

М. Н. Барышников

Батум в операциях Русского общества пароходства и торговли (1874–1913 гг.)

С созданием в 1856 г. Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) было положено начало активному развитию отечественного торгового мореходства. В последующее пятнадцатилетие компания, функционировавшая в формате государственно-частного партнерства, вела свои операции в соответствии не только с частными (коммерческими), но и геополитическими и социокультурными (религиозными) интересами России в черноморском и средиземноморском регионах¹. К началу 1870-х гг. рейсами ее судов осуществлялась взаимосвязанная транспортировка грузов и пассажиров на каботажном и международном направлениях². Деятельность РОПиТ в порту Батума представляет самостоятельный исследовательский интерес. Обращение к соответствующей проблематике позволяет раскрыть не только перспективы развития внутрироссийского черноморского судоходства, но и определить соотношение его масштабов с размерами трансграничного движения товаров и пассажиров, осуществляемого на судах РОПиТ. Цель исследования заключается в выявлении основных этапов, характера межрегиональных связей, объемов и наименования перевозимых товаров, а также численности пассажиров, имевших отношение к операциям РОПиТ на батумском направлении с 1874 по 1913 г. Представленные данные позволяют дать оценку процессам интеграции Батума в экономическое пространство российского Причерноморья в контексте сохраняющихся торговых связей порта с зарубежьем в рассматриваемый период.

К середине 1870-х гг. РОПиТ содержало пять каботажных черноморских и девять международных судоходных линий. Главным российском портом для грузовых и пассажирских перевозок компании на черноморском побережье Кавказа являлся Поти. На Кавказском направлении (с отправлением из Одессы) этот город уступал другим портам по объемам вывоза грузов и пассажиров, но опережал по показателям ввоза, главным образом войск и вооружений с территории Северного Причерноморья. Табл. 1 демонстрирует данные по итоговой выручке с операций в крупнейших портах Кавказской линии РОПиТ в 1874 г. (по Одессе и Поти представлены также результаты участия в работе всех линий), и находившегося в османском владении Батума (данные по этому порту суммируются по двум линиям компании: Кавказской и Анатолийской, действовавшей между Константинополем и Поти). Заявленный год, выбранный как пиковый по объемам перевозок по контрактам с частными лицами и фирмами, подтверждал значимую роль Батума для работы пароходства в преддверии русско-турецкой войны.

Таблица 1

Выручка (руб.) с операций РОПиТ по Кавказской линии в 1874 г.

Порт	Вывоз		Ввоз	
	пассажиров	включая грузы	пассажиров	включая грузы
Одесса	185 955	308 616	185 728	250 402
(включая все линии)	394 860	1 368 122	352 256	1 860 722
Поти	145 232	191 638	118 383	216 084
(включая все линии)	170 286	281 688	168 885	434 304
Керчь	42 510	62 334	44 744	54 386
Севастополь	42 011	46 630	37 778	46 836
Батум	14 785	22 466	14 196	22 772

Источник: РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2738. Л. 5–7, 10–12, 29–33.

На Берлинском конгрессе, созванном для пересмотра Сан-Стефанского мирного договора по итогам войны с Турцией в 1877–1878 гг., русской делегации удалось отстоять вхождение Батума (с условием введения в нем режима порто-франко) в состав Российской империи. Весной 1880 г. РОПиТ возобновило регулярные рейсы по каботажным и международным судоходным направлениям. В соответствии с условиями государственно-частного партнерства, оформленного двумя ключевыми заинтересованными сторонами (в лице директора-распорядителя РОПиТ Н.Ф. Чихачева и министра финансов С.А. Грейга), компания обязывалась осуществлять при финансовой поддержке государства отправку пароходов в порт Аджарии по двум линиям:

- 1) Кавказской, между Керчью и Батумом, с еженедельным заходом во «все те места, которые будут Обществу указаны Кавказским начальством»;
- 2) Анатолийской, один раз в две недели, между Поти и Константинополем³.

В первом случае рейсы были связаны с движением судов по линии между Одессой и Керчью. Во втором случае предполагались заходы в Батум при транзитных перевозках из Восточного Средиземноморья через порт турецкой столицы.

Первые результаты плаваний на батумском направлении представлены в табл. 2. Даются также сравнительные показатели по операциям в Одессе, Севастополе (являлись центрами отечественных каботажных и трансграничных перевозок в черноморском регионе) и Поти.

Таблица 2

Операции РОПиТ в российских портах Черного моря в 1880 г.

Порт	Вывоз			
	пассажиров, чел.	выручка, руб.	грузов, т	фрахт, руб.
Одесса	95937	360 023	147 948	1 868 909
Севастополь	28 771	110 650	16 293	188 822
Поти	31 163	128 436	4 426	61 466
Батум	23 153	60 026	2 626	29 018
	Ввоз			
	пассажиров, чел.	выручка, руб.	грузов, т	фрахт, руб.
Одесса	89 517	286 692	118 892	697 098
Севастополь	39 249	138 929	23 991	187 400
Поти	24 542	109 285	72 084	913 469
Батум	21 603	47 962	4 394	45 363

Источник: РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2777. Л. 22–24.

В 1880 г. общий итог по внутрироссийской и международной деятельности РОПиТ составил 521 771 пассажира при выручке 1, 499 млн руб., и 425 740 т грузов при фрахте 3,280 млн руб. Значительные объемы перевозок через Поти объяснялись для того времени наличием железной дороги, соединяющей порт с Тифлисом. Грузопоток по этому пути состоял по большей части из военного снаряжения. До 1881 г. в Батум ввозились главным образом промышленные и строительные товары (кирпич), сахар и мебель. Экспорт состоял из кукурузы, различных видов древесины и кокона. С 1881 г. начался вывоз бакинской нефти, а также марганца, добываемого в Чиатуре⁴.

Резкие изменения в объеме операций через Батум последовали в 1883 г. в связи с открытием участка до Самтредиа на Поти-Тифлисской железной дороге, и в 1886 г. — после отмены в Батуме режима порто-франко. Одновременно с введением таможенного контроля вывоз из порта нефтепродуктов, главным образом керосина, стал осуществляться наливным способом. В этих условиях Батум уверенно выходит на второе место, после Одессы, по результативности перевозок РОПиТ в российском черноморском регионе (табл. 3).

Таблица 3

Операции РОПиТ в российских портах Черного моря в 1886 г.

Порт	Вывоз			
	пассажиров, чел.	выручка, руб.	грузов, т	фрахт, руб.
Одесса	116621	446893	239729	1271766
Батум	37696	209499	101770	670013
Севастополь	42306	162030	30831	211752
Керчь	54731	91100	26302	147551
Поти	8114	11391	7518	57954
	Ввоз			
	пассажиров, чел.	выручка, руб.	грузов, т	фрахт, руб.
Одесса	111829	341359	370183	1780091
Батум	29986	162503	53559	366252
Севастополь	42993	153558	35756	272916
Керчь	50381	86449	22113	117840
Поти	7429	12634	41538	343002

Источник: РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2785. Л. 23–26.

В 1886 г. общий итог по внутрироссийским и международным перевозкам РОПиТ составил 643042 пассажира при выручке 1,733 млн руб., и 843452 т грузов при фрахте 5,011 млн руб. Увеличение объемов операций через порт Батума в первую очередь объяснялось ростом каботажных потоков, в то время как Анатолийская линия демонстрировала падение показателей⁵. Например, по Кавказской линии с 1880 по 1886 г. масштабы транспортировки грузов выросли с 49,9 до 62,5 тыс. т, пассажиров — с 100,4 до 106,2 тыс. человек⁶. Ситуация, когда деятельность компании на внутренних линиях последовательно развивалась, в то время как доходность заграничных линий оставалась без изменений (в 1880 г. соответствующая выручка зафиксирована в 3,194 и 1,579 млн руб., в 1888 г. — 5,257 и 1,607 руб.)⁷, непосредственно влияла на планы работы компании на батумском направлении.

За четырехлетие, с 1885 по 1888 г., объемы транспортировки керосина за границу выросли с 119,5 до 579,8 тыс. т⁸. Батум, ранее небольшая «деревня», превратился в «бумтаун» и через несколько лет стал одним из самых важных нефтяных портов в мире⁹. Экспортные поставки осуществлялись главным образом на 10 пароходах, которые принадлежали Каспийско-Черноморскому нефтепромышленному и торговому обществу (его владельцем состоял парижский банкирский дом «Братья Ротшильды»). Фирма обеспечивала до 60% всего вывоза. Стремление Ротшильдов занять первенствующее положение в экспорте керосина вызывало озабоченность Н.Ф. Фан дер Флита, избранного директором-распорядителем компании¹⁰. По его мнению, именно РОПиТ являлось пионером морской перевозки керосина наливом не только в Черном море, но и вообще в Европе. Построенный по заказу в Швеции пароход «Свет» доставил первые грузы керосина в Лондон, Триест и Венецию¹¹. Поддерживая

в Петербурге контакты с Товариществом нефтяного производства братьев Нобель, руководство РОПиТ было склонно ориентироваться на партнерские отношения с этой компанией.

В 1889 г. на двух пароходах РОПиТ велись регулярные каботажные перевозки керосина в Одессу. В том же году было заказано еще одно крупное судно — «Блеск»¹². К концу 1880-х гг. по транспортировке внутрироссийских грузов и пассажиров через Батум РОПиТ прочно занимало позицию крупнейшей транспортной компании. Частота захода в порт составляла до 5 раз в неделю, в зависимости от времени года. В связи с этим жители города считали выгодным использовать именно суда компании¹³.

Результативность работы пароходства в 1880-х гг. была учтена при подготовке нового соглашения о государственно-частном партнерстве. В январе 1891 г., одновременно с правительственным решением о переходе к протекционистской политике, уставные положения компании были утверждены императором Александром III. На предстоящие пятнадцать лет Батум становился узловым портом при осуществлении рейсов по трем линиям:

- 1) Анатолийской, между Одессой и Батумом, через Константинополь, с заходом в Инеболи, Синоп, Самсун, Орду, Керасунд, Трапезунд и другие турецкие промежуточные, «по указанию Министра финансов», порты один раз в две недели;
- 2) Крымско-Кавказской круговой, между Одессой и Батумом, с заходом в Евпаторию, Севастополь, Ялту, Феодосию, Керчь, Анапу, Новороссийск, Туапсе, Сочи, Адлер, Гудауту, Новый Афон, Сухум, Очемчири и Потти — один раз в неделю;
- 3) Крымско-Кавказской прямой, между Одессой и Батумом, с заходом в Севастополь, Ялту, Феодосию, Керчь и Новороссийск — один раз в неделю¹⁴.

Институционализация отношений заинтересованных сторон (в лице Н.Ф. Фан дер Флита и министра финансов И.А. Вышнеградского) непосредственно сказалась на первых результатах деятельности пароходства. Уже в 1891 г. компания существенно нарастила объемы транспортировки на батумском направлении по вывозу — до 149 226 т грузов и 39 740 пассажиров. По ввозу последовало некоторое снижение по товаропотоку — до 44 056 т, и рост по пассажиропотоку — до 34 660 человек¹⁵. В первом случае наблюдалось резкое увеличение объемов вывозимой бакинской нефти и керосина (составили 84,2% всего отправленного из порта). В свою очередь на показатели ввоза влиял нестабильный характер грузопотоков по анатолийской линии. С 1889 по 1894 г. фрахт на этом направлении сократился с 211,4 до 136,3 тыс. руб.¹⁶ В связи с этим в мае 1893 г. Фан дер Флит предложил рассмотреть возможности использования Батума как транзитного пункта при транспортировке грузов в Персию, отметив, что в этом направлении руководители РОПиТ «весьма заинтересованы»¹⁷. Перевозки через Потти также сохраняли значимость для РОПиТ. В 1891 г. пароходы компании вывезли из этого порта 6792 пассажира и 17 992 т грузов, ввезли — 6186 человек и 43 637 т¹⁸.

К началу 1900-х гг. рейсы РОПиТ на Крымско-Кавказской линии сохраняли тенденцию к увеличению грузовых (в том числе по договорам на доставку оборудования для строящегося керосинопровода Баку — Батум) и пассажирских (между регионами Северного и Восточного Причерноморья) перевозок¹⁹. При этом компании удавалось поддерживать сравнительно высокий для своего времени уровень обслуживания клиентов²⁰. В батумском порту операции осуществлялись у двух пристаней, принадлежащих РОПиТ. Из них одна меньшего размера имела продолжением блокшив — бывший пароход «Одесса».

В первые годы XX в. положение с грузоперевозками компании складывалось менее благополучно. На фоне сложной ситуации в российской экономике финансовые показатели батумского направления продемонстрировали первые убытки. Прежде всего они имели отношение к росту издержек, связанных с эксплуатацией пароходов. В это же время часть крупных грузоотправителей, стремясь сократить свои расходы, переориентировалась на Поты, расстояние от которого до крупных станций Закавказской железной дороги было ближе, чем от Батума. Ниже представлены данные за 1903 г., позволяющие раскрыть основное содержание грузопотоков и направления операций РОПиТ на Батумском направлении (табл. 4). Приводится перечень товаров, имеющих общий вес свыше 1 тыс. т.

Таблица 4

Батум в грузоперевозках РОПиТ по Кавказско-крымской линии в 1903 г.

Ввоз		
товар	т.	пункты вывоза (прямые и транзитные)
Мука	12 121	Ростов-на-Дону, Екатеринодар, Керчь, Феодосия, Одесса, Новороссийск
Мануфактура и галантерея	7682	Одесса, Петербург, Таганрог, Феодосия
Цемент	7420	Новороссийск, Геленджик
Бакалея	4390	Одесса, Ростов, Таганрог
Металл	4357	Мариуполь, Таганрог, Рига, Феодосия, Одесса
Сахар	3521	Одесса
Трубы металлические	3390	Таганрог, Одесса, Варшава, Николаев, Мариуполь
Чай	1228	Одесса
Изделия бытовой химии	1081	Петербург, Рига, Одесса
Вывоз		
Керосин и другие нефтепродукты	6290	Одесса, Николаев, Севастополь
Фрукты и свежие	4570	Феодосия, Керчь, Новороссийск, Одесса, азовские порты
Вина	3063	Одесса, Феодосия, Таганрог
Рыба соленая	2064	Одесса
Хлопок прессованный	1212	Одесса, Феодосия, Таганрог
Тара порожняя (ящики, бочки)	1097	Одесса и кавказские порты

Источник: 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. СПб.: Типография Э. Арнольда, 1905. С. 134–137.

Сезон активных поставок из Батума приходился на период с октября по февраль, когда шел подвоз фруктов из Кутаисского региона. Однако большая часть товаропотока по-прежнему приходилась на нефтепродукты. Из вывезенных в 1903 г. из порта 43 606 т грузов 14 068 составил керосин, отправленный в российские порты, еще 13 974 т — в иностранные. Среди импортируемых товаров по болгарско-анатолийскому направлению (с продолжением от Константинополя до Бургаса и Варны) доминировал чай (доставлялся из Порт-Саида и Константинополя), поставлялся также пчелиный воск (Тиреболи, Керасунд, Самсун, Орду), пшеничная крупа (Самсун), лук (Александрия, Самсун), лимоны и апельсины (Яффа, Хиос, Константинополь), заводские машины (Константинополь) и олово (Константинополь и Александрия). Экспортировались главным образом керосин и масло машинное (в Бургас, Варну и Константинополь), ковры (Константинополь и Яффу) и шерсть (Константинополь), а также в меньших объемах пшеничная мука (Ризе, Трапезунд, Самсун), бакалея (Ризе, Трапезунд, Керасунд, Самсун, Синоп) и кожа (Трапезунд, Константинополь)²¹. Кроме того, по Персидской линии (Одесса — Басра) транзитом следовал керосин.

В числе линий компании, помимо ведущей — Крымско-Кавказской, наибольшие объемы грузов направлялись транзитом в Батум по Азовской (18 693 т), Черноморско-Балтийской (4 489 т), Николаевской (1 351 т) и Китайской (1 135 т). Крымско-Кавказской линией воспользовались для отъезда из Батума 62 092 пассажира, прибыли — 52 274; в болгарско-анатолийском направлении выехали 2 305 человек, въехали — 3 802²².

Итоги функционирования батумского направления, в соответствии с положениями о государственно-частном партнерстве на пятнадцатилетний период, демонстрировал 1905 г. Применительно к этому рубежу следовало учитывать заметное ухудшение экономического и социально-политического положения в России, непосредственно сказавшееся на результативности работы пароходства, с одной стороны, и, с другой стороны, подтверждавшее тесную связь работы батумского порта с общероссийскими тенденциями в хозяйственной жизни. Для более точной оценки данной ситуации приведены также показатели за 1904 г., в целом свидетельствовавшие о нестабильном характере работы пароходства в первые годы XX в. К этому времени флот РОПиТ насчитывал 37 почтово-пассажирских, 6 товарно-пассажирских, 20 грузовых, 3 наливных и 7 буксирных пароходов²³.

В 1904 г. пароходы РОПиТ вывезли из Батума 76 887 т грузов, в том числе (без транзитных поставок) в российские порты — 47 705 т и иностранные — 21 287 т, на общую сумму 410,8 тыс. руб. В физическом объеме более половины (61,3 %) товаропотока составил бакинский керосин. В 1905 г., на фоне массовых беспорядков в Баку и Батуме, последовало заметное падение показателей. Общий вывоз сократился до 44 791 т, в том числе во внутренние порты — 31 617 т, зарубежные — 13 174 т. В перечне товаров по-прежнему доминировал керосин, отправлялись также ковры, шерсть овечья, мука, машинное масло. Общий фрахт снизился до 206,1 тыс. руб.²⁴

Данные по ввозу в Батум рисовали для РОПиТ не менее противоречивую картину. В 1904 г. в порт доставили из российских регионов 40750 т грузов. В этом объеме преобладали мука и крупа (9892 т), строительные материалы (7495 т), металлоизделия (5854 т), военный груз (3402 т), фураж (3277 т) и пиво (2604 т). В 1905 г. ввоз снизился до 35217 т. Из зарубежных портов в Батум поставляли главным образом чай — 1362 т, машины и оборудование — 108 т, лук — 98 т, апельсины и лимоны — 92 т²⁵. Вместе с тем при общем снижении товаропотока в 1904–1905 гг. последовало некоторое увеличение фрахта — с 336,7 до 349,9 тыс. руб., главным образом за счет стоимости ввезенных казенных грузов. Падение показателей коснулись также пассажиропотока. В 1904 г. пароходами РОПиТ отправились из Батума 55 037 человек, в том числе по билетам 1-го класса — 2055, 2-го класса — 6098, 3-го класса (палубного) — 46884. В 1905 г. вывоз сократился до 47 896 человек, в том числе по билетам 1-го класса — 1563, 2-го класса — 5465, 3 класса — 40 868²⁶.

К началу 1910-х гг. перспективы развития батумского направления в значительной мере определялись перспективами функционирования других судоходных линий РОПиТ и, в связи с этим, необходимостью очередной институционализации отношений заинтересованных сторон (срок прежнего соглашения о государственно-частном партнерстве истек в 1906 г.). 31 мая 1911 г., после продолжительных дискуссий в среде акционеров компании, правительственных чиновников и депутатов III Государственной думы, император Николай II утвердил закон «О содержании срочных пароходных сообщений под Русским флагом в Черном и Средиземном морях». 28 июня правление в лице его председателя М. П. Боткина заключило с отделом торгового мореплавания Министерства торговли и промышленности соответствующий закону договор²⁷. Компания получила право содержать семь субсидируемых государством регулярных пароходных линий, из которых четыре связывали Батум с черноморскими и средиземноморскими портами Турции, а также Болгарией, Грецией и Египтом. В их число вошли:

- 1) Болгарско-Анатолийская, между Одессой и Батумом, с заходом в Варну, Бургас, Константинополь, Инеболи, Синоп, Самсун, Орду, Керасунд, Трапезунд и Ризе;
- 2) Анатолийская, между Поти и Константинополем, с заходом в Батум, Ризе, Трапезунд, Керасунд, Орду, Самсун, Синоп и Инеболи;
- 3) Крымско-Кавказская прямая, между Одессой и Батумом, с заходом в Севастополь, Ялту, Феодосию, Новороссийск, Туапсе, Сочи, Гагры и Сухум;
- 4) Крымско-Кавказская круговая, между Одессой и Батумом, с заходом в Евпаторию, Севастополь, Ялту, Феодосию, Керчь, Анапу, Новороссийск, Геленджик, Джубгу, Туапсе, Лазаревское, Сочи, Адлер, Гагры, Гудауту, Новый Афон, Сухум, Очемчиры и Поти²⁸.

Накануне Первой мировой войны Батум прочно занимал позицию второго по значимости (после Одессы) российского порта при реализации взаимосвя-

занных каботажных и международных рейсов РОПиТ в Черноморском регионе. Результативность плаваний судов на батумском направлении в 1913 г. оценивалась местным агентством компании в крайне положительных характеристиках. Операции в порту дали «колоссальную» выручку — на 351,8 тыс. руб. больше, чем в 1912 г. По ввозимым грузам основной объем пришелся на военные перевозки, а также муку, зерно, крупы, металлоизделия, сахар, строительные материалы (главным образом цемент), кожевенные, мануфактурные и бакалейные товары. Привоз осуществлялся главным образом из российских черноморских портов. Отправленные транзитом по Закавказской железной дороге делились на две группы: «дорогие» — мануфактура, галантерея, спирт, и «малой ценности» — мука, рельсы, зерно, металл. Вместе с тем констатировалось, что отправка через Потю по-прежнему сохраняла свою значимость, поскольку железнодорожные тарифы там существенно ниже. Что касается вывезенных из Батума грузов, то в общем их объеме преобладали керосин, мука (в заграничных поставках эти две позиции почти совпадали по весу), сухие краски, вино, фрукты, овощи, соленая рыба, хлопковое масло, оцинкованное железо и табак²⁹.

В 1912 г. из общего объема вывезенных РОПиТ из Батума грузов 41 395 т пришлось на российские порты, 7630 — на иностранные. В 1913 г. наблюдался заметный рост показателей по вывозу, соответственно до 45 259 и 16 741 т. По ввозу особенно существенным стало увеличение поставок из отечественных портов: с 63 877 т в 1912 до 83 039 т в 1913 г. Одновременно имело место резкое сокращение операций компании по доставке грузов из-за границы — до 2026 т в 1913 г. Возрастающую активность в межрегиональном перемещении населения подтверждали изменения в численности перевозимых пассажиров: если в 1912 г. из Батума вывезено 43 037 человек (1-м классом — 2981, 2-м классом — 7324, 3-м классом — 32 732), то в 1913 г. демонстрировал быстрый рост показателей — до 74 592 человек, прежде всего за счет приобретения палубных, более дешевых билетов (1-м классом — 3477, 2-м классом — 8835, 3-м классом — 62 280)³⁰.

В преддверии мировой войны преимущества и перспективы операций РОПиТ на батумском направлении определялись дальнейшей интеграцией порта в экономическое пространство Причерноморья, в первую очередь его российского региона. Итоги исследования свидетельствуют о том, что результативность функционирования РОПиТ была обусловлена несколькими факторами: благоприятными инфраструктурными условиями в порту Батума; преимуществами, обусловленными спецификой местоположения, такими как возможность координировать внутренние и внешние перевозки и тем самым эффективно перенаправлять потоки грузов и пассажиров. Важную роль сыграли также достигнутые соглашения с правительством. В результате удалось заключить и в дальнейшем реализовывать, в немалой степени в связи с сильными переговорными позициями судоходной компании, договоры о государственно-частном партнерстве. В свою очередь развитию транзитного морского сообщения в значительной мере способствовали многонациональный характер

и экономический потенциал прибрежных территорий Черного моря. В целом эффективность судоходных операций на батумском направлении — как каботажных, так и международных — выступала как результат согласования деловых, общественных и государственных интересов, которые определяли цели коммерческой деятельности, ее ресурсный потенциал и возможности реализации потребительского спроса в тот или иной период деятельности компании.

- ¹ Иловайский С. И. Исторический очерк пятидесятилетия Русского общества пароходства и торговли. Одесса, 1907; *Frary L. Pilgrims and Profits. The Russian Company of Steam Navigation and Trade, 1856–1914* // Canadian-American Slavic Studies. 2019. August, vol. 53, iss. 3. P. 286–305; *Sydorenko A. 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 / Eds. A. Delis, J. Ibarz, A. Sydorenko, M. Barbano. Brill; Leiden: Koninklijke, 2022. P. 478–508; *Барышников М. Н.* Русское общество пароходства и торговли и пассажироперевозки между Россией и Турцией в 1857–1876 гг. // Клио. 2022. № 2 (182). С. 103–113.
- ² Под флагом России: История зарождения и развития морского торгового флота. М., 1995. С. 197.
- ³ Устав Русского общества пароходства и торговли. СПб., 1879. С. 4.
- ⁴ *Tchkoidze E. Oil and Soil: the Role of Batoum's Economic Development in Shaping of Geopolitical Significance of the Caucasus* // Black Sea History Working Papers. Vol. 3. Between Grain and Oil from the Azov to the Caucasus: the Port-Cities of the Eastern Coast of the Black Sea, late 18th — early 20th century / Eds. G. Harlaftis, V. Konstantinova, I. Lyman, A. Sydorenko, E. Tchkoidze. Rethymnon: Published by the Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies — Foundation of Research and Technology, 2020. P. 478–479.
- ⁵ Объяснительная записка к отчету Русского общества пароходства и торговли за 1880 г. СПб., 1881. С. 1–2; То же за 1886 г. СПб., 1887. С. 1–2.
- ⁶ Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 107. Оп. 1. Д. 2785. Л. 6–9.
- ⁷ *Познер М. В.* Исторический обзор правительственных мероприятий для развития русского торгового мореходства. СПб., 1895. С. 307.
- ⁸ *Фурсенко А. А.* Династия Рокфеллеров. Нефтяные войны (конец XIX — начало XX века). М., 2016. С. 488.
- ⁹ *Янгфельд Б.* Нобели в России. Как семья шведских изобретателей создала целую промышленную империю. М., 2022. С. 226.
- ¹⁰ *Бовыкин В. И.* Французские банки в России. Конец XIX — начало XX в. М., 1999. С. 41–42.
- ¹¹ *Фан дер Флит Н. Ф.* Возражение на доклад М. И. Казы «Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством». Одесса, 1888. С. 16.
- ¹² *Лазарев М. И.* Современное положение русской нефтяной промышленности и нефтяного экспорта. СПб., 1889. С. 62, 135–136.
- ¹³ *Гурская Н. П.* Путеводитель и справочная книжка по г. Батуму и окрестностям. Батум, 1891. С. 42.
- ¹⁴ Устав Русского общества пароходства и торговли. СПб., 1899. С. 2–3.
- ¹⁵ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 2787. Л. 30–32.

- ¹⁶ Объяснительная записка к отчету Русского общества пароходства и торговли за 1894 г. СПб., 1895. С. 1–2.
- ¹⁷ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1158. Л. 32.
- ¹⁸ Там же. Д. 2787. Л. 30–32.
- ¹⁹ Sydorenko A. The Russian Steam Navigation and Trading Company. P. 504.
- ²⁰ Доклад члена правления Русского общества пароходства и торговли К.А. Ржевуского о поездке в Черное и Азовское моря и Одессу, для ознакомления с деятельностью Общества. СПб., 1905. С. 42.
- ²¹ Там же. С. 132–134.
- ²² Там же. С. 352–353.
- ²³ Указатель действующих в империи акционерных предприятий и торговых домов / Под ред. В. А. Дмитриева-Мамонова: в 2 т. СПб., 1905. Т. 1. С. 1636.
- ²⁴ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 3232. Л. 20–21.
- ²⁵ Там же. Л. 9–12.
- ²⁶ Там же. Л. 19–20.
- ²⁷ РГИА. Ф. 678. Оп. 1. Д. 1386. Л. 350–351.
- ²⁸ Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3. Т. XXXI. Отд. 1. 1911. СПб., 1914. С. 347–349.
- ²⁹ РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 3451. Л. 1–2.
- ³⁰ Там же. Л. 7–22.

References

Baryshnikov, M.N. Russkoe obshchestvo parokhodstva i trgovli i passazhiroperevozki mezhdru Rossiei i Turtsiei v 1857–1876 gg. [Russian Steam Navigation and Trading Company and Passenger Transportation between Russia and Turkey in 1857–1876. In Russ.]. In *Klio*. 2022. No. 2 (182), pp. 103–113. DOI: 10.51676/2070–9773_2022_02_103

Bovykin, V.I. *Finansovyi kapital v Rossii nakanune Pervoi mirovoi voiny* [Financial Capital in Russia on the Eve of the First World War. In Russ.]. Moscow, Rossiiskaya politicheskaya entsiklopediya, 2001. 320 p.

Frary, L. Pilgrims and Profits. The Russian Company of Steam Navigation and Trade, 1856–1914. In *Canadian-American Slavic Studies*. 2019. August. Vol. 53. Iss. 3, pp. 286–305. DOI: 10.1163/22102396–05303005

Fursenko, A.A. *Dinastiya Rokfellerov; Neftyanye voiny (konets XIX — nachalo XX veka)* [Rockefeller Dynasty; Oil Wars (Late 19th — Early 20th Century). In Russ.]. Moscow: Delo, 2015. 701 p.

Pod flagom Rossii: Istoriya zarozhdeniya i razvitiya morskogo torgovogo flota [Under the Flag of Russia: The History of the Origin and Development of the Merchant Marine. In Russ.]. Moscow, Soglasie, 1995. 564 p.

Sydorenko, A. The Russian Steam Navigation and Trading Company: The Transition from Sail to Steam in the Russian Black Sea (1856–1914). In Delis, A., Ibarz, J., Sydorenko, A., Barbano, M. (eds.). *Mediterranean Seafarers in Transition Maritime Labour, Communities, Shipping and the Challenge of Industrialization 1850s–1920s*. Brill, Leiden, Koninklijke, 2022. P. 478–508. DOI: 10.1163/9789004514195_018

Tchkoidze, E. Oil and Soil: the Role of Batoum's Economic Development in Shaping of Geopolitical Significance of the Caucasus. In Harlaftis, G., Konstantinova, V., Lyman, I., Sydorenko, A., Tchkoidze, E. (eds.). *Black Sea History Working Papers, vol. 3. Between Grain and Oil from the Azov to the Caucasus: the Port-Cities of the Eastern Coast of the Black Sea, Late 18th — Early 20th Century*. Rethymnon, Published by the Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies — Foundation of Research and Technology, 2020. P. 461–520.

Yangfel'dt, B. *Nobeli v Rossii: kak sem'ya shvedskikh izobretelei sozdala tseluyu promyshlennuyu imperiyu* [Nobels in Russia: How a Family of Swedish Inventors Created an Entire Industrial Empire. In Russ.]. Moscow, Eksmo, 2022. 495 p.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

М. Н. Барышников. Батум в операциях Русского общества пароходства и торговли (1874–1913 гг.) // Петербургский исторический журнал. 2025. № 2. С. 91–102

Аннотация: В статье, подготовленной с использованием материалов Российского государственного исторического архива, рассматриваются основные направления деятельности Русского общества пароходства и торговли в Батумском порту в 1874–1913 гг. Источники данных привлечены для решения трех исследовательских вопросов. Во-первых, каковы были региональные направления и содержание (грузовые и пассажирские потоки) этих морских перевозок? Во-вторых, насколько важными были эти перевозки с точки зрения региональных потребностей Батума? В-третьих, оказали ли эти перевозки существенное влияние на прибрежное и международное судоходство? В качестве методологической основы данный подход может способствовать выявлению основных этапов, институциональных соглашений заинтересованных сторон (государственно-частное партнерство) и направленности перемещения товаров в цепочках поставок, а также характера торговых отношений между регионами, одновременно проясняя, как соответствующие изменения и развитие зависят от потребительского спроса, геополитической и социально-экономической ситуации, и, в первую очередь, функционирования морского транспорта. Результаты исследования показывают, что эти изменения и развитие были обусловлены несколькими факторами: благоприятными инфраструктурными условиями в порту Батума; преимуществами, связанными со спецификой местоположения, такими как возможность координировать внутренние и внешние перевозки и эффективно перенаправлять грузы и пассажиров; переговорными процессами с государственными органами в результате сильных позиций судоходной компании, а также особенностями многонационального характера и экономическими возможностями Черноморского региона.

Ключевые слова: Российская империя, Черное море, Батум, пароходная компания, каботажные и международные морские перевозки.

FOR CITATION

M. N. Baryshnikov. Batum in the Operations of the Russian Steam Navigation and Trading Company (1874–1913) // Petersburg Historical Journal, no. 2, 2025, pp. 91–102

Abstract: The article, which is based on documents from the Russian State Historical Archive, examines the main directions of operations of the Russian Steam Navigation and Trading Company in the port of Batum between 1874 and 1913. The data sources were used to address three research questions. Firstly, what were the regional directions and content (cargo and passenger transportation) of these shipping operations? Secondly, the importance of these operations in terms of the regional needs of Batum was investigated. Thirdly, the investigation sought to ascertain whether these operations exerted a substantial influence on coastal and international shipping. The methodological framework utilised facilitated the identification of key stages, institutional agreements between stakeholders (public-private partnerships) and goods movements within supply chains, and the nature of trade relationships between regions. It also illuminated how corresponding change and development is shaped by consumer demand, geopolitical and socio-economic situation, and, naturally, the functioning of maritime transport. The findings reveal that these changes and developments are driven by several factors: favourable infrastructural conditions in the port of Batum; location-specific advantages such as the ability to coordinate domestic and foreign transportation and effectively redirect cargo and passengers; and governmental negotiations processes as a result of the shipping company's strong position, peculiarities of the multinational character and Black Sea region's economic capabilities.

Key words: Russian empire, Black Sea, Batum, steamship company, coastal and international shipping.

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

Author: **Baryshnikov, Mikhail Nikolaevich** — Dr. in History, professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Head of the Department of History, The Herzen State Pedagogical University of Russia (St. Petersburg, Russia).

E-mail: mbarishnikov@herzen.spb.ru
ORCID 0000-0002-0636-8864