

М. Н. Барышников

Горчаковы и операции Русского общества пароходства и торговли в Западном Средиземноморье

Участие министра иностранных дел А. М. Горчакова и его сына Михаила в деятельности Русского общества пароходства и торговли (далее — РОПиТ) остается одной из интересных и, вместе с тем, малоизученных страниц отечественной истории. Характер этого участия в значительной мере определял, с одной стороны, результативность функционирования региональных транспортных линий компании, с другой — перспективы сотрудничества правительственных чиновников и владельцев пароходства в целях расширения сфер российского влияния за рубежом. Если деятельность Горчаковых на дипломатическом поприще получила достаточно полное освещение, то их неформальное (в статусе акционеров) взаимодействие с руководством РОПиТ оказалось рассмотрено фрагментарно, вне связи с логикой развития операций пароходства. Отдельные сюжеты нашли отражение в работах, раскрывающих место компании в сфере реализации дипломатических и церковных¹, а также коммерческих и паломнических² интересов России на Ближнем Востоке. Появившиеся публикации заметно обогатили представления об усилиях, направленных на укрепление российских позиций в восточно-средиземноморском регионе. Однако не был дан ответ на вопрос о сопутствующих аспектах взаимодействия Горчаковых и руководства РОПиТ по другим направлениям судоходства. В представленной статье рассматривается характер складывающихся между ними отношений в связи с функ-

ционированием западно-средиземноморских пароходных линий, ориентированных на развитие транспортного сообщения с портами Франции и Испании. Исследование позволяет не только оценить результативность этих отношений, но и более полно представить причины переориентации компании на ближневосточное и персидское направления операций, определявшейся долгосрочными интересами России в этих регионах.

Со времени своего создания РОПиТ находилось под пристальным вниманием А. М. Горчакова. Принципиальная позиция министра заключалась в том, чтобы снять ограничения, которые были наложены на Россию после Крымской войны, путем сближения с Францией³. 21 апреля 1856 г., в преддверии обсуждения в правительстве условий будущей деятельности компании, министерство иностранных дел выступило с инициативой привлечь к заграничным операциям французские суда, наделив РОПиТ полномочиями преимущественно на внутрироссийские перевозки. Особый интерес был проявлен к открытию регулярного пароходного сообщения между Одессой и Марселем⁴. Горчаков не скрывал своего стремления использовать все возможности для восстановления русско-французских политико-дипломатических и торговых отношений. Однако на заседании Комитета министров 24 апреля было принято решение наделить РОПиТ исключительными правами не только на развитие судоходного сообщения между российскими черноморскими портами, но и на установление регулярно действующих («срочных») морских линий в Средиземном море. Эта позиция нашла затем отражение в уставе компании, утвержденном императором Александром II в августе 1856 г.⁵

Значимость будущей деятельности РОПиТ подтверждалась вступлением в состав акционеров правительства, которое приобрело 6670 из 20 тыс. акций (на 2,1 из 6 млн р. уставного капитала). Еще 1 тыс. акций выкупил генерал-адмирал великий князь Константин Николаевич. Единственным министром, вошедшим в число акционеров, стал А. М. Горчаков. Он приобрел 100 акций, которые заявляли о его статусе крупного собственника и, вместе с тем, не претендовали на большее количество, чем то, которое имелось у великих князей Николая и Михаила Николаевичей⁶. Не менее важным представлялось нахождение Горчакова среди акционеров с точки зрения позиционирования РОПиТ как компании, строившейся на принципах государственно-частного партнерства. Правительство гарантировало двадцатилетнее финансирование пароходства (в виде ежегодных субсидий), в течение первых пяти лет уступало в его пользу весь дивиденд по своим акциям, безвозмездно передавало казенные земли для постройки на них мастерских, пристаней, контор и складов, ежегодно предоставляло для ремонта судов 64 тыс. р. Для контроля над деятельностью компании в состав ее правления делегировались два представителя — от министерств финансов и морского. Что не менее важно, списки собственников

подлежали обнаружению и в этом качестве служили публичным подтверждением имеющихся связей между частными акционерами и правительством.

В 1857–1863 гг. правление РОПиТ поддерживало тесные контакты с Азиатским департаментом Министерства иностранных дел и лично А. М. Горчаковым при решении вопросов, связанных с развитием трансграничных судоходных линий. В первую очередь речь шла о функционировании александрийской линии, которая обслуживала грузовые и пассажирские перевозки между Одессой, Константинополем и портами Леванта. Горчаков высказывал готовность ориентировать российские консульства на «всевозможное содействие» делам пароходства⁷. В практическом плане ключевым являлось определение компанией и правительством такого уровня отношений, которые обеспечивали баланс геополитических, социокультурных (религиозных) и коммерческих интересов России в Ближневосточном регионе. Министерство иностранных дел информировало членов правления РОПиТ о значимых для них донесениях генеральных консулов, выступало посредником в отношениях компании с турецкими властями, утверждало открытие ее агентств в портовых городах Восточного Средиземноморья, согласовывало меры по поддержке православного паломнического движения в Палестину⁸. Впрочем, в этот период для руководства РОПиТ отношения с Горчаковым не являлись первостепенными в силу большей значимости связей с Морским министерством и петербургским Палестинским комитетом, которые возглавлял великий князь Константин Николаевич. Важным было взаимодействие с Министерством финансов, контролирующим расходование пароходством государственных субсидий на содержание регулярных морских линий.

Иная ситуация складывалась с транспортной деятельностью РОПиТ в Западном Средиземноморье. Это направление судоходства вызывало значительно больший интерес в Министерстве иностранных дел, и, как покажут дальнейшие события, у семьи Горчаковых. В связи с этим в руководстве компании продолжались дискуссии по поводу привлечения французских судов к зарубежным операциям⁹. Проблема заключалась в том, что марсельская линия, включавшая рейсы между Одессой и Потти и французским портом, была открыта как «срочная», т. е. поддерживалась правительственными субсидиями. В связи с этим требовалось регулярно предоставлять отчеты по результатам ее функционирования министерству финансов. Однако в плане доходности она не представляла особой значимости для компании. Получаемая государственная помощь («помильная» плата) составляла 3 р. 50 к. за каждую пройденную пароходами милю, в то время как на турецком направлении она превышала 5 р. И, главное, значительно меньшими были масштабы транспортных операций в Западном Средиземноморье. Сохранявшаяся в 1857–1864 гг. невысокая результативность ее функционирования подтверждалась ростом выручки до 153,1 тыс. р., в то время как на турецком направлении соответствующий показатель достиг 826, 9 тыс. р.¹⁰ Предполагалось, что в будущем, обслуживая

главным образом грузоперевозки, марсельское направление операций обеспечит развитие русско-французских, а в перспективе (с продолжением до Барселоны) и русско-испанских торговых отношений. Важную роль в выстраивании деловых связей в западно-средиземноморском регионе должно было играть право компании самостоятельно определять порты для захода судов. С точки зрения поиска новых сфер сближения с Францией и Испанией это направление перевозок могло содействовать усилиям внешнеполитического ведомства, направленным на развитие отношений с западноевропейскими странами. Не менее значимым выступало сбалансированное взаимодействие с Францией в западном и восточном регионах Средиземноморья. В частности, в инструкции А. М. Горчакова консулу в Иерусалиме А. Н. Карцову (по совместительству агенту РОПиТ) предлагалось сохранить хорошие отношения в «особенности» с французским консулом, что соответствовало, как полагало министерство иностранных дел, «общим политическим соображениям нашим»¹¹.

Влияние А. М. Горчакова на разработку планов деятельности компании заметно выросло с 1863 г., с началом Польского восстания. Стремясь не допустить санкций в отношении РОПиТ на фоне возможного военно-политического конфликта с Англией и Францией, министр настоял на выходе российского правительства из состава акционеров. Вслед за этим великий князь Константин Николаевич отказался от поста главы Палестинского комитета. Само учреждение было преобразовано в 1864 г. в Палестинскую комиссию при Азиатском департаменте Министерства иностранных дел. Одновременно Константин Николаевич сократил свой пакет акций до 400, а затем и вовсе покинул состав собственников¹². В итоге А. М. Горчаков оказался единственным влиятельным представителем правительства в составе акционеров. Входявшие к этому времени в число собственников дети Александра II — Александр, Владимир и Алексей, а также брат царя Михаил Николаевич, лично не принимали участия в выработке стратегического курса РОПиТ. Как правило, их небольшими пакетами акций распоряжался по доверенности глава одесской конторы Н. М. Чихачев. В свою очередь, двое из пяти членов правления в Петербурге являлись по назначению выразителями интересов финансового и морского ведомств и не играли самостоятельной роли в работе общих собраний акционеров. Происходившим изменениям в составе собственников сопутствовала активная скупка Горчаковым акций, пакет которых вырос до 260.

В 1865–1866 гг., несмотря на охлаждение русско-французских отношений вслед за польским восстанием¹³, марсельская линия продолжала демонстрировать рост грузовых перевозок. Общее количество доставленных по линии за два года составило 2,1 тыс. пудов различных товаров¹⁴. Однако в 1867 г., в условиях распространения в российских портах холеры, последовало резкое сокращение грузопотока, главным образом по зарубежным операциям. Вслед за начавшимися в это время переговорами с правительством об аренде Одесской железной дороги акционеры согласились на закрытие рейсов из Поти в Марсель. Целью

данного решения являлось сосредоточение трансграничных грузовых потоков в одесском порту, а также преодоление конкуренции со стороны французских судов в Черном море. В связи с этим было заключено соглашение с французской компанией “Messageries Maritimes”, которая обязалась не совершать рейсов в Потти¹⁵. Итогом предпринятых мер стало сохранение в 1869–1870 гг. объема грузоперевозок на уровне приемлемых для РОПиТ 515–545 тыс. пудов¹⁶. Большую часть экспортных поставок составили в эти годы зерно и скот. За счет развития внутрироссийских перевозок, а также операций в Восточном Средиземноморье компании удалось выплатить в 1870 г. повышенные дивиденды. Принадлежавшие А. М. Горчакову акции принесли более 16 тыс. р.¹⁷

Содействие, оказываемое А. М. Горчаковым русско-французским торговым отношениям, не могло не приниматься во внимание петербургским правлением РОПиТ. Вместе с тем глава министерства иностранных дел встречал все более прохладную реакцию на свои инициативы со стороны Н. М. Чихачева, ориентировавшегося на поддержку Морского министерства. Особую остроту эти взаимоотношения приобрели в связи с вопросом о зарубежном руководстве французской линией. Весной 1868 г. Горчаков безуспешно пытался сохранить прежнюю модель работы агентства в Марселе, подразумевавшую наделение местного генерального консула полномочиями представителя пароходства. Чихачев отверг эту идею, заявив, что «значительность» масштаба операций линии требует наличия во главе агентства лица, которое будет назначаться исключительно компанией¹⁸. В итоге правление компании решило поддержать позицию Чихачева.

В конце 1869 г. имевшиеся противоречия оказались несколько сглажены, когда Чихачев согласился направить члена правления Н. Н. Суцова в Париж для устройства здесь агентства «на новых началах»¹⁹. По согласованию с Министерством иностранных дел планировалось наделить его широкими полномочиями по представительству экономических интересов России. Проектируемое учреждение напоминало бы действовавшее в 1857–1859 гг. агентство компании в Иерусалиме, выполнявшее не только коммерческие, но также дипломатические и социокультурные функции, прежде всего в сфере поддержки православного паломничества. Однако планы по созданию представительства РОПиТ в столице Франции оказались перечеркнуты начавшейся франко-прусской войной. Транспортные операции на марсельском направлении возобновились лишь в конце 1871 г. С этого времени и по 1876 г. объемы грузоперевозок по линии выросли с 303,1 тыс. до 1,031 млн пудов²⁰. В этот же период предпринимались попытки активизировать русско-испанские экономические отношения. Сближение позиций завершилось подписанием в 1876 г. договора о торговле. Последовало решение о взаимном назначении консулов в портах и торговых городах, были определены права и обязанности этих консулов, купцы обеих стран приобретали торговые привилегии. Складывалась более прочная основа для дальнейшего межгосударственного сотрудничества²¹.

В преддверии русско-турецкой войны 1877–1878 гг. А. М. Горчаков сохранял позиции одного из крупнейших и влиятельных собственников РОПиТ (общее количество акционеров составляло 338 человек). Его мнение учитывалось при принятии всех значимых решений стратегического и оперативного характера. Однако ключевая роль в работе общих собраний перешла к распорядительному директору Н. М. Чихачеву, его супруге и ее родственникам, представлявшим баронский род Корфов. В совокупности им принадлежало 1429 из 30 тыс. акций²². Заметим, что оценки Чихачевым перспектив развития западно-средиземноморского направления судоходства имели к этому времени свои особенности. В значительной мере они определялись учетом сравнительной доходности грузовых и пассажирских перевозок. В данном отношении распорядительный директор испытывал серьезные сомнения по поводу общей результативности операций в этом регионе. Действительно, при заметном росте грузопотока в первой половине 1870-х гг. имели место низкие показатели по пассажироперевозкам. В 1876 г. марсельской линией воспользовались лишь 189 человек. В этом же году рейсами между российскими и турецкими портами было доставлено 45,8 тыс. пассажиров и перевезено почти 4 млн пудов грузов²³.

21 мая 1877 г. истекал 20-летний срок, на который было заключено соглашение о государственно-частном партнерстве между компанией и правительством. В преддверии заключения нового договора Н. М. Чихачев приступил к разработке стратегических основ будущей деятельности РОПиТ. Главный вопрос заключался в том, удастся ли ему определить золотую середину между частными и государственными интересами в процессе планирования зарубежных транспортных операций. Еще в октябре 1875 г. в своей записке в министерство финансов в число предложений он включил пункт об устройстве регулярных индийской и китайской линий судоходства. При этом о марсельской линии речь в документе не шла²⁴. Особое значение Чихачев придавал рейсам в Бомбей, позволявшим наладить регулярную доставку мусульманских паломников из России и Индии в Джидду²⁵. Заявленные предложения нашли отклик в правительстве лишь отчасти. Рейсы в Индию и Китай были поддержаны, но не одобрены как обязательные, т. е. субсидируемые государством. С другой стороны, марсельскую линию предлагалось сохранить, но выделять для нее финансовую помощь также не планировалось. Таким образом, чиновники попытались сформулировать некий компромиссный вариант партнерства, отвечавшего интересам как правительства, так и компании. 2 апреля 1876 г. император Александр II утвердил соответствующее положение Комитета министров. В нем определялись предварительные условия, в соответствии с которыми РОПиТ давалось право продолжить судоходную деятельность после 21 мая 1877 г.²⁶

Начавшаяся русско-турецкая война отсрочила оформление новой структуры транспортных операций. Лишь спустя три года, 19 мая 1879 г., Александр II утвердил устав компании, в котором нашли отражение основные положения

о государственно-частном партнерстве. Документом фиксировались пять срочных линий (из 13 эксплуатируемых), которые могли получать ежегодные казенные субсидии. Из них четыре обеспечивали судоходное сообщение между Россией и Турцией, одна (Кавказская) — внутрироссийские рейсы между Керчью и Батумом²⁷. Марсельская линия оставалась в статусе «несрочной», т.е. нерегулярной, и поэтому не пользовавшейся государственной поддержкой. По итогам 1879 г. результативность ее функционирования составила мизерную сумму в 17 тыс. р. Отметим, что «обязательность» индийской и китайской линии также не получила одобрения со стороны Министерства иностранных дел и, как следствие, финансовой помощи от правительства. В связи с этим правление компании отказалось от регулярных рейсов по этим направлениям²⁸.

Изменения в структуре судоходства РОПиТ совпали с существенными переменаами в жизни Михаила Александровича Горчакова. В 1879 г. по инициативе отца он был назначен чрезвычайным посланником и полномочным министром при Мадридском дворе. С этого времени вопросы российско-испанских торговых отношений приобретают для него особую важность. В 1881 г. надежды М. А. Горчакова привлечь компанию к развитию транспортного сообщения между двумя странами были подкреплены переходом к нему отцовских акций (в предшествующий год они принесли доход в 15,6 тыс. р.²⁹). Помимо дивидендов, владение акциями давало возможность получать от членов правления и наблюдательного совета разнообразную информацию о планах и результатах деятельности пароходства.

В 1881 г. правительство Испании объявило о предстоящем прекращении действия договора 1876 г. о торговле и мореплавании и начале переговоров о заключении нового³⁰. В этих условиях М. А. Горчаков предложил правлению РОПиТ скорректировать структуру судоходных операций в пользу линии между Одессой и Барселоной. Перспективность этого решения подтверждалась заметным снижением в 1882 г. объемов перевозок в Испанию из балтийских портов России³¹. В отличие от испанской стороны, считавшей лучшим средством для активизации торговых связей открытие регулярной пароходной линии между Великим княжеством Финляндским и Пиренейским полуостровом (по доставке леса, льняного и конопляного семени, винного спирта и зерновой водки, льняного холста и полотна)³², Горчаков считал оптимальным вариантом возобновление срочных рейсов из черноморских портов. В таком варианте путь в Барселону предполагал заходы судов с грузами в Константинополь, а также порты Греции, Италии и Франции. Последовавший в 1882 г. англо-египетский военный конфликт, сопровождавшийся временным закрытием рейсов в Восточное Средиземноморье³³, должен был, как надеялся Горчаков, вызвать дополнительный интерес у руководства компании к западно-средиземноморскому направлению судоходства.

В августе 1883 г. Министерство финансов, принимая во внимание позицию М. А. Горчакова, обратилось к руководству РОПиТ с запросом о возмож-

ности открытия регулярных рейсов между Одессой и Барселоной. 9 сентября Н. М. Чихачев направил в правление письмо, в котором изложил собственное отношение к этому вопросу. По его мнению, рейсы в Барселону в «принципе» были невозможны без значительных правительственных субсидий, даже при загрузке судов коммерчески выгодным товаром (в первую очередь спиртом). В данном случае, как полагал распорядительный директор, выручка парохода была бы на 2,5 тыс. р. ниже расходов на его содержание. По этой же причине нерентабельными (при отсутствии субсидий) представлялись рейсы в Марсель³⁴. Заметим, что отрицательный отзыв в немалой степени определялся убежденностью Чихачева в том, что первоочередными для развития операций РОПиТ являлись внутрироссийские и ближневосточные, главным образом паломнические линии. Действительно, по тем и другим, несмотря на введение в 1883 г. противохолерных карантинных мер в Османской империи, Египте, Греции и причерноморских губерниях России, наблюдалось увеличение грузовых и пассажирских перевозок³⁵. В итоге, скептическое отношение Чихачева к планам Горчакова и министерства финансов стало поводом для петербургского правления компании отказаться от продолжения дискуссии по вопросу об испанской линии.

В феврале 1884 г. Н. М. Чихачев, получивший предложение занять пост начальника Главного морского штаба, покинул РОПиТ. Новым распорядительным директором акционеры избрали Н. Ф. Фан дер Флита. Имея многолетний опыт управленческой деятельности (в 1873 г. он сменил на посту члена правления умершего отца), новый глава одесской конторы остался верен прежнему подходу к планированию судоходной деятельности. Ключевым для него оставалось турецкое направление, включавшее ряд линий в черноморском и восточно-средиземноморском регионах. Доставка православных паломников в Палестину выступала при этом одной из важнейших в геополитическом, социокультурном и коммерческом плане сфер работы пароходства. Крупнейшими по объему грузовых и пассажирских перевозок, стоимость которых превышала 100 тыс. р., являлись к тому времени несколько морских судов — «Азов», «Корнилов», «Лазарев», «Одесса», «Россия» и «Чихачев». Переориентация одного или двух из них на плавание в Западное Средиземноморье могла грозить для ближневосточных рейсов, как считал распорядительный директор, серьезными издержками не только финансового, но также политического и религиозного характера.

В 1885 г. грузопоток между портами Черного моря и Восточного Средиземноморья достиг 1,306 млн р. В свою очередь пассажирские перевозки увеличились, с учетом следования в обоих направлениях, до 46,1 тыс. человек³⁶. Высокая результативность ближневосточных линий не стала для М. А. Горчакова препятствием в попытках убедить правление РОПиТ в необходимости активизировать судоходное сообщение с Испанией. В марте 1885 г. Министерство финансов вновь обратилось с запросом о возможности открытия

пароходной линии между Россией и Испанией, подразумевавшей регулярные и финансово поддерживаемые правительством рейсы. Чиновники предложили обсудить их количество в год, а также обязательные для захода порты и масштаб государственных субсидий применительно к протяженности линии в милях³⁷.

Свою позицию по поводу испанской линии Н. Ф. Фан дер Флит изложил четко и недвусмысленно. По его мнению, необходимо в первую очередь «сберечь интересы» компании и правительства³⁸, а не ориентироваться на предложения российского посланника в Мадриде. Если открывать новое направление операций, то делать это следовало с учетом более насущных интересов России в Средиземноморском регионе. Как возможный вариант Фан дер Флит полагал правильным включить в линию между Одессой и Барселоной обязательные заходы судов в Варну, Бургас, Константинополь (здесь можно было перегружать для дальнейшей транспортировки товары, прибывавшие по азиатской линии из Батума), Смирну (с перевалкой грузов, привезенных по александрийской линии из портов Леванта), Мессину и другие «значимые в своем торговом отношении» приморские города, включая Марсель. Таким образом, как надеялся распорядительный директор, можно было составить реальную конкуренцию французским пароходам, совершавшим регулярные рейсы в Черное море. Из морских судов компании на испанскую линию рекомендовалось поставить два — «Азов» и «Ростов». Подобный вариант судоходства виделся как наиболее безболезненный для ближневосточного направления операций. Кроме того, Фан дер Флит считал необходимым использовать, для привлечения большего числа пассажиров, льготные цены на билеты. Проезд из Одессы до Барселоны по 1-му классу планировался в 63 р. 80 к., 2-го класса — 41 р. 85 к., 3-го класса (палубного) — 19 р. По подсчетам правления, правительственные субсидии должны были составить, исходя из 13 рейсов в год, 103 776 р. (2 р. за 1 милю при протяженности линии в 3991 милю)³⁹.

В мае 1885 г. чиновники Министерства финансов, члены правления РОПиТ и М. А. Горчаков продолжали переговоры по поводу открытия испанской линии. Однако вскоре последовали события, перечеркнувшие все ранее достигнутые договоренности. 23 мая между Россией и Испанией был заключен новый трактат о торговле и мореплавании. В соответствии с этим документом, Россия лишалась прав наиболее благоприятствуемой нации, русские товары подпадали под более высокую пошлину по сравнению с установленным условным тарифом. Свою роль здесь сыграло то обстоятельство, что структура испанской и российской экономики в тот период совпадали, по многим сельскохозяйственным культурам они выступали в качестве конкурентов на мировом рынке, что не позволяло странам наладить взаимовыгодную торговлю⁴⁰. Обнадеживающим условием трактата являлось лишь то, что он заключался на два года⁴¹. В конечном счете затраченное время и усилия на согласование проекта между компанией и Министерствами финансов

и иностранных дел оказались слабо связаны между собой и вряд ли могли претендовать на реализацию в судоходном и торговом плане. В данной ситуации правление РОПиТ отказалось от дальнейших переговоров. В свою очередь правительственные чиновники решили предоставить право на эксплуатацию линии между Одессой и Барселоной Добровольному флоту, однако ввиду «стесненного состояния» государственного казначейства учреждение этих рейсов было также оставлено без рассмотрения, как отмечено, до «более благоприятного времени»⁴².

Спустя два года М. А. Горчаков уже не считал возможным заявлять об общих с РОПиТ интересах, связанных с черноморско-средиземноморским направлением транспортных операций. 20 июня 1887 г. был подписан новый русско-испанский трактат о торговле и мореплавании. Согласно данному соглашению, особую роль должны были играть торговые связи между Испанией и Великим княжеством Финляндским. Из последнего главнейшими предметами вывоза становились строевой и мачтовый лес, «всякое дерево», бумага, картон, масло и спирт. Данные товары были допущены к ввозу в Испанию по пониженным льготным пошлинам⁴³. В это же время Н. Ф. Фан дер Флит продолжал настойчиво доказывать необходимость нахождения баланса между коммерческими интересами компании и потребностями реализации экономических и социокультурных интересов правительства прежде всего в черноморском и восточно-средиземноморском регионах⁴⁴.

В 1889 г. завершилось действие устава РОПиТ, принятого десятью годами ранее. Из-за отсутствия единой позиции министерств и большинства акционеров по основным положениям нового соглашения о государственно-частном партнерстве компания продолжала работать на основании временного договора с правительством. Суть разногласий заключалась в различном понимании того, как должны соотноситься в деятельности РОПиТ предпринимательские и правительственные интересы. Помимо прочего, речь шла о финансовой поддержке пароходства при осуществлении рейсов в регионы, являвшиеся значимыми в геополитическом, религиозном и коммерческом отношении. Только спустя полтора года, 22 января 1891 г., Александр III утвердил новый устав РОПиТ. В новой редакции, с учетом мнения правительственных чиновников и опыта предыдущей деятельности компании, обязательными, и поэтому субсидируемыми, были утверждены шесть линий — четыре зарубежные (между Россией, Турцией и Египтом) и две внутрироссийские (между Одессой, Крымом и портами черноморского побережья Кавказа). Вместе с тем правлению удалось отстоять положение устава, согласно которому, независимо от обязательных линий, пароходство получало право содержать морское сообщение и по другим трансграничным направлениям⁴⁵. Иначе говоря, у М. А. Горчакова появлялась реальная возможность использовать эту статью устава для того, чтобы возобновить переговоры с правительством и членами правления об открытии линии между Одессой и Барселоной.

Позитивному развитию ситуации с западно-средиземноморским направлением судоходства должно было благоприятствовать наличие с 1892 г. между Россией и Испанией *modus vivendi*, на основании которого стороны предоставляли друг другу наиболее льготные условия ввоза⁴⁶. Следовало также учитывать, что в качестве акционера М. А. Горчаков располагал информацией о структуре грузовых операций РОПиТ. В частности, ему было известно о соотношении объемов вывоза хлопка из Египта. В 1892 г. 54,2% было отправлено в Англию, 19,6% — Россию (главным образом на судах компании), 6,1% — во Францию, 5,9% — Австро-Венгрию и 5,6% — в Испанию⁴⁷. При согласии владельцев пароходства переориентировать ряд судов на плавание в Западном Средиземноморье Горчаков мог надеяться на договоренности с Мадридом о взаимоприемлемых шагах в сфере грузовых перевозок между Александрией и Барселоной. В перспективе речь могла идти об открытии единой линии, связывающей Россию, Турцию, Египет и Испанию. На поддержку этого плана можно было рассчитывать и со стороны младшего брата Константина, вошедшего с 30 акциями в число собственников компании⁴⁸.

Надежды М. А. Горчакова оказались в том же году развеяны распорядительным директором. По предложению Н. Ф. Фан дер Флита правление РОПиТ приняло решение открыть в 1893 г. новое направление судоходства. Но оно не было ориентировано на Испанию. Названная черноморско-балтийской, линия должна была связать Одессу и Петербург. Ее функционирование подразумевало, в случае коммерческой выгоды, транспортировку грузов в ряд портов Средиземного моря, атлантического побережья Европы, Северного и Балтийского морей. Барселона рассматривалась как один из таких портов, но не выступала как обязательная для посещения пароходами. Отметим, что открытие линии стало возможным после ряда мер, направленных на обновление флота, техническую модернизацию действующих судов и оптимизацию количества пароходов на отдельных региональных линиях. Если в 1885 г. у РОПиТ имелось 80 морских судов общим водоизмещением 87 тыс. т, то в 1895 г. — 75 судов водоизмещением 136,2 тыс. т⁴⁹.

В начале 1894 г., в преддверии своего ухода с поста распорядительного директора, Фан дер Флит подготовил еще одно распоряжение, которое нашло поддержку на собрании акционеров в мае. Речь шла о предоставлении правлению права согласовывать с правительством, без получения на то предварительного одобрения собственников, необходимые изменения в функционировании судоходных линий⁵⁰. Это нововведение закрепляло за членами правления широкие возможности для определения будущих операций компании, в том числе в новых для нее регионах. При этом стратегически важным и в силу этого первоочередным виделось открытие линии, ориентированной на грузовые и пассажирские перевозки между портами Черного моря и Персидского залива. Предполагаемое направление судоходства вызывало особый интерес у российского правительства, готового поддерживать в финансовом, военном и дипломатиче-

ском отношении регулярные рейсы пароходов в Басру с заходами в приморские горда Аравии и Персии. На рубеже XX в. возрастающая роль Ближнего и Среднего Востока при согласовании новых сфер государственно-частного партнерства становилась все более значимой для развития зарубежных операций РОПиТ.

После смерти М. А. Горчакова в июле 1897 г. принадлежащие ему акции перешли по завещанию к брату Константину. К концу 1890-х гг. у него, как и у подавляющего числа собственников, не вызывала сомнений правильность избранной правлением стратегии компании. Только за 1897–1898 гг. пассажироперевозки по трансграничным линиям, связывающим черноморские и восточно-средиземноморские порты, выросли с 73 до 90 тыс. человек. В 1898 г. грузопоток по этим линиям достиг рекордных 16,9 млн пудов, или 25,9% от их общего внутрироссийского и зарубежного объема перевозок. К этому времени из черноморско-балтийской линии была выделена в самостоятельную только марсельская линия. Обе они действовали как нерегулярные, т. е. не пользовавшиеся поддержкой правительства. Масштаб их функционирования составил 2,9 млн пудов и 278,3 тыс. пудов грузов соответственно⁵¹. К этому времени последовательная поддержка К. А. Горчаковым правления определялась скорее доходностью акций. По итогам 1899 г. причитавшиеся ему дивидендные выплаты выросли до 10,7 тыс. р., 1900 г. — 11,3 тыс. р. На собрании в мае 1899 г. он, как и другие ключевые акционеры⁵², одобрил предложение о проработке финансово-хозяйственных условий осуществления рейсов в порты Персидского залива. К концу 1890-х гг. вопрос о содержании регулярной паромной линии между Одессой и Барселоной был окончательно закрыт.

Проведенное исследование свидетельствует о том, что взаимодействие А. М. и М. А. Горчаковых с РОПиТ определялось в первую очередь планами по налаживанию западно-средиземноморского направления судоходства. Однако попытки отца и сына заинтересовать или административно принудить правление к поддержке соответствующих паромных линий оказались безуспешны. Причиной неудачи явилось наличие у правительства и руководства РОПиТ более значимых интересов, связанных с развитием транспортных операций в Восточном Средиземноморье, Красном море и Персидском заливе. Именно в этих регионах предполагалось использовать максимальное число пароходов и местных агентств, сосредоточив усилия по преодолению различного рода рисков и обеспечению долгосрочного присутствия на Ближнем и Среднем Востоке. Важно подчеркнуть, что, хотя некоторые из инициатив Горчаковых, направленные на развитие судоходного сообщения с Францией и Испанией, потерпели неудачу, они в целом свидетельствовали о перспективности усилий по согласованию интересов частного бизнеса и правительства в деле укрепления позиций России в обширном Средиземноморском регионе.

- ¹ Степанов Д. А. Почтовая конвенция 1858 г. между Русским обществом пароходства и торговли и греческим правительством // Труды кафедры истории нового и новейшего времени. 2010. С. 35–43; Вах К. А. Как начиналась Русская Палестина. Иерусалим в письмах Б. П. Мансурова и В. И. Доргобужина. 1858–1860 гг. // Иерусалимский православный семинар. 2017. № 7. С. 111–255; Кондаков Ю. Е., Федотьев Д. С. Российский «Иерусалимский проект» середины XIX века: деятельность Б. П. Мансурова и Русское общество пароходства и торговли // Научный диалог. 2021. № 9. С. 342–364.
- ² Frary L. Pilgrims and Profits. The Russian Company of Steam Navigation and Trade, 1856–1914 // Canadian-American Slavic Studies. 2019. Vol. 53, August. P. 286–305; Барышников М. Н., Федотьев Д. С. 1) Судоходный бизнес и православное паломничество в Палестину: Русское общество пароходства и торговли в 1856–1859 гг. // Клио. 2021. № 2. С. 71–82; 2) Русское общество пароходства и торговли и православное паломничество: судоходные операции в Восточном Средиземноморье в 1860–1864 гг. // Университетский научный журнал. 2021. № 61. С. 20–32.
- ³ Очерки истории Министерств иностранных дел России. 1802–2002: В 3 т. Т. 3. Биографии министров иностранных дел. 1802–2002. М., 2002. С. 122.
- ⁴ Российский государственный архив военно-морского флота (далее – РГА ВМФ). Ф. 410. Оп. 2. Д. 1246. Л. 106.
- ⁵ Устав Русского общества пароходства и торговли. СПб., 1856. С. 3–4, 8–9.
- ⁶ Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 107. Оп. 1. Д. 2. Л. 21–23.
- ⁷ Россия в Святой Земле. Документы и материалы: в 3 т. М., 2015. Т. 1. С. 213.
- ⁸ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1247. Л. 283, 296, 300, 315, 321; РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 133. Л. 13–22.
- ⁹ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 1247. Л. 371–392.
- ¹⁰ Отчет Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли с 3 августа 1856 г. по 31 декабря 1857 г. СПб., 1858. С. 52; Объяснительная записка к Отчету Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли с 1 января по 31 декабря 1864 г. СПб., 1858. С. 3.
- ¹¹ Россия в Святой Земле. С. 234.
- ¹² РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 224. Л. 97; Список акционеров Русского общества пароходства и торговли, имеющих право голоса к 24 апреля 1866 г. СПб., 1866. С. 1.
- ¹³ Черкасов П. П. Российско-французские отношения и польское восстание 1863 г. // Новая и новейшая история. 2015. № 1. С. 94–112.
- ¹⁴ Ведомость о количестве товаров и числе пассажиров, перевезенных на линиях Русского общества пароходства и торговли за 1861–1870 гг. СПб., 1871. С. 1–2.
- ¹⁵ Познер М. В. Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства. СПб., 1895. С. 291.
- ¹⁶ Ведомость... С. 1–2.
- ¹⁷ Отчет Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли с 1 января по 31 декабря 1870 г. СПб., 1871. С. 1–3; Объяснительная записка к Отчету Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли с 1 января по 31 декабря 1870 г. СПб., 1871. С. 1–2.
- ¹⁸ РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 2. Д. 2993. Л. 1, 5–6.
- ¹⁹ Общее собрание акционеров Русского общества пароходства и торговли 26 апреля 1870 г. СПб., 1870. С. 6.
- ²⁰ Объяснительная записка к Отчету Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли с 1 января по 31 декабря 1871 г. СПб., 1872. С. 1; Объяснительная записка к Отчету Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли с 1 января по 31 декабря 1876 г. СПб., 1877. С. 1.
- ²¹ Бухармедова Л. М. 1) Россия и Испания в годы правления Альфонса XII (по материалам АВПРИ) // Россия и Европа. Дипломатия и культура. М., 1995. С. 128–140; 2) Русско-испанские отношения во времена российского посланника в Испании Михаила Горчакова

- ва // Россия – Испания – Ибероамерика. Перекрестный год сотрудничества. М., 2011. С. 50–55.
- ²² РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 645. Л. 98–103.
- ²³ Объяснительная записка к Отчету Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли с 1 января по 31 декабря 1876 г. СПб., 1877. С. 1–2.
- ²⁴ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 593. Л. 7–9.
- ²⁵ Там же. Д. 560. Л. 1–6.
- ²⁶ *Иловайский С. И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1907. С. 159.
- ²⁷ Устав Русского общества пароходства и торговли. СПб., 1879. С. 3–4.
- ²⁸ *Иловайский С. И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. С. 183.
- ²⁹ Отчет Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли с 1 января по 31 декабря 1880 г. СПб., 1881. С. 1.
- ³⁰ *Бухармедова Л. М.* Михаил Александрович Горчаков // Российские дипломаты в Испании. 1667–2017. М., 2016. С. 169.
- ³¹ Россия и Испания. Документы и материалы. 1667–1917. Т. II. 1800–1917. М., 1997. С. 260–265.
- ³² *Петрова А. А.* Взгляды испанских дипломатов второй половины XIX века на развитие экономического сотрудничества с Россией // Общество. Среда. Развитие. 2011. № 1. С. 63.
- ³³ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 809. Л. 18а, 27; Общее собрание акционеров Русского общества пароходства и торговли, бывшее 1 мая 1883 г. СПб., 1883. С. 7–8.
- ³⁴ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 898. Л. 5.
- ³⁵ Там же. Д. 858. Л. 28–55; Объяснительная записка к Отчету Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли с 1 января по 31 декабря 1883 г. СПб., 1884. С. 1–2.
- ³⁶ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1174. Л. 101–102; Объяснительная записка к Отчету Высочайше утвержденного Русского общества пароходства и торговли с 1 января по 31 декабря 1885 г. СПб., 1886. С. 1–2.
- ³⁷ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 898. Л. 1–2.
- ³⁸ Там же. Л. 7.
- ³⁹ Там же. Л. 6–22.
- ⁴⁰ *Петрова А. А.* Российско-испанские отношения от Крымской войны до окончания Первой мировой войны (по материалам российского государственного исторического архива) // Труды кафедры истории Нового и новейшего времени. СПб., 2019. № 19-2. С. 75.
- ⁴¹ *Бухармедова Л. М.* Михаил Александрович Горчаков... С. 169.
- ⁴² *Познер М. В.* Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства. С. 308.
- ⁴³ *Бухармедова Л. М.* Михаил Александрович Горчаков... С. 169.
- ⁴⁴ *Фан-дер-Флит Н. Ф.* Возражение на доклад М. И. Кази «Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством». Одесса, 1888.
- ⁴⁵ Устав Русского общества пароходства и торговли. СПб.: Типография товарищества «Общественная польза», 1891. С. 1–4.
- ⁴⁶ *Бухармедова Л. М.* Михаил Александрович Горчаков... С. 169.
- ⁴⁷ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1174. Л. 34–35.
- ⁴⁸ Список акционерам Русского общества пароходства и торговли, имеющим право голоса к 2 мая 1893 г. СПб., 1893. С. 1–4.
- ⁴⁹ *Иловайский С. И.* Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. С. 279
- ⁵⁰ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1296. Л. 6.
- ⁵¹ Там же. Д. 1316. Л. 2–90; Отчет Русского общества пароходства и торговли с 1 января по 31 декабря 1898 г. СПб., 1899. С. 1–3; Объяснительная записка к Отчету Высочайше

утвержденного Русского общества пароходства и торговли с 1 января по 31 декабря 1898 г. СПб., 1899. С. 1–2.

⁵² РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1408. Л. 58–64.

REFERENCES

- BARYSHNIKOV M. N., FEDOT'EV D.S. *Sudohodnyj biznes i pravoslavnoe palomnichestvo v Palestinu: Russkoe obshchestvo parohodstva i trgovli v 1856–1859 gg.* [Shipping business and Orthodox pilgrimage to Palestine: Russian steam navigation and trading company in 1856–1859. In Russ.] // Klio. 2021. No. 2. P. 71–82.
- BARYSHNIKOV M. N., FEDOT'EV D.S. *Russkoe obshchestvo parohodstva i trgovli i pravoslavnoe palomnichestvo: sudohodnye operacii v Vostochnom Sredizemnomor'e v 1860–1864 gg.* [Russian steam navigation and trading company and Orthodox Pilgrimage: Shipping Operations in the Eastern Mediterranean in 1860–1864. In Russ.] // Universitetskij nauchnyj zhurnal. 2021. No. 61. P. 20–32.
- BUHARMEDOVA L. M. *Rossija i Ispanija v gody pravljenija Al'fonsa XII (po materialam AVPRI)* [Russia and Spain during the reign of Alfonso XII (according to the materials of the AVPRI). In Russ.] // Rossija i Evropa. Diplomatija i kul'tura. Moscow, 1995. P. 128–140.
- BUHARMEDOVA L. M. *Russko-ispanskie otnoshenija vo vremena rossijskogo poslannika v Ispanii Mihaila Gorchakova* [Russian-Spanish relations during the time of the Russian envoy to Spain Mikhail Gorchakov. In Russ.] // Rossija – Ispanija – Iberoamerika. Perekrestnyj god sotrudnichestva. Moscow, 2011. P. 50–55.
- BUHARMEDOVA L. M. *Mihail Aleksandrovich Gorchakov* [Mikhail Alexandrovich Gorchakov. In Russ.] // Rossijskie diplomaty v Ispanii. 1667–2017. Moscow, 2016. P. 163–172.
- CHERKASOV P. P. *Rossijsko-francuzskie otnoshenija i pol'skoe vosstanie 1863 g.* [Russian-French Relations and the Polish Uprising of 1863. In Russ.] // Novaja i novejsaja istorija. 2015. No. 1. P. 94–112.
- KONDAKOV Ju. E., FEDOT'EV D.S. *Rossijskij "Ierusalimskij proekt" serediny XIX veka: dejatel'nost' B.P. Mansurova i Russkoe obshchestvo parohodstva i trgovli* [The Russian "Jerusalem Project" of the mid-19th century: the activities of B.P. Mansurov and Russian steam navigation and trading company. In Russ.] // Nauchnyj dialog. 2021. No. 9. S. 342–364.
- Očerki istorii Ministerstva inostrannyh del Rossii.* V 3 t. T. 3. Biografii ministrov inostrannyh del. 1802–2002 [Essays on the history of the Ministry of Foreign Affairs of Russia. In 3 vols. Vol. 3. Biographies of Ministers of Foreign Affairs. 1802–2002. In Russ.]. Moscow, 2002.
- PETROVA A. A. *Vzglyady ispanskih diplomatov vtoroj poloviny XIX veka na razvitie jekonomicheskogo sotrudnichestva s Rossiej* [Views of Spanish diplomats of the second half of the 19th century on the development of economic cooperation with Russia. In Russ.] // Obshchestvo. Sreda. Razvitie. 2011. No. 1. P. 61–65.
- PETROVA A. A. *Rossijsko-ispanskie otnoshenija ot krymskoj vojny do okončanija Pervoj mirovoj vojny (po materialam rossijskogo gosudarstvennogo istoričeskogo arhiva)* [Russian-Spanish Relations from the Crimean War to the End of the First World War (Based on the Materials of the Russian State Historical Archive. In Russ.)] // Trudy kafedry istorii Novogo i novejšego vremeni. 2019. No. 19–2. P. 65–86.
- STEPANOV D. A. *Pochtovaja konvencija 1858 g. mezhdu Russkim obshchestvom parohodstva i trgovli i grečeskim pravitel'stvom* [Postal Convention of 1858 between the Russian Society of Shipping and Trade and the Greek Government. In Russ.] // Trudy kafedry istorii novogo i novejšego vremeni. 2010. No. 5. P. 35–43.
- VAH K. A. *Kak nachinalas' Russkaja Palestina. Ierusalim v pis'mah B.P. Mansurova i V.I. Dorgobuzhina. 1858–1860 gg.* [How did Russian Palestine begin? Jerusalem in the letters of B.P. Mansurov and V.I. Dorgobuzhinov. 1858–1860. In Russ.] // Ierusalimskij pravoslavnyj seminar. 2017. No. 7. P. 111–255.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

М. Н. Барышников. Горчаковы и операции Русского общества пароходства и торговли в Западном Средиземноморье // Петербургский исторический журнал. 2022. № 3. С. 48–63

Аннотация: В начале XX в. Русское общество пароходства и торговли являлось крупнейшей доходной фирмой России. Компания, уникальная в среде отечественного бизнеса, ориентировалась на правительственные субсидии при содержании трансграничных линий в 1856–1914 гг. Осуществляемые морские перевозки пользовались особым вниманием государственных чиновников, в том числе министра иностранных дел А. М. Горчакова и его сына Михаила, которые поддерживали связь с членами правления и ключевыми акционерами и предоставляли административные ресурсы для ведения зарубежных операций, получая при этом во второй половине XIX в. значительные доходы. Данное исследование, основанное на архивных источниках, показывает, как взаимодействие Горчаковых со своими деловыми партнерами проявилось в учреждении западно-средиземноморского направления судоходства. Обращаясь к истории Русского общества пароходства и торговли, автор в статье утверждает, что поддержка Горчаковых оказалась двойственной для компании в ее усилиях по преодолению различного рода рисков и обеспечения долгосрочного присутствия в Средиземном море. В частности, в статье выявляются противоречия между индивидуальными предпочтениями Горчаковых и интересами членов правления и крупных акционеров. Хотя некоторые из инициатив, направленные на развитие трансграничного сообщения в Западном Средиземноморье, потерпели неудачу, они свидетельствовали в целом о возможности согласованных усилий по использованию частного бизнеса и административного ресурса для укрепления позиций России в этом регионе.

Ключевые слова: А. М. Горчаков, М. А. Горчаков, Русское общество пароходства и торговли, морские грузоперевозки, Западное Средиземноморье, Франция, Испания.

FOR CITATION

M. N. Baryshnikov. Gorchakovs and operations of Russian steam navigation and trading company in Western Mediterranean // Petersburg historical journal, no. 3, 2022, pp. 48–63

Abstract: In the early 20th century, Russian steam navigation and trading company was the largest shipping firm in Russia. Company, unique among national business, relied on government subsidies for cross border lines content from the 1856 through the 1914. The maritime shipping attracted government officials, including Minister of Foreign Affairs A. M. Gorchakov and his son Mikhail, who associated with board members and major shareholders, providing the administrative resources needed to support overseas operations and enjoying healthy profits for the second half of the 19th century. Based on archival sources, this study shows how Gorchakovs interaction to their business partners included the born Western Mediterranean direction of transportation. In particular, the article reveals tensions between the individual preferences of Gorchakovs and the interests of members of the board and major shareholders. Looking at the case of Russian steam navigation and trading company, the article argues that the backing of Gorchakovs was dual for the company to overcome various kinds of risks and ensure a long-term presence in the Mediterranean Sea. Though some failed, initiatives aimed at development of cross-border traffic in the Western Mediterranean illustrate a concerted effort to use private business and administrative resource to strengthening Russia's position in this region.

Key words: A. M. Gorchakov, M. A. Gorchakov, Russian steam navigation and trading company, sea freight, Western Mediterranean, France, Spain.

Автор: Барышников, Михаил Николаевич — д. и. н., профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой истории Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена.

Author: Baryshnikov, Mihail N. — Doctor of History, professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Head of the Department of History, The Herzen State Pedagogical University of Russia.

E-mail: barmini@list.ru.

ORCID 0000-0002-0636-8864