-средиземноморский, между Одессой, Варной, Бургасом, Константинополем и портами Леванта.

4. Заключение = Conclusions

Открытие Русским обществом пароходства и торговли регулярного морского сообщения между Россией и Болгарией имело непосредственную связь с характером складывания двухсторонних политических и экономических отношений. В первую очередь это касалось ситуации, связанной с обострением межгосударственных противоречий и становлением нового баланса геостратегических интересов в черноморском и балканском регионах. Вместе с тем выявленные в контексте многолетней деловой практики цели и структура судоходных операций, сопровождавшиеся институциональными (правовыми и неформальными) особенностями регулирования транспортной деятельности, сохраняли перспективу для реализации на фоне культурной и религиозной близости двух стран.

Исторический анализ функционирования компании свидетельствовал о наличии двух аспектов, каждый из которых представляет самостоятельную исследовательскую ценность. Во-первых, изучение отдельных этапов в работе компании (1880—1886, 1887—1895, 1896—1913) подтверждает заинтересованность правительственных учреждений и РОПиТ в сохранении судоходства в условиях нестабильного характера отношений между Россией и Болгарией. Если на первом этапе имели место потенциальные возможности для роста объемов транспортировки, то второй этап демонстрировал их утрату в связи с разрывом государственных и торговых отношений, а на третьем этапе предпринимались усилия по их восстановлению на фоне сложного положения каждой из двух стран. Во-вторых, роль отдельных заинтересованных сторон в развитии морских линий можно объяснить фактором ресурсных возможностей, которые раскрывают взаимосвязь (финансовую, материальную и управленческую) между ситуацией в межгосударственных отношениях и стремлением транспортной компании к коммерческой выгоде. В данном смысле можно говорить об особенностях реструктуризации российско-болгарских морских перевозок, заключавшихся в стремлении владельцев РОПиТ поддерживать баланс



интересов в процессе привлечения правительственных и частных ресурсов при осуществлении крупных судоходных проектов в Черном и Средиземном морях.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.	The author declares no conflicts of interests.
--	---

Источники и принятые сокращения

1. *Акционерное* дело в России. Том второй. Статистика акционерных предприятий. — Санкт-Петербург : Типография А. Бенке, 1899. — Выпуск VI. — С. 1303—1610.
2. *Высочайшее* учрежденное Общество Черноморско-Дунайского пароходства. Правление. В Комиссию по вопросу об условиях дальнейшего существования Общества Черноморско-Дунайского пароходства. — Одесса : Типография «Труд», 1897. — 53 с.
3. *Доклад* правления Общества Черноморско-Дунайского пароходства общему собранию акционеров 13 апреля 1894 г. — Одесса : Типография «Труд», 1894. — 6 с.
4. *Доклад* члена правления Русского общества пароходства и торговли К. А. Ржевского о поездке в Черное и Азовское моря и Одессу, для ознакомления с деятельностью Общества. — Санкт-Петербург : Типография Э. Арнольда, 1905. — 363 с.
5. *Общее* собрание акционеров Русского общества пароходства и торговли (27 апреля 1880 г.). — Санкт-Петербург : Типография Товарищества «Общественная польза», 1881. — 12 с.
6. *Общее* собрание акционеров Русского общества пароходства и торговли (26 апреля 1881 г.). — Санкт-Петербург : Типография Товарищества «Общественная польза», 1881. — 16 с.
7. *Общее* собрание акционеров Русского общества пароходства и торговли (25 апреля 1882 г.). — Санкт-Петербург : Типография Товарищества «Общественная польза», 1882. — 20 с.
8. *Общее* собрание акционеров Русского общества пароходства и торговли (29 апреля 1884 г.). — Санкт-Петербург : Типография Товарищества «Общественная польза», 1884. — 18 с.
9. *Общее* собрание акционеров Русского общества пароходства и торговли (28 апреля 1885 г.). — Санкт-Петербург : Типография Товарищества «Общественная польза», 1885. — 20 с.
10. *Объяснительная* записка к отчету Русского общества пароходства и торговли за 1884 г. — Санкт-Петербург : Типография Товарищества «Общественная польза», 1885. — 43 с.
11. *Объяснительная* записка к отчету Русского общества пароходства и торговли за 1886 г. — Санкт-Петербург : Типография Товарищества «Общественная польза», 1887. — 48 с.
12. *Объяснительная* записка к отчету Русского общества пароходства и торговли за 1894 г. — Санкт-Петербург : Типография Товарищества «Общественная польза», 1895. — 57 с.
13. *Полное* собрание законов Российской империи. Собрание 3-е. — Санкт-Петербург : Государственная типография, 1914. — Т. XXXI. — 1411 с.
14. *Прямое* Русско-Дунайское через Одессу товарное сообщение. Соглашение. — Одесса : Типография «Одесского вестника», 1886. — 27 с.

15. *Путеводитель* Русского общества пароходства и торговли. — Одесса : Типография Акционерного Южно-Русского общества печатного дела, 1909. — 476 с.

16. РГИА — *Российский* государственный исторический архив. Ф. 95. Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности ; Ф. 107. Русское общество пароходства и торговли ; Ф. 678. Молчанов Анатолий Евграфович.

17. *Соглашение* о прямом Дунайско-Анатолийско-Александрискском через Константинополь товарном сообщении, установленном между Обществом Черноморско-Дунайского пароходства и Русским обществом пароходства и торговли. — Одесса : Типография «Труд», 1894. — 21 с.

18. *Устав* Русского общества пароходства и торговли. Утвержден 18 мая 1879 г. — Санкт-Петербург : Типография Товарищества «Общественная польза», 1879. — 37 с.

19. *Устав* Русского общества пароходства и торговли. Утвержден 22 января 1891 г. — Санкт-Петербург : Типография Товарищества «Общественная польза», 1891. — 53 с.

20. *Устав* Русского общества пароходства и торговли. — Санкт-Петербург : Типография Товарищества «Общественная польза» 1899. — 50 с.

Литература

1. *Барышников М. Н.* Паломничество и операции Русского общества пароходства и торговли в Восточном Средиземноморье (начало 1880-х гг.) / М. Н. Барышников // Электронный научно-образовательный журнал «История». — 2022. — Т. 13. — № 2. — С. 36—44. — DOI: 10.18254/S207987840019621-2.

2. *Барышников М. Н.* Православное паломничество в ближневосточных операциях Русского общества пароходства и торговли (1894—1914) / М. Н. Барышников // Восточный курьер. — 2023. — № 4. — С. 207—220. — DOI: 10.18254/5268684310024901-9.

3. *Барышников М. Н.* Болгария в судоходных операциях Русского общества пароходства и торговли / М. Н. Барышников // Петербургский исторический журнал. — 2024. — № 2 (42). — С. 130—141. — DOI: <https://doi.org/10.51255/2311-603X-2024-2-130>.

4. *Вишняков Я.* «Дело пахнет керосином». Дунайское пароходство и русская политика на Балканах в конце XIX — начале XX в. / Я. Вишняков // Российская история. — 2023. — № 3. — С. 143—155. — DOI: 10.31857/52949124X23030124.

5. *Демьяненко Н. Н.* «Примирение или прощение?». Русская печать о возобновлении российско-болгарских отношений в 1896 году / Н. Н. Демьяненко // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. — 2020. — № 1 (33). — С. 69—79. — DOI: 10.32516/2303-9922.2020.33.7.

6. *Золотухин М. Ю.* Россия, западноевропейские державы и Османская империя в период международных кризисов на Балканах (1885—1888 гг.) / М. Ю. Золотухин. — Москва : Наука, 1993. — 320 с.

7. *Иловайский С. И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли / С. И. Иловайский. — Одесса : Типография Акционерного Южно-Русского общества печатного дела, 1907. — 359 с.

8. *История* торговли и промышленности в России. Торговое мореплавание / под редакцией П. Х. Спасского. — Санкт-Петербург : Типография Императорского училища глухонемых, 1913. — Т. II. — Выпуск IX. — 35 с.

9. *К истории* Общества Черноморско-Дунайского пароходства. Издание второе, исправленное и дополненное. — Одесса : Типография Акционерного Южно-Русского общества печатного дела, 1901. — 49 с.



10. Косик В. И. Русская политика в Болгарии, 1879—1886 / В. И. Косик. — Москва : Институт славяноведения и балканистики, 1991. — 179 с.
11. Косик В. И. Политическое развитие Болгарии после освобождения / В. И. Косик // История Балкан. На переломе эпох. (1878—1914 гг.) / Отв. Ред. К. В. Никифоров. — Москва : Институт славяноведения РАН, 2017. — С. 55—86.
12. Мигулин П. П. Внешняя торговля России и ее торговый флот. К вопросу о субсидировании казной русских пароходных линий / П. П. Мигулин. — Санкт-Петербург : Товарищество художественной печати, 1911. — 67 с.
13. Озеров И. Х. Куда мы идем? (Итоги экономического развития XIX века) / И. Х. Озеров. — Санкт-Петербург : Вестник знания, 1911. — 72 с.
14. Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота/авторский коллектив : В. П. Пузырев (руководитель), В. Д. Скугарев, А. В. Басов, Н. Ю. Березовский, В. Г. Реданский. — Москва : Согласие, 1995. — 564 с.
15. Познер М. В. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства / М. В. Познер. — Санкт-Петербург : Типография В. Ф. Киршбаума, 1895. — 369 с.
16. Скальковский К. Русский торговый флот и срочное пароходство на Черном и Азовском морях / К. Скальковский. — Санкт-Петербург : Типография А. С. Суворина, 1887. — 554 с.
17. Barney J. B. Why resource-based theory's model of profit appropriation must incorporate a stakeholder Perspective / J. B. Barney // Strategic Management Journal. — 2018. — Vol. 39 (13). — Pp. 3305—3325.
18. Frary L. Pilgrims and Profits. The Russian Company of Steam Navigation and Trade, 1856—1914 / L. Frary // Canadian-American Slavic Studies. — 2019. — Vol. 53. — Iss. 3. — Pp. 286—305. — DOI: 10.1163/22102396-05303005.
19. Freeman R. E. Stakeholder Theory and the Resource-Based View of the Firm / R. E. Freeman, S. D. Dmitriev, R. A. Phillips // Journal of Management. — 2021. — Vol. 47 (7). — Pp. 1757—1770. — DOI: 10.1177/0149206321993576.
20. Sydorenko A. The Russian Steam Navigation and Trading Company : The Transition from Sail to Steam in the Russian Black Sea (1856—1914) / A. Sydorenko // Mediterranean Seafarers in Transition Maritime Labour, Communities, Shipping and the Challenge of Industrialization 1850s—1920s. — 2022. — Pp. 478—508. — DOI: 10.1163/9789004514195_018.

Статья поступила в редакцию 27.04.2025,
одобрена после рецензирования 25.01.2026,
подготовлена к публикации 02.03.2026.

Material resources

- Agreement on direct Danube-Anatolian-Alexandrian freight traffic through Constantinople established between the Society of the Black Sea-Danube Shipping Company and the Russian Society of Shipping and Trade.* (1894). Odessa: Printing house “Trud”. 21 p. (In Russ.).
- Charter of the Russian Society of Shipping and Trade. Approved on January 22, 1891.* (1891). St. Petersburg: Printing house of the Partnership “Public Benefit”. 53 p. (In Russ.).
- Direct Russian-Danube freight service via Odessa. Agreement.* (1886). Odessa: Printing house of the Odessa Bulletin. 27 p. (In Russ.).
- Explanatory note to the report of the Russian Society of Shipping and Trade for 1884.* (1885). St. Petersburg: Printing House of the Public Benefit Association. 43 p. (In Russ.).



- Explanatory note to the report of the Russian Society of Shipping and Trade for 1894.* (1895). St. Petersburg: Printing House of the Partnership “Public Benefit”. 57 p. (In Russ.).
- General Meeting of Shareholders of the Russian Shipping and Trade Company (April 27, 1880).* (1881). St. Petersburg: Printing House of the Public Benefit Partnership. 12 p. (In Russ.).
- General Meeting of Shareholders of the Russian Shipping and Trade Society (April 26, 1881).* (1881). St. Petersburg: Printing House of the Public Benefit Partnership. 16 p. (In Russ.).
- General Meeting of Shareholders of the Russian Shipping and Trade Company (April 25, 1882).* (1882). St. Petersburg: Printing House of the Public Benefit Partnership. 20 p. (In Russ.).
- General Meeting of Shareholders of the Russian Shipping and Trade Society (April 29, 1884).* (1884). St. Petersburg: Printing House of the Public Benefit Partnership. 18 p. (In Russ.).
- General Meeting of Shareholders of the Russian Shipping and Trade Society (April 28, 1885).* (1885). St. Petersburg: Printing House of the Public Benefit Partnership. 20 p. (In Russ.).
- Guidebook of the Russian Shipping and Trade Society.* (1909). Odessa: Printing House of the Joint-Stock South Russian Printing Company. 476 p. (In Russ.).
- Joint-stock business in Russia. Volume two. Statistics of joint-stock companies, VI.* (1899). St. Petersburg: A. Benke Printing House. 1303—1610. (In Russ.).
- Report by K. A. Rzhnevsky, a member of the Board of the Russian Shipping and Trade Society, on a trip to the Black and Azov Seas and Odessa to familiarize himself with the activities of the Society.* (1905). St. Petersburg: Printing house of E. Arngold. 363 p. (In Russ.).
- Report of the Board of the Black Sea-Danube Shipping Company to the General Meeting of Shareholders on April 13, 1894.* (1894). Odessa: Printing house “Trud”. 6 p. (In Russ.).
- Russian Society of Shipping and Trade for 1886. Explanatory note to the report of the Russian Society of Shipping and Trade for 1886.* (1887). St. Petersburg: Printing House of the Partnership “Public Benefit”. 48 p. (In Russ.).
- Russian State Historical Archive. F. 95. Departments of Merchant Shipping and Commercial Ports of the Ministry of Trade and Industry; F. 107. Russian Society of Shipping and Trade; F. 678. Molchanov Anatoly Yevgrafovich.* (In Russ.).
- The Charter of the Russian Shipping and Trade Society.* (1899). St. Petersburg: Printing house of the Partnership “Public benefit”. 50 p. (In Russ.).
- The Charter of the Russian Shipping and Trade Society. Approved on May 18, 1879.* (1879). St. Petersburg: Printing House of the Public Benefit Partnership. 37 p. (In Russ.).
- The Complete Collection of laws of the Russian Empire. The 3rd meeting, XXXI.* (1914). St. Petersburg: State Printing House. 1411 p. (In Russ.).
- The highly established Society of the Black Sea-Danube Shipping Company. Governance. To the Commission on the conditions of the further existence of the Black Sea-Danube Shipping Company.* (1897). Odessa: Trud Printing House. 53 p. (In Russ.).

References

- Barney, J. B. (2018). Why resource-based theory’s model of profit appropriation must incorporate a stakeholder Perspective. *Strategic Management Journal*, 39 (13): 3305—3325.



- Baryshnikov, M. N. (2022). Pilgrimage and operations of the Russian Society of Shipping and Trade in the Eastern Mediterranean (early 1880s). *Electronic scientific and educational journal "History"*, 13 (2): 36—44. DOI: 10.18254/S207987840019621-2. (In Russ.).
- Baryshnikov, M. N. (2023). Orthodox pilgrimage in the Middle Eastern operations of the Russian Society of Shipping and Trade (1894—1914). *Vostochny Courier*, 4: 207—220. DOI: 10.18254/5268684310024901-9. (In Russ.).
- Baryshnikov, M. N. (2024). Bulgaria in the shipping operations of the Russian Shipping and Trade Society. *St. Petersburg Historical Magazine*, 2 (42): 130—141. DOI: <https://doi.org/10.51255/2311-603X-2024-2-130>. (In Russ.).
- Demyanenko, N. N. (2020). "Reconciliation or forgiveness?". The Russian Press on the resumption of Russian-Bulgarian relations in 1896. *Bulletin of the Orenburg State Pedagogical University*, 1 (33): 69—79. DOI: 10.32516/2303-9922.2020.33.7. (In Russ.).
- Frary, L. (2019). Pilgrims and Profits. The Russian Company of Steam Navigation and Trade, 1856—1914. *Canadian-American Slavic Studies*, 53 (3): 286—305. DOI: 10.1163/22102396-05303005.
- Freeman, R. E., Dmitriev, S. D., Phillips, R. A. (2021). Stakeholder Theory and the Resource-Based View of the Firm. *Journal of Management*, 47 (7): 1757—1770. DOI: 10.1177/01492063211993576.
- Ilovaisky, S. I. (1907). *Historical sketch of the fiftieth anniversary of the Russian Society of Shipping and Trade*. Odessa: Printing House of the Joint—stock South Russian Printing Company. 359 p. (In Russ.).
- Kosik, V. I. (1991). *Russian policy in Bulgaria, 1879—1886*. Moscow: Institute of Slavic Studies and Balkanistics. 179 p. (In Russ.).
- Kosik, V. I. (2017). Political development of Bulgaria after liberation. In: *History of the Balkans. At the turning point of epochs. (1878—1914)*. Moscow: Institute of Slavic Studies of the Russian Academy of Sciences. 55—86. (In Russ.).
- Migulin, P. P. (1911). *Foreign trade of Russia and its merchant fleet. On the issue of Treasury subsidies for Russian steamship lines*. St. Petersburg: Art Printing Company. 67 p. (In Russ.).
- On the history of the Black Sea-Danube Shipping Company Society. Second edition, revised and expanded. Russian Policy in Bulgaria, 1879—1886*. (1901). Odessa: Printing House of the Joint-Stock Southern Russian Printing Company. 49 p. (In Russ.).
- Ozerov, I. H. (1911). *Where are we going? (Results of the economic development of the 19th century)*. St. Petersburg: Bulletin of Knowledge. 72 p. (In Russ.).
- Pozner, M. V. (1895). *Historical review of government measures for the development of Russian merchant shipping*. St. Petersburg: V. F. Kirshbaum Printing House. 369 p. (In Russ.).
- Skalkovsky, K. (1887). *Russian merchant fleet and express shipping on the Black and Azov Seas*. St. Petersburg: Printing house of A. S. Suvorin. 554 p. (In Russ.).
- Spassky, P. H. (ed.). (1913). *The history of trade and industry in Russia. Merchant shipping, II (IX)*. St. Petersburg: Printing House of the Imperial College of the Deaf and Dumb. 35 p. (In Russ.).
- Sydorenko, A. (2022). The Russian Steam Navigation and Trading Company: The Transition from Sail to Steam in the Russian Black Sea (1856—1914). *Mediterranean Seafarers in Transition Maritime Labour, Communities, Shipping and the Challenge of Industrialization 1850s—1920s*. 478—508. DOI: 10.1163/9789004514195_018.



Under the flag of Russia. The history of the origin and development of the merchant marine. (1995). Moscow: Consent. 564 p. (In Russ.).

Vishnyakov, Ya. (2023). “It smells like kerosene.” The Danube Shipping Company and Russian Politics in the Balkans in the Late 19th and early 20th centuries. *Russian History*, 3: 143—155. DOI: 10.31857/52949124X23030124. (In Russ.).

Zolotukhin, M. Y. (1993). *Russia, the Western European Powers and the Ottoman Empire during the international Crises in the Balkans (1885—1888)*. Moscow: Nauka Publ. 320 p. (In Russ.).

*The article was submitted 27.04.2025;
approved after reviewing 25.01.2026;
accepted for publication 02.03.2026.*