

The Role of Corporations in the Development of the Volga-Caspian Transport Corridor during the First Russian Industrialization in the Middle of 19th – at the Beginning of 20th Centuries

Sergey V. Vinogradov¹, & Yuliya G. Eshchenko²

Astrakhan Tatishchev State University. Astrakhan, Russia

Received: 3 March 2025 | Revised: 17 April 2025 | Accepted: 25 April 2025

Abstract

The relevance of the study stems from significant changes in traditional trade routes at present, which are associated with both global warming and significant transformations in the global economy. In this regard, the increasing importance of the Volga-Caspian transport corridor, not only as a regional but also as an internationally significant trade route connecting the countries of South Asia with Europe by the shortest route, seems to be likely to become a major feature of global logistics in the medium term. The transformation of this historically established trade route into a sustainable transport corridor, which became a significant factor in Russia's industrialization, began in the mid-19th century with the formation of a large shipping company in the form of the joint-stock company "Caucasus and Mercury", which combined in its activities the busy Volga route with the Caspian Sea. The reason for the success of this large-scale project lay in its complex structure as a public-private partnership, combining entrepreneurial initiative with the organizational and economic capabilities of the state. In addition to the logistical component of the Volga-Caspian transport corridor, these joint-stock companies appear to be an essential element of the economic mechanism for the development of vast outlying territories in the south of the Russian Empire, which made it possible to include the natural resources of these regions, in particular oil and oil products from Baku and the Ural-Emba fields, etc., in the single economic space of the country.

Keywords

Volga-Caspian Transport Corridor; Trade Route; Caspian Sea; Volga; State Support; Entrepreneurial Initiative; Industrialization; Joint-Stock Company; Public-Private Partnership; Shipping



This work is licensed under a [Creative Commons "Attribution" 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

1 Email: [vinogradov-7\[at\]yandex.ru](mailto:vinogradov-7[at]yandex.ru) ORCID <https://orcid.org/0000-0002-6601-4363>

2 Email: [pushistik_yuliya\[at\]mail.ru](mailto:pushistik_yuliya[at]mail.ru) ORCID <https://orcid.org/0000-0002-1207-327X>

Роль акционерных обществ в развитии Волго-Каспийского транспортного коридора в период первой российской индустриализации середины XIX – начала XX вв.

Виноградов Сергей Вадимович¹, Ещенко Юлия Геннадьевна²

Астраханский государственный университет имени В.Н. Татищева. Астрахань, Россия

Рукопись получена: 3 марта 2025 | Пересмотрена: 17 апреля 2025 | Принята: 25 апреля 2025

Аннотация

Актуальность исследования обусловлена значительными изменениями, происходящими в системе традиционных торговых маршрутов на современном этапе, которые связаны как с глобальным потеплением, так и с существенными трансформациями в мировой экономике. В этом плане возрастание важности Волго-Каспийского транспортного коридора не только как регионального, но и как международно значимого торгового пути, связывающего кратчайшим путём страны Южной Азии с Европой, одной из вероятных тенденций развития глобальной логистики в среднесрочной перспективе. Преобразование исторически сложившегося торгового маршрута в устойчивый транспортный коридор, ставший весомым фактором в российской индустриализации, началось в середине XIX в. с образованием крупной пароходной компании в форме акционерного общества «Кавказ и Меркурий», которая объединила в своей деятельности оживлённый волжский маршрут с акваторией Каспийского моря. Причина успеха этого масштабного проекта видится в его сложной конструкции как частно-государственного партнёрства, сочетавшего в себе предпринимательскую инициативу с организационными и экономическими возможностями государства. Позже, в конце XIX в., похожая конструкция легла в основу создания ещё одной пароходной компании — «Восточное общество товарных складов и транспортирования товаров с выдачей ссуд», работавшей на том же транспортном маршруте. Помимо логистической составляющей Волго-Каспийского транспортного коридора, данные акционерные общества представляют существенным элементом экономического механизма освоения обширных окраинных территорий юга Российской империи, позволившего включить природные ресурсы этих регионов, в частности нефть и нефтепродукты Баку и Урало-Эмбинских месторождений, в единое экономическое пространство страны.

Ключевые слова

Волго-Каспийский транспортный коридор; торговый путь; Каспийское море; Волга; государственная поддержка; предпринимательская инициатива; индустриализация; акционерное общество; частно-государственное партнёрство; пароходство



Это произведение доступно по [лицензии Creative Commons “Attribution” \(«Атрибуция»\) 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

1 Email: [vinogradov-7\[at\]yandex.ru](mailto:vinogradov-7[at]yandex.ru) ORCID <https://orcid.org/0000-0002-6601-4363>

2 Email: [pushistik_yuliya\[at\]mail.ru](mailto:pushistik_yuliya[at]mail.ru) ORCID <https://orcid.org/0000-0002-1207-327X>

Введение

Целью статьи является изучение роли крупных акционерных обществ с государственным участием в развитии экономического механизма освоения окраинных территорий юга Российской империи на примере формирования Волго-Каспийского транспортного коридора в середине XIX – начале XX вв.

В настоящее время роль акционерных обществ с государственным участием в освоении окраинных территорий Российской империи в исследуемый период только начинает входить в поле зрения историков. Это неудивительно, так как в советское время подобная тематика не особенно поощрялась, хотя и не запрещалась (Антонов, 1925; Морозов, 1963). Впоследствии авторы охотно обращались к фактической стороне вопроса, раскрывая, на примере пароходной компании «Кавказ и Меркурий», внешние достижения этих частно-государственных партнёрств: успехи в предпринимательской деятельности, меценатство и благотворительность, количество и качество построенных пароходов, внедрение в практику этих компаний новаторских идей и т. д. (Алексушин, 2020; Арсентьев, 2013; Бакалдина, 2017; Бовыкин и др., 1997; Vinogradov, etc., 2022; Виноградов & Ещенко, 2021; Соловьева, 1997). На этом фоне следует выделить редкое исключение — исследование петербургского историка, внука одного из последних руководителей акционерного общества «Кавказ и Меркурий» В. Ю. Гессена, который, используя материалы ежегодных отчётов правления пароходства, а также протоколы ежегодных собраний акционеров, подробно изучил динамику изменений в их составе и штат правления пароходства, показав, что акционерами компании на протяжении шестидесяти лет её существования являлись представители правящей элиты, а также царской семьи, чем отчасти можно объяснить успехи её деятельности (2007). Также следует выделить монографию И. А. Шубина «Волга и волжское судоходство». Несмотря на то, что исследование было написано в 1920-е гг., по объёму собранного фактического материала оно остаётся непревзойдённым, охватывая самые разные аспекты развития волжского судоходства, и является, по нашему мнению, актуальным для современных историков (1927).

Выявить значение акционерных обществ, в том числе акционерного общества «Кавказ и Меркурий», для развития российской экономики в период первой российской индустриализации, а также найти аналоги подобных частно-государственных партнёрств в практике других государств помогли современные монографические исследования (Голицын, 2003; Пыжиков, 2018; Фурсов, 2006). Таким образом, проведённый историографический анализ показал, что, несмотря на наличие исследований по истории дореволюционных акционерных обществ вообще и акционерного общества «Кавказ и Меркурий» в частности, их роль как значимого элемента экономического механизма освоения окраинных территорий юга Российской империи через

формирование Волго-Каспийского транспортного коридора не стала предметом специального научного исследования.

Источники и методы

Важным источником для написания исследования стали нормативно-правовые документы, опубликованные в Полном собрании законов Российской империи (ПСЗРИ). Речь прежде всего идёт об уставах акционерных обществ «Кавказ и Меркурий» и «Восточное общество товарных складов и транспортирования товаров с выдачею ссуд» (далее – «Восточное общество»). Изучение этих документов позволило понять как механизм функционирования акционерного общества в целом, так и особенности работы отдельных его составляющих, таких как общее собрание акционеров, правление общества, территориальные представительства, ревизионная комиссия, директорат компании (функции, права и обязанности директоров) и т. д. Анализ уставов изучаемых акционерных обществ дал возможность оценить роль и участие государственных органов различного уровня в их становлении и развитии.

Большое количество сведений и фактологического материала было обнаружено в фонде 746 «Астраханская контора акционерного общества «Кавказ и Меркурий», 1851–1917 гг.», хранящемся в Государственном архиве Астраханской области (ГАО). Несомненный интерес для исследования представляют содержащиеся в этом фонде циркуляры, приказы правления общества «Кавказ и Меркурий», протоколы заседаний астраханской конторы, годовые отчёты о деятельности общества, сведения, дела и соглашения по совместным перевозкам с другими пароходными компаниями, масштабный шестилетний план по строительству, ремонту и реконструкции судов, принятый общим собранием акционеров в мае 1889 г., и т. д. Многие из этих документов вводятся в научный оборот впервые.

Часть материалов о работе, структуре и особенностях функционирования акционерного общества «Кавказ и Меркурий» была почерпнута из выпущенного к пятидесятилетнему юбилею пароходства очерка, написанного известным художником и литератором И. А. Билибиным по заказу правления компании (Бовыкин & Сорокин, 1997; Билибин, 1909), а также из мемуарной литературы (Крылов, 1979; Немирович-Данченко, 1877). Определённый интерес для раскрытия темы исследования представляет публицистическое наследие основателя общества Н. А. Новосельского (Новосельский, 1881, 1883).

Рассматриваемая в исследовании проблема – развитие Волго-Каспийского транспортного коридора – в силу своей географической локализации и хронологической привязки к периоду первой российской индустриализации, пришедшейся на пореформенный период второй половины XIX – начала XX в., позволяет говорить о применимости к её изучению теории фронтирной модернизации. Данная методологическая концепция была проработана в трудах отечественных историков, специалистов в области модерниза-

онных процессов в России XVIII–XX вв., представителей уральской методологической школы — д. и. н., академик В. В. Алексеева.

Фронтирная модернизация представляет собой частный вариант модернизации, ставший возможным в России благодаря специфике её пространственного развития, проявившейся в нахождении на границе европейской и азиатской цивилизаций, наличии удалённых и малоосвоенных пограничных регионов и др. Каспийский регион в имперский период являлся одной из подобных окраинных слабозаселённых территорий, на которой исторически сложилась полиэтничная и поликонфессиональная контактная зона. Модернизацию «в условиях незавершённого освоения можно квалифицировать как фронтирную» (Алексеев и др., 2016). Её основными чертами стали формирование рынка свободной рабочей силы и рынка капитала, точками притяжения для которых становились богатые ресурсами регионы, активизация переселенческого движения на окраины, складывание обширного внутрироссийского рынка, экономические связи внутри которого поддерживались благодаря формированию новых и развитию существовавших транспортных коридоров.

Образование акционерного общества «Кавказ и Меркурий»

Необходимость хозяйственного освоения обширных территорий Каспийского региона в условиях индустриализации российской экономики делала актуальным для правительства Российской империи восстановление Волго-Каспийского транспортного коридора. Этот когда-то оживлённый торговый маршрут в новых политических и экономических условиях должен был связать новые присоединённые регионы, располагавшие значительными запасами разнообразных природных ресурсов и свободной рабочей силой, с промышленными центрами страны. Важным событием для развития Волго-Каспийского транспортного коридора стало утверждение 21 мая 1858 г. императором Александром II устава объединённого общества пароходства и торговли по Каспийскому морю, рекам Волге, Оке, Каме и их притокам — «Кавказ и Меркурий». Инициатива разработки и принятия этого решения принадлежала известному общественному деятелю, чиновнику и учёному Н. А. Новосельскому, который в феврале 1853 г. стал председателем правления волжского пароходства «Меркурий». Николай Александрович, обладая практическим умом и глубокими теоретическими знаниями, одним из первых в России сумел оценить значительные перспективы соединения в новых экономических и технических условиях волжского торгового пути с практически пустым с точки зрения логистики пространством Каспийского моря (так, например, вдоль западного побережья Каспийского моря на тот момент ходило «в лучшем случае всего два небольших почтовых парохода, да и то не регулярно» (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 166. Л. 120)).

В 1855 г. Новосельским был разработан проект устава специального пароходства для Каспийского моря под названием «Кавказ», который, по мнению автора, а также его единомышленников (например, В. А. Кокорева — известного российского промышленника и публициста), должен был стать важным фактором экономического развития — Каспийского региона. Серьёзную организационную поддержку этому проекту оказал Кавказский наместник князь А. И. Барятинский, также понимавший важность этого проекта для развития Каспийского региона (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 166. Л. 120; Шубин, 1927, с. 432).

15 апреля 1858 г. Александр II утвердил устав пароходной компании «Кавказ». Стратегическое значение проекта Н. А. Новосельского оценили «в верхах», и 21 мая того же 1858 г. император утвердил устав объединённого акционерного общества «Кавказ и Меркурий», олицетворявшего собой слияние в рамках единого транспортного коридора волжского и каспийского торговых маршрутов (Шубин, 1927, с. 433). В указе это было признано важным направлением государственной политики, в силу чего в § 2 объявлялось, что акционерное общество «Кавказ и Меркурий», по примеру «Российско-Американской Компании» и «Русского Общества пароходства и торговли», находилось под императорским покровительством (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 2). Директором-распорядителем вновь образованной компании до 1862 г. являлся Н. А. Новосельский (Алексушин, 2020, с. 54).

Акционерное общество «Кавказ и Меркурий» как пример частно-государственного партнёрства по развитию Волго-Каспийского транспортного коридора

Акционерное общество «Кавказ и Меркурий» с самого начала закладывалось как частно-государственное партнёрство по восстановлению торговых путей на пространстве Каспийского моря с опорой на хорошо освоенный волжский торговый маршрут, непосредственно примыкавший к Каспийскому морю. Необходимость логистического освоения каспийского пространства диктовалась задачами развития и удержания двух важных для Российской империи того времени фронтирных регионов: Кавказа и Средней Азии, присоединённых к Российской империи во второй половине XIX в. Государство, обеспечив порядок и стабильность на этих территориях, теперь нуждалось в их хозяйственном освоении и развитии. Но для таких больших пространств слабо подходили как неповоротливые в хозяйственном отношении государственные органы, так и частные предприниматели с их небольшими капиталами. При этом у государства на основе работы «Русско-Американской» и других компаний уже имелся положительный опыт создания частно-государственных коммерческих образований, способствовавших освоению крупных окраинных регионов и сочетавших в себе инвестиционные и организационные возможности государства с частной предпринимательской инициативой. Новое акционерное общество стало ещё одним подобным

частно-государственным образованием, призванным развивать Волго-Каспийский транспортный коридор. У правительства имелся и более долгосрочный замысел: вернуть торговому маршруту его бывшее международное значение, продлив его через территорию Персии к «южным морям». И в этом случае «Кавказ и Меркурий» могло бы стать одним из государственных инструментов «мягкой силы» в конкурентной борьбе с западными державами за влияние в Персии (Фурсов, 2006). Именно в этом контексте следует рассматривать § 24 устава, в котором оговаривалось, что все действия компании в Персии поддерживались Российским правительством (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 202. Л. 8).

Поддержка деятельности пароходной компании «Кавказ и Меркурий» со стороны государства выражалась в конкретных обязательствах со стороны государственных органов власти и немалых суммах, выделявшихся из государственного бюджета для её поддержки. В § 23 устава прописывалось, что местные административные органы всех уровней должны оказывать максимальную помощь и содействие деятельности компании на Волго-Каспийском торговом пути, а в § 25 чиновники предостерегались от мздоимства по отношению к её конторам и представительствам (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 22. Лл. 33–37).

Чтобы усилить именно каспийскую составляющую торгового пути, правительство по льготным ценам продало акционерному обществу «Кавказ и Меркурий» часть пароходов Каспийской военной флотилии (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 16). Общество также получило монопольное право на перевозку в акватории Каспийского моря почты, воинских грузов и армейских подразделений, перебрасываемых на Кавказ и в Среднюю Азию (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 12. Лл. 15–17; ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 18. Лл. 1–10). За предоставление своих судов для перевозки государственных грузов «Кавказ и Меркурий» ежегодно в течение 6 лет после учреждения субсидировалось правительством на немалую сумму в размере 350 000 руб.; затем эти контракты должны были перезаключаться. И хотя формально в конкурсах, объявлявшихся военным министерством, могли участвовать все желающие, им, чтобы победить, необходимо было предложить условия намного более выгодные, ибо при равных условиях предпочтение должно было быть отдано акционерному обществу «Кавказ и Меркурий» (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 10). Как показали последующие 60 лет, достойных конкурентов на таких конкурсах у этой компании не находилось. С целью развития инфраструктуры на торговом пути государство отводило обществу по его запросам земли по берегам Волги и Каспийского моря для устройства пристаней, складов, товарных баз, мастерских и других зданий, необходимых для развития судоходства, а также помещений для поселения рабочих и служащих компании (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 172. Л. 12).

Серьёзным препятствием для развития Волго-Каспийского торгового пути был дефицит квалифицированных кадров. Причём по мере развития транспортного коридора и усиления конкуренции между пароходными компа-

ниями кадровый дефицит только усиливался. Этому способствовало внедрение в массовое производство и использование такого высокотехнологичного транспортного средства, как пароход, который не только изготавливался, но и обслуживался людьми с высоким уровнем знаний и профессиональных навыков. Другой причиной недостатка квалифицированных кадров являлся общий низкий образовательный уровень населения Российской империи. Причём не хватало не только инженеров, техников и рабочих, но и капитанов, что приводило к высокой аварийности в Волго-Каспийском судоходстве (Шубин, 1927, с. 582). Поэтому наиболее перспективными кадрами для пароходных компаний считались военные моряки и инженеры. В решении кадровых проблем акционерное общество «Кавказ и Меркурий» получило от государства преференцию в виде возможности найма для работы в подразделениях компании военных моряков, офицеров горного и инженерного ведомств, механиков, машинистов, медиков, фельдшеров и т. д. (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 13. Лл. 22–24). Помимо этого при льготной покупке компанией пароходов Каспийской военной флотилии военные моряки, служившие на них, получали право перехода на работу в качестве служащих пароходства (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 17).

Структура управления акционерного общества «Кавказ и Меркурий»

С момента образования «Кавказ и Меркурий» являлось акционерным обществом, его учредительный капитал исчислялся солидной суммой в 4 500 000 руб., под которую было выпущено 18 000 акций стоимостью 250 руб. за одну ценную бумагу. В это число входило 6 000 акций бывшего пароходного общества «Меркурий»; из них 2 400 акций на сумму 600 000 руб. принадлежали организатору и первому руководителю Н. А. Новосельскому, а остальные 3 600 акций, находившиеся во владении акционеров бывшего «Меркурия», должны были, согласно уставу новой компании, быть обменены один к одному на акции новой компании (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 26). Остальные 12 000 акций в связи с отсутствием на тот момент в России фондового рынка (первый фондовый отдел был открыт на Санкт-Петербургской бирже в 1900 г.) (Голицын, 2003, с. 35) распространялись в представителях пароходства, о чём потенциальные покупатели информировались через объявления в петербургской газете «Ведомости».

Новые акционеры «Кавказ и Меркурий» должны были внести первоначальный взнос за приобретаемые ценные бумаги из расчёта 30 % от стоимости одной акции (75 руб.). Владельцам акций руководство компании выдавало расписки об их приобретении за подписью одного из директоров компании. О сроках и количестве последующих взносов за акции правление должно было сообщать за 3 месяца до начала кампании по сбору средств через газету «Ведомости» (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 34). Каждая акция имела печать

общества и подписывалась не менее чем тремя директорами правления. К ней прилагался рассчитанный на 10 лет лист купонов, по которым начислялись ежегодные дивиденды. На каждом купоне прописывался номер акции, к которой он прилагался. По окончании 10-летнего срока владельцу акции полагалось получить в правлении компании новый купонный лист, рассчитанный на аналогичный срок (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 29).

Собрание акционеров являлось высшим органом управления. Первое заседание собралось вскоре после утверждения устава и приняло решение о переименовании правления бывшего пароходного общества «Меркурий» в правление соединённого общества «Кавказ и Меркурий». Местом нахождения правления нового общества стал Санкт-Петербург (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 32).

Собрания акционеров собирались ежегодно по инициативе совета директоров для рассмотрения отчёта по итогам работы компании (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 52). Решения собрания приобретали легитимную силу, если за них голосовало $\frac{3}{4}$ присутствовавших на собрании акционеров (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 54). Каждый акционер имел право высказывать своё мнение о деятельности компании и вносить предложения об улучшении её работы и увеличении прибыли. Но право голоса имели только акционеры, владевшие не менее чем 15 акциями. Владельцы 30 акций обладали при голосовании двумя голосами. Владельцы 100 и более акций имели максимальные три голоса (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 49). Согласно § 58 устава, независимо от результата рассмотрения отчёта, собрание акционеров из своего состава выбирало ревизионную комиссию в составе пяти человек для проверки делопроизводства компании. Для участия в работе такой комиссии количественный ценз находившихся в распоряжении акционера ценных бумаг не оговаривался.

Правление общества «Кавказ и Меркурий» состояло из пяти директоров и трёх кандидатов в директора, которые избирались на общем собрании из акционеров, имевших не менее 30 акций, сроком на 5 лет. Аналогичный фильтр существовал при избрании трёх кандидатов в директора, которые были необходимы для исполнения обязанностей директоров на время их отсутствия в правлении (командировка, семейные обстоятельства, состояние здоровья и т. д.) (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 32). Ограничения на повторные избрания бывших директоров и кандидатов в директора не предусматривались. Поэтому многие из них при удовлетворительном выполнении своих обязанностей избирались по два и более раз. Сразу же после формирования правление должно было, согласно утверждённым общим собранием сметам расходов, приступить к текущей деятельности по руководству компанией, а также к закупкам новых пароходов и судов (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 35).

Директора избирали председателя правления с широкими административными полномочиями. По решению правления директора в количестве

не более двух могли быть откомандированы в статусе директоров-распорядителей для разрешения проблем, стоявших перед пароходной компанией. В случае возникновения спорного вопроса внутри правления он решался в присутствии всех директоров большинством голосов (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, пп. 32–33, 43).

На местах правление создавало представительства (конторы) компании, через которые осуществляло управление на той или иной территории. Для решения оперативных вопросов, связанных с развитием коммерческой деятельности, в распоряжении правления с одобрения общего собрания акционеров имелся денежный фонд в сумме не более 50 000 руб., траты из которого не подлежали контролю даже со стороны ревизионной комиссии. В случае же необходимости более масштабных текущих расходов правление должно было заручиться поддержкой очередного собрания акционеров (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, пп. 40, 45).

Для привлечения к сотрудничеству толковых и лояльных компании чиновников, служивших в органах власти различного уровня и доказавших свою полезность для компании, устав оговаривал для них возможность представлять интересы акционерного общества «Кавказ и Меркурий» в качестве неофициальных директоров по месту службы. Также отмечалось, что чиновники могли откликаться только на законные просьбы со стороны правления (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 51).

Финансовая деятельность акционерного общества «Кавказ и Меркурий»

Общее собрание акционеров утверждало годовые отчёты о работе компании. Правление ежегодно, не позднее апреля, предоставляло акционерам два отчёта: общий отчёт о своей работе за предыдущий год и о перспективах дальнейшей деятельности компании и финансовый отчёт за прошедший год. Отчёты должны были быть подписаны всеми директорами (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 48).

Из прибыли акционерного общества в обязательном порядке отчислялись следующие суммы: на государственные и местные налоги; на погашение арендных обязательств за речные пароходы и суда из расчёта их первоначальной стоимости (5% — за железные; 10% — за деревянные); 5% прибыли уходило на аренду строений, которые компания использовала для своих нужд; 5% — на погашение арендных обязательств за морские пароходы; 5% — на постройку новых пароходов и судов; 0,5% прибыли составляли отчисления в резервный фонд для выплат штрафов в случае порчи или подмочки продовольственных грузов.

Если после этих выплат остаток превышал 10% от чистой прибыли компании, он делился между акционерами и учредителем компании Н. А. Новосельским, который должен был получать 1/3 остатка прибыли

в течение 10 лет после создания общества; остальная прибыль делилась между акционерами. В течение следующего десятилетия выплаты Новосельскому сокращались и должны были составлять 1/6 остатка прибыли, превышавшей 10%. Как показывает история деятельности акционерного общества, его руководство, используя преимущества государственных заказов и государственные привилегии, смогло эффективно организовать деятельность пароходства и регулярно получать прибыль (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 41).

В 1870-е гг. несколько неурожайных лет привели к серьёзному сокращению как грузоперевозок, так и пассажирского потока по Волго-Каспийскому торговому пути, что, в свою очередь, стало серьёзным испытанием для пароходных компаний. Так, например, в эти годы обанкротились две крупные волжские пароходные компании — «Вулкан» и «Нептун». Основные конкуренты «Кавказа и Меркурия», пароходные общества «На Волге» и «Самолёт», вынуждены были отказаться от выплаты дивидендов, так как также испытывали финансовые затруднения. И только «Кавказ и Меркурий» даже в этот период продолжало ежегодно выплачивать дивиденды своим акционерам. В период 1871–1880 гг. прибыли компании увеличились на 70% — с 1 200 000 руб. до 2 040 000 руб., а общая сумма дивидендов увеличилась приблизительно в 2,6 раза: с 225 000 руб. в 1871 г. до 650 000 руб. в 1880 г. (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 166. Л. 101). При этом продолжали неукоснительно выполняться высокозатратные программы модернизации пароходного парка компании (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 30. Л. 21).

Подобный феномен проявился и в голодном 1891 г. Тогда европейскую часть России накрыла сильная засуха, которая привела к гибели урожая и голоду. Но и в этот период, когда произошло значительное снижение грузоперевозок, общество «Кавказ и Меркурий» смогло заработать 400 000 руб. прибыли, что позволило выплатить акционерам достаточно высокие дивиденды в размере 20 руб. за акцию. Для сравнения, ещё одна крупная волго-каспийская компания — «Самолёт», сопоставимая с «Кавказом и Меркурием» по размеру активов, в 1891 г. также смогла выплатить дивиденды своим акционерам, но прибыль её была меньше (50 000 руб.), и, соответственно, меньше были дивиденды на 1 акцию (10 руб.) (Шубин, 1927, с. 614).

Предоставляя Новосельскому как основателю и первому руководителю правления акционерного общества право на получение выплат, компания продемонстрировала курс на стабильность и поощрение эффективных управленцев. На протяжении всей истории своей деятельности акционерное общество придерживалось этого курса, что позволяло подбирать кадры высококвалифицированных руководителей (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 59). Многолетними председателями правления акционерного общества «Кавказ и Меркурий» были такие заметные личности своего времени, как герой обороны Севастополя, вице-адмирал в отставке А. П. Жандр, известный исследователь Дальнего Востока, участник экспедиций Н. Н. Муравьёва-Амурского, военный инженер, генерал-майор в отставке О. Ф. Рейн (Шубин, 1927, с. 656),

известный художник, искусствовед, меценат и общественный деятель М. П. Боткин (Бакалдина, 2017, с. 124) и др.

Но как только показатели работы компании серьёзно ухудшались, что, в том числе, выражалось в падении доходности акций, руководство уходило в отставку. Например, когда по итогам 1899 г. дивиденды на одну акцию по сравнению с предыдущим годом упали почти в 2 раза – с 8 до 4 руб., Осип Фёдорович Рейн, несмотря на былые заслуги, вынужден был оставить должность председателя правления и покинуть компанию (Факты, события, б. д.).

Стратегии слияния и поглощения других пароходных компаний акционерным обществом «Кавказ и Меркурий»

XX в. принёс новые проблемы и новые возможности для акционерного общества. В условиях серьёзных экономических кризисов и торговых войн, охвативших как внутренние, так и внешние рынки, высокопоставленные покровители пароходной компании решили подстраховаться. В 1902 г. контрольный пакет её акций был продан близкому к правительству Санкт-Петербургскому международному коммерческому банку (Пыжиков, 2018, сс. 412–413). Эта мера усилила позиции пароходства как в борьбе с конкурентами на Волго-Каспийском торговом маршруте, так и в расширении его внешнеэкономической экспансии в персидском направлении.

Ещё одним показателем качества управления акционерным обществом «Кавказ и Меркурий» являлась эффективная стратегия слияния и поглощения других компаний. Это отличало его от других пароходных компаний, где подобный процесс часто носил непродуманный, стихийный характер. Каждая такая операция слияния делала «Кавказ и Меркурий» сильнее, добавляя тот потенциал, который действительно был необходим для дальнейшего успешного развития. В период 1900–1914 гг., когда пост председателя правления занимал М. П. Боткин, компания совершила целый ряд удачных приобретений. В 1911 г. было куплено по относительно недорогой цене несколько морских пароходов, принадлежавших крупной страховой фирме «Надежда». Страховщики получили эти корабли за долги и поэтому стремились за приемлемую цену избавиться от непрофильного актива (Бовыкин и др., 1997, сс. 100–107). Особенно удачным с точки зрения стратегии присоединения оказался 1913 г. Начался он с покупки частной пароходной компании М. К. Кашиной, которая позволила пароходству расширить своё присутствие на самом оживлённом участке торгового пути, включавшем Среднюю Волгу и Каму, с расположенными там городами Нижний Новгород, Казань, Самара и др. (Алексушин, 2020, сс. 27–28).

Ещё более значимым для «Кавказа и Меркурия» стало объединение в том же году с акционерным обществом «Восточное общество». Эта компания была зарегистрирована в мае 1893 г.; её организатором являлась промыш-

ленная группа, сформировавшаяся ещё в 1870-е гг. вокруг известного предпринимателя П. Г. фон Дервиза и занимавшаяся крупными железнодорожными проектами (Соловьева А. М., 1997). Основной капитал компании первоначально составлял 2 000 000 руб. Под него была осуществлена эмиссия 10 000 акций. Стоимость одной ценной бумаги составляла 200 руб. (Устав «Восточное Общество», 1893, п. 7). Коммерческий успех и заманчивые перспективы дальнейшего роста подвигли руководство «Восточного общества» в течение первых четырёх лет довести основной капитал до 7 500 000 руб., что сопровождалось увеличением парового парка, портовой инфраструктуры и т. д. К началу XX в. «Восточное общество» входило уже в первую десятку паровых компаний, работавших на Волго-Каспийском торговом пути (Об изменении Устава «Восточное Общество...», 1896, п. 2). В 1900 г. «Восточное общество» оперировало 24 пароходами и буксирами, а также 120 товарными и наливными баржами. Из них чисто пассажирским был только 1 пароход, что подчёркивало нацеленность акционерного общества на грузоперевозочную деятельность. Помимо стандартного набора речных и морских перевозок «Восточное общество» смело брало на себя инициативу по освоению сопутствующих сегментов рынка: страхование речных и морских транспортных услуг, складирование товаров, торговля керосином и т. д. (Шубин, 1927, сс. 605–606). Всего этого не хватало быстрорастущему обществу «Кавказ и Меркурий». Поэтому, используя поддержку мощной банковской группы во главе с Санкт-Петербургским международным коммерческим банком, М. П. Боткину и его команде удалось убедить руководство и акционеров «Восточного общества» в необходимости объединения. И хотя на практике процесс слияния должен был занять несколько лет, о новом, самом крупном пароходстве на Волго-Каспийском торговом пути, получившем название «КАМВО», современники говорили как о свершившемся факте. Объединённый флот «КАМВО» располагал более чем 75 пароходами. 44 морских и речных парохода и теплохода всех типов принадлежали «Кавказу и Меркурию», а 42 судна (в основном морские буксиры, грузоперевозчики и танкеры) — «Восточному обществу». Капитал созданного транспортного объединения составлял 36 000 000 руб. (Алексушин, 2020, с. 42).

Инновационная деятельность акционерного общества «Кавказ и Меркурий»

Ещё одной важной составляющей успеха в работе акционерного общества «Кавказ и Меркурий» стало его отношение к техническому прогрессу в сфере судостроения и организации пассажирских и грузовых перевозок. Обладая солидной финансовой базой (т. н. «длинными деньгами») и компетентным управленческим персоналом, компания могла себе позволить инвестировать значительные ресурсы в перспективные, но мало апробированные инновации, активно изучая и внедряя зарубежный и отечественный опыт. Благодаря такой

стратегии общество часто опережало своих конкурентов в борьбе за пассажирские и грузовые потоки. Причём активно использовались перспективные новинки не только в области пароходства, но и в сферах управления, совершенствования береговой и судоремонтной инфраструктуры, организации производства и обслуживания пассажиров, складской деятельности и т. д.

В 1860–1880-е гг. компания активно меняла деревянные суда и пароходы на металлические. Это должно было продлить срок их эксплуатации и значительно сократить затраты на судоремонт. Сокращение количества деревянных судов обещало снизить угрозу пожароопасности, от которой терпели значительные убытки все пароходные компании. Но внедрение подобной инновации вело к увеличению финансовых расходов компании, что вызывало недовольство акционеров. Вопрос о целесообразности подобных расходов не раз выносился на повестку дня собрания акционеров. Так было в 1863 г., в 1866 г. и в другие годы (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 89. Лл. 11–12). На этих собраниях возникали горячие споры об оправданности и окупаемости подобных затрат. Но членам правления во главе с А. П. Жандром удавалось отстаивать избранную линию, добиваться поддержки большинства.

Жёсткие споры в начале 1870-х гг. сопровождали собрания акционеров общества, на которых решался вопрос о замене дров, использовавшихся на пароходах, на нефтяное топливо из Баку. Экономисты пароходства подсчитали, что такой переход, который они должны были осуществить раньше конкурентов, позволил бы в перспективе существенно экономить на топливных затратах. Но первоначально «Кавказ и Меркурий» должно было инвестировать немалые суммы в переоборудование судовых топков, что вызывало недовольство акционеров, так как ударило по доходам пароходства. По этому спору в отчёте правления компании было отмечено, что руководство общества остаётся приверженным принципу, который неоднократно высказывало на всех собраниях, о том, что для получения долговременной прибыли пароходству необходимо быть впереди своих конкурентов (Гессен, 2007, сс. 572–573).

Серьёзным препятствием для развития Волго-Каспийского торгового пути являлось мелководье северной части Каспийского моря, которое не позволяло морским караванам с осадкой кораблей в 12 футов (3,65 м) приближаться на расстояние ближе чем 60 км от береговой линии (Антонов, 1925, сс. 15–16). Для доставки грузов в Астрахань и далее по Волге необходима была перегрузка товаров с глубоководных морских кораблей на суда с более мелкой осадкой (рейдовые суда). По мере развития торгового пути и увеличения товарооборота отсутствие рейдовых судов становилось большой проблемой (Vinogradov, etc., 2022). Поэтому правительство обязало компанию в 1860 г. для сообщения астраханского порта с Каспийским морем построить плоскодонный пароход с «надлежащим количеством барж» (Устав «Кавказ и Меркурий», 1858, п. 14). Все последующие годы акционерное общество наращивало количество своего рейдового флота. Например, только в 1890-е гг.

«Кавказ и Меркурий» построило на собственных верфях на Спасском затоне (Казанская губерния) три новых парохода: товаропассажирские «Императрица Екатерина II» и «Великая княжна Ксения», а также пассажирский «Великая княжна Ольга Николаевна» (Шубин, 1927, с. 613).

Своевременно руководством «Кавказа и Меркурия» была замечена ещё одна перспективная тенденция в развитии судостроения – универсальные грузопассажирские пароходы, разработанные и с успехом применявшиеся в США. В конце 1860-х гг. общество командировало в эту страну своих инженеров для заимствования опыта и изучения технических особенностей устройства американских пароходов (Виноградов & Ещенко, 2021, с. 58). В отличие от пароходов, которые строились в России и Европе, на «американцах» грузы размещали внизу, в трюме, а палубы (обычно две) были рассчитаны на пассажиров. Особо отличались каюты для пассажиров I и II класса, которые были отделаны дорогими материалами, располагали паровым отоплением, ванными комнатами, роскошной мебелью и прочими удобствами. На подобном пароходе имелся один или несколько ресторанов, буфеты, столовая, библиотека, игровые каюты и т. д. Если позволяла погода, путешествующие I-II классами могли гулять по палубе, наслаждаясь окружающими видами (Билибин, 1909, с. 19).

Первые «американские» пароходы, построенные «Кавказом и Меркурием», были исключительно пассажирскими. Их строительство началось в конце 1860-х гг. Основными преимуществами новых пароходов, по мнению руководства компании, должны были стать скоростные качества и непривычные для российских пароходств удобства для пассажиров, а также роскошь убранства. То есть расчёт был на максимальный захват рынка перевозок обеспеченных слоёв населения. Вопрос о месте строительства первого такого корабля стал предметом споров на собрании акционеров компании. Руководству пришлось в очередной раз отстаивать перед акционерами достоинства своего плана строительства нового парохода на одной из бельгийских верфей. В этой же стране должна была быть заказана паровая машина для первого российского «американца». Заключительные сборочно-наладочные работы производились на принадлежащем «Кавказу и Меркурию» Спасском заводе (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 31. Лл. 11–15). Это был большой для того времени пароход, рассчитанный на 1000 пассажирских мест.

Строителям приходилось спешить, ибо конкуренты уже строили пароходы подобного типа. Особенно в этом отношении были удачными действия талантливого предпринимателя Альфонса Александровича Зевеке, который в качестве управляющего «Камско-Волжского пароходного общества» почти одновременно с «Кавказом и Меркурием» запустил программу строительства пароходов американского типа, а затем в середине 1870-х гг. организовал и успешно управлял собственной компанией «Пароходство А. А. Зевеке», являвшейся конкурентом «Кавказа и Меркурия» в сегменте пассажироперевозок (Виноградов & Ещенко, 2021, с. 59).

Первый пароход американского типа получил имя правящего императора – «Александр II». Такое решение, во-первых, демонстрировало близость акционерного общества «Кавказ и Меркурий» к власти, так как с императором явно советовались; во-вторых, было рассчитано на то, что авторитет императора должен был популяризовать среди обеспеченных слоёв населения идею путешествия по Волге на пароходах компании. Это был хорошо рассчитанный рекламный ход, который сработал, и состоятельные пассажиры охотно стали пользоваться роскошными пароходами «американского типа» (Крылов, 1979). В ходу у столичной публики появилось модное выражение «прогуляться до Астрахани» (Виноградов & Ещенко, 2021, сс. 59–60).

Пароход «Император Александр II» был спущен на воду летом 1870 г., практически на год раньше первого «американца» А. А. Зевеке, получившего название «Переворот». Имя царя ко многому обязывало. «Император Александр II» был отделан дорогими материалами и, так же, как «Переворот», поражал современников внутренним убранством и количеством услуг для пассажиров. Известный российский путешественник и бытописатель Василий Иванович Немирович-Данченко во время своего путешествия по Волге был восхищён красотой судна и сравнил его изящный силуэт с прекрасно спроектированной мраморной виллой, плывущей со всеми своими балконами и карнизами (Немирович-Данченко, 1877, сс. 206–209). При дальнейшем строительстве «американцев» инженеры «Кавказа и Меркурия» учли как собственный опыт эксплуатации таких судов, так и опыт других волго-каспийских пароходных компаний и, прежде всего, «Пароходства А. А. Зевеке». Следующие «американцы» стали ещё более вместительными и быстроходными, но самым главным успехом кораблестроителей стало уменьшение их водоизмещения, что было весьма актуально для Волги с её частыми мелководьями. В 1880-е гг. акционерное общество «Кавказ и Меркурий», помимо парохода «Император Александр II», располагало флотилией из четырёх пароходов американского типа с грузоподъёмностью 500 т: «Александр Невский», «Дмитрий Донской», «Пётр I», «Екатерина II» (Шубин, 1927, с. 614).

В 1888 г. «Кавказ и Меркурий» первым в отрасли поставило на своём пароходе «Константин Кавос» новую, более мощную паровую машину «тройного расширения». Эта машина была более экономичной по сравнению с предыдущими моделями и занимала на пароходе меньше места, что позволяло брать на борт больше грузов. Успешному опыту применения парового двигателя «тройного расширения» предшествовала подготовительная работа. По решению правления главный инженер-механик компании А. А. Иессен был направлен в Англию на завод компании «Непир и сыновья» для изучения опыта использования подобных машин (Гессен, 2007, с. 575). Очередная новация была вскоре подхвачена всеми крупными пароходными компаниями, работавшими на Волго-Каспийском торговом пути (Билибин, 1909, с. 25).

Следующей важной ступенью в развитии водных грузоперевозок, которая пришлась на начало XX в., стала замена паровой машины двигателем внутреннего сгорания, выразившаяся в технологическом переходе от парохода к теплоходу. Как отмечал И. А. Шубин, большинство волго-каспийских пароходов с большим недоверием относились к теплоходам, введение которых грозило их разорением, так как на замену требовались значительные денежные средства, которых у компаний не было (1927, с. 823). По этому вопросу развернулись серьёзные баталии и в обществе «Кавказ и Меркурий». Как уже отмечалось выше, данная модернизационная программа в сочетании с другими неблагоприятными факторами привела к серьёзным финансовым трудностям у акционерного общества «Кавказ и Меркурий» на рубеже XIX-XX вв. и к вынужденной отставке председателя правления О. Ф. Рейна. Но следующий руководитель компании М. П. Боткин сумел убедить акционеров в необходимости строительства теплоходов, и новый модернизационный план был принят.

Вслед за акционерным обществом «Братья Артемьевы» «Кавказ и Меркурий» со второй половины 1870-х гг. начало перевозку нефти и нефтепродуктов из Баку в центральные районы страны. Для этих целей обществом в 1878 г. была принята программа строительства нефтеналивного флота, причём конструкции этих барж постоянно совершенствовались (Морозов, 1963, с. 14).

Пароходы часто ломались, а по мере расширения пароводного парка необходимо было создавать собственную ремонтную базу. В 1878 г. Военное министерство передало пароходству «Кавказ и Меркурий» территорию и большую часть имущества военного порта в Астрахани, среди которого был и судоремонтный завод (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 30. Лл. 21-23). На нём проходило ремонтное обслуживание первые пароходы компании. Но его мощностей было недостаточно; к тому же не все рейсы доходили до астраханского порта. Новая ремонтная база компании, превратившаяся к 1880-м гг. в судостроительный завод, была заложена недалеко от Казани, в городе Спаске. Причём мощностей завода вполне хватало, чтобы обслуживать не только заказы «Кавказа и Меркурия», которые являлись приоритетными, но и выполнять судостроительные проекты других пароходств («Кавказ и Меркурий», пароходное о-во (Петербург), 1909, с. 24). Для «Кавказа и Меркурия» на этом предприятии осуществлялась сборка первого парохода американского типа «Император Александр II» и строительство нескольких высококлассных пассажирских пароходов типа «Александр Суворов», считавшихся образцом для пассажирских перевозок (Шубин, 1927, с. 614). За постройку пароходов и создание практичных типов грузовых судов, отличавшихся высокой грузоемкостью и являвшихся образцом для других пароходств, а также за заслуги в обеспечении государственных грузоперевозок в 1896 г. пароходное общество «Кавказ и Меркурий» стало победителем Всероссийской торговой выставки в Нижнем Новгороде, что дало ему право размещать на своих кораблях импе-

раторский герб (Алексушин, 2020, с. 68). К этому же времени окончательно оформился собственный флаг «Кавказ и Меркурий» — бело-сине-красное полотнище с золотыми императорской короной и почтовым рожком на верхней полосе. Ранее, с 1884 г., сотрудники общества стали носить особую униформу компании. Для визуального отличия пароходов компании от конкурентов их стали красить по-особому. Морские суда имели надстройку белого, а корпус — соответственно, чёрного цвета. Корпус речных судов компании был белым, а дымовые трубы — чёрными (Билибин, 1909, с. 23).

Выводы

Важной составляющей государственного организационно-экономического механизма освоения обширных окраинных территорий Российской империи являлись крупные частно-государственные коммерческие организации (партнёрства), сочетавшие в себе предпринимательскую инициативу с организационными и финансовыми возможностями государства. Одним из ярких примеров реализации подобных проектов представляется образование в 1858 г. акционерного общества «Кавказ и Меркурий», деятельность которого была направлена на создание транспортного коридора, связывавшего в единое целое волжский торговый путь с акваторией Каспийского моря, что позволило включить природные ресурсы южных регионов, в частности нефть и нефтепродукты Баку и Урало-Эмбинских месторождений в единое экономическое пространство страны. Помимо задачи освоения Волго-Каспийского транспортного пути акционерное общество стало одним из инструментов «мягкой силы» в конкурентной борьбе Российской империи с западными державами за влияние в Персии.

Поддержка деятельности пароходной компании «Кавказ и Меркурий» со стороны государства выражалась в конкретных обязательствах со стороны различных правительственных ведомств, а также в значительных суммах бюджетных средств, выделявшихся для её поддержки. Так, для укрепления позиций акционерного общества на Каспийском море государство продало ему по льготным ценам часть кораблей Каспийской военной флотилии. Пароходы «Кавказа и Меркурия» получили от государства монопольное право на перевозку через Каспийское море военных грузов, амуниции, продовольствия для воинских частей, почты и т. д., за что общество ежегодно получало из бюджета не менее 350 000 руб. Особенно важную роль сыграла государственная поддержка на начальном этапе развития пароходства, позволившая ему занять лидирующие позиции на Волго-Каспийском транспортном пути.

Создание эффективной системы менеджмента на всех уровнях функционирования компании также являлось существенным элементом успеха её деятельности. Как показывает шестидесятилетняя история пароходства, ставка на квалифицированные управленческие кадры при строгом контроле со стороны собрания акционеров позволила «Кавказу и Меркурию» устойчиво

занимать лидирующие позиции в сфере транспортных перевозок, успешно обгоняя конкурентов. Сочетая результативные методы руководства с эффективным использованием административного ресурса государства, руководство общества стабильно обеспечивало высокую прибыль компании, благодаря чему акционеры ежегодно получали дивиденды по своим акциям, а само пароходство — новые преференции.

Ещё одной причиной успеха в работе акционерного общества «Кавказ и Меркурий» стало его отношение к техническому прогрессу в сфере судостроения и организации пассажирских и грузовых перевозок. Обладая солидным капиталом и компетентным персоналом, компания инвестировала ресурсы в перспективные инновации, активно изучая и внедряя зарубежный и отечественный опыт. Благодаря такой стратегии «Кавказ и Меркурий» зачастую опережало своих конкурентов в борьбе за пассажирские и грузовые потоки. Причём компания активно использовала новые технологии не только в области пароходства, но и в сферах управления, совершенствования береговой и судоремонтной инфраструктуры, организации производства и обслуживания пассажиров, складской деятельности и т. д.

Финансирование

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 25-28-00920 «Организационно-экономический механизм трансформации Волго-Каспийского транзитного маршрута в период первой российской индустриализации (середина XIX — начало XX в.)», <https://rscf.ru/project/25-28-00920/>

The research was carried out at the expense of a grant from the Russian Science Foundation No. 25-28-00920 “Organizational and economic mechanism of transformation of the Volga-Caspian transit route during the first Russian industrialization (mid-19th — early 20th centuries)”, <https://rscf.ru/project/25-28-00920/>

Список литературы

- Vinogradov, S. V., Savelyeva, E. V., Likholet, O. V., & Khotinetskiy, O. N. (2022). Problems of Transport Communication Development on the Caspian Sea in the Context of the Discussion on the Construction of the Caspian-Volga Channel in the Early 20th Century. *Journal of Frontier Studies*, 7(3), 140–152. <https://doi.org/10.46539/jfs.v7i3.427>
- Алексеев, В. В., Алексеева, Е. В., Богатырева, О. Н., Дашкевич, Л. А., Ермакова, О. К., Зубков, К. И., Казакова-Апкаримова (Апкаримова), Е. Ю., Корепанов, Н. С., Курлаев, Е. А., Микитюк, В. П., Неклюдов, Е. Г., Нефедов, С. А., Нечаева, М. Ю., Побережников, И. В., Пьянков, С. А., Рукосуев, Е. Ю., & Тулисов, Е. С. (2016). *Акторы российской имперской модернизации (XVIII--начало XX в.): Региональное измерение*. Банк культурной информации.
- Алекушин, Г. В. (2020). *Развитие транспорта дореволюционной Волги*. Типография «Прайм».

- Антонов, Н. (1925). *Нижняя Волга, как судоходный путь*. Северная Кавказская плановая комиссия при Краевом исполнительном комитете.
- Арсентьев, В. М. (2013). Акционерные формы промышленного предпринимательства России XIX века в дореформенный период (на примере Среднего Поволжья). *Экономическая История*, 2, 24–37.
- Бакалдина, Е. В. (2017). Деятельность М.П. Боткина в Санкт-Петербургском городском управлении. В *Исторические Боткинские чтения* (с. 123–148). Издание СПбМИСР.
- Билибин, И. А. (1909). *Краткий очерк деятельности пароходного общества «Кавказ и Меркурий»*. 1858–1908. Типография товарищества А. С. Суворина.
- Бовыкин, В. И., & Сорокин, А. К. (Ред.). (1997). *Предпринимательство и предприниматели России от истоков до начала XX века*. Росспэн.
- Бовыкин, В. И., Сорокин, А. К., & Петров, Ю. А. (1997). Эволюция хозяйства и развитие капиталистического предпринимательства на путях перехода России к рыночной экономике. В В. И. Бовыкин & А. К. Сорокин (Ред.), *Предпринимательство и предприниматели России от истоков до начала XX века* (с. 47–107). Росспэн.
- Виноградов, С. В., & Ещенко, Ю. Г. (2021). Конкуренция новаторов: О некоторых особенностях развития волжского судоходства в 1870-х - 1880-х гг. 6, 55–61. <https://doi.org/10.24412/2308-264X-2021-6-55-61>
- Высочайше утвержденный Устав «Восточного Общества товарных складов и транспортирования товаров с выдачей ссуд», № 9626. (1893). В *Полное собрание законов Российской империи*. Собр. 3 (Т. 13, сс. 313–325).
- Высочайше утвержденный Устав Соединенного Общества пароходства и торговли по Каспийскому морю, рекам Волга, Ока, Кама и их притокам под фирмою «Кавказ и Меркурий», № 33174. (1858). В *Полное собрание законов Российской империи*. Собр. 2 (сс. 652–662).
- Гессен, В. Ю. (2007). Структура акционерных обществ и методы управления ими в России (на примере некоторых крупных пароходств). В М. Н. Барышников & А. Л. Дмитриев (Ред.), *Очерки истории российских фирм: Вопросы собственности, управления, хозяйствования* (с. 413–658). Издательский дом Санкт-Петербургского государственного университета.
- Голицын, Ю. П. (2003). *Фондовый рынок дореволюционной России: Очерки истории* (3-е, переработанное и дополненное изд.). Деловой экспресс.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (1851-1917). Ф. 746. Оп. 1. Д. 12.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (1851-1917). Ф. 746. Оп. 1. Д. 13.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (1851-1917). Ф. 746. Оп. 1. Д. 18.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (1851-1917). Ф. 746. Оп. 1. Д. 22.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (1851-1917). Ф. 746. Оп. 1. Д. 30.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (1851-1917). Ф. 746. Оп. 1. Д. 31.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (1851-1917). Ф. 746. Оп. 1. Д. 89.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (1851-1917). Ф. 746. Оп. 1. Д. 166.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (1851-1917). Ф. 746. Оп. 1. Д. 172.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (1851-1917). Ф. 746. Оп. 1. Д. 202.

- Крылов, А. Н. (1979). *Мои воспоминания* (7-е изд.). Судостроение.
- Морозов, Н. П. (1963). *Вопросы истории развития нефтеперевозок на Волге: (Дореволюционный период)*.
- Немирович-Данченко, В. И. (1977). *По Волге: Очерки и впечатления летней поездки*. И.Л. Тузов.
- Новосельский, Н. А. (1881). *Социальные вопросы в России*. Типография В. В. Комарова.
- Новосельский, Н. А. (1883). *Средства к подъему производительных сил России*. Типография А.М. Котомина и Ко.
- Об изменении Устава «Восточного Общества товарных складов и транспортирования товаров с выдачей ссуд», № 12973. (1896). В *Полное собрание законов Российской империи*. Собр. 3 (Т. 16, сс. 463–467).
- Пыжиков, А. В. (2018). *Взлёт над пропастью. 1890-1917 годы*. Концептуал.
- Соловьева, А. М. (1997). Железнодорожные «короли» России. П. Г. фон Дервиз и С. С. Поляков. В В. И. Бовыкин & А. К. Сорокин (Ред.), *Предпринимательство и предприниматели России от истоков до начала XX века* (сс. 266–286). Росспэн.
- Справочник по пароходам, перевозившим пассажиров в бассейне Волги*. (2025, март 1). Факты, события. <https://oldriver.ru/ships/e-1526.php?cssf=STNOBASEBLACK.css>
- Фурсов, К. А. (2006). *Держава-купец: Отношения Английской Ост-индийской Компании с английским государством и индийскими патримониями*. КМК.
- Шубин, И. А. (1927). *Волга и Волжское судоходство: История, развитие и современное состояние судоходства и судостроения*. Транспечать НКП.

References

- Alekseev, V. V., Alekseeva, E. V., Bogatyreva, O. N., Dashkevich, L. A., Ermakova, O. K., Zubkov, K. I., Kazakova-Apkarimova (Apkarimova), E. Yu., Korepanov, N. S., Kurlaev, E. A., Mikityuk, V. P., Neklyudov, E. G., Nefedov, S. A., Nechaeva, M. Yu., Poberezhnikov, I. V., P'yankov, S. A., Ruko-suev, E. Yu., & Tulisov, E. S. (2016). *Actors of Russian imperial modernization (18th-early 20th centuries): The regional dimension*. Bank of Cultural Information. (In Russian).
- Aleksushin, G. V. (2020). *The development of transport on the pre-revolutionary Volga*. Prime Printing House. (In Russian).
- Antonov, N. (1925). *The Lower Volga as a navigable route*. North Caucasus Planning Commission under the Regional Executive Committee. (In Russian).
- Arsent'ev, V. M. (2013). Joint-stock forms of industrial entrepreneurship in 19th-century Russia in the pre-reform period (the case of the Middle Volga region). *Economic History*, 2, 24–37. (In Russian).
- Bakaldina, E. V. (2017). The activities of M. P. Botkin in the St. Petersburg city administration. In *Historical Botkin Readings* (pp. 123–148). St. Petersburg Interregional Institute of Social Sciences Press. (In Russian).
- Bilibin, I. A. (1909). *A brief outline of the activities of the steamship company "Caucasus and Mercury," 1858–1908*. Printing House of the Partnership of A. S. Suvorin. (In Russian).
- Bovykina, V. I., & Sorokin, A. K. (Eds.). (1997). *Entrepreneurship and entrepreneurs of Russia from the origins to the beginning of the 20th century*. ROSSPEN. (In Russian).

- Bovykina, V. I., Sorokin, A. K., & Petrov, Yu. A. (1997). The evolution of the economy and the development of capitalist entrepreneurship on Russia's path of transition to a market economy. In V. I. Bovykina & A. K. Sorokin (Eds.), *Entrepreneurship and entrepreneurs of Russia from the origins to the beginning of the 20th century* (pp. 47–107). ROSSPEN. (In Russian).
- Directory of steamships that carried passengers in the Volga River basin.* (2025, March 1). Facts, Events. <https://oldriver.ru/ships/e-1526.php?cssf=STNOBASEBLACK.css> (In Russian).
- Fursov, K. A. (2006). *Merchant power: The relations of the English East India Company with the English state and Indian patrimonies*. KMK. (In Russian).
- Gessen, V. Yu. (2007). The structure of joint-stock companies and methods of managing them in Russia (the case of several large steamship companies). In M. N. Baryshnikov & A. L. Dmitriev (Eds.), *Essays on the history of Russian firms: Issues of ownership, management, and economic activity* (pp. 413–658). St. Petersburg State University Press. (In Russian).
- Golitsyn, Yu. P. (2003). *The stock market of pre-revolutionary Russia: Essays on history* (3rd rev. and expanded ed.). Business Express. (In Russian).
- Krylov, A. N. (1979). *My memoirs* (7th ed.). Shipbuilding. (In Russian).
- Morozov, N. P. (1963). *Issues in the history of the development of oil transportation on the Volga (the pre-revolutionary period)*. (In Russian).
- Nemirovich-Danchenko, V. I. (1977). *Along the Volga: Essays and impressions of a summer trip*. I. L. Tuzov. (In Russian).
- Novosel'skii, N. A. (1881). *Social questions in Russia*. V. V. Komarov Printing House. (In Russian).
- Novosel'skii, N. A. (1883). *Means for boosting Russia's productive forces*. A. M. Kotomin & Co. Printing House. (In Russian).
- On amending the Charter of the "Eastern Society of commodity warehouses and transportation of goods with the issuance of loans,"* No. 12973. (1896). In *Complete collection of laws of the Russian Empire* (Collection 3, Vol. 16, pp. 463–467). (In Russian).
- Pyzhikov, A. V. (2018). *A takeoff over the abyss: 1890–1917*. Kontseptual. (In Russian).
- Shubin, I. A. (1927). *The Volga and Volga shipping: History, development, and the contemporary state of navigation and shipbuilding*. Transpechat of the People's Commissariat of Communications. (In Russian).
- Soloveva, A. M. (1997). Russia's railroad "kings": P. G. von Derviz and S. S. Polyakov. In V. I. Bovykina & A. K. Sorokin (Eds.), *Entrepreneurship and entrepreneurs of Russia from the origins to the beginning of the 20th century* (pp. 266–286). ROSSPEN. (In Russian).
- State Archive of Astrakhan Oblast (SAAO). (1851–1917). F. 746, In. 1, C. 12. (In Russian).
- State Archive of Astrakhan Oblast (SAAO). (1851–1917). F. 746, In. 1, C. 13. (In Russian).
- State Archive of Astrakhan Oblast (SAAO). (1851–1917). F. 746, In. 1, C. 166. (In Russian).
- State Archive of Astrakhan Oblast (SAAO). (1851–1917). F. 746, In. 1, C. 172. (In Russian).
- State Archive of Astrakhan Oblast (SAAO). (1851–1917). F. 746, In. 1, C. 18. (In Russian).
- State Archive of Astrakhan Oblast (SAAO). (1851–1917). F. 746, In. 1, C. 202. (In Russian).
- State Archive of Astrakhan Oblast (SAAO). (1851–1917). F. 746, In. 1, C. 22. (In Russian).
- State Archive of Astrakhan Oblast (SAAO). (1851–1917). F. 746, In. 1, C. 30. (In Russian).
- State Archive of Astrakhan Oblast (SAAO). (1851–1917). F. 746, In. 1, C. 31. (In Russian).

State Archive of Astrakhan Oblast (SAAO). (1851–1917). F. 746, In. 1, C. 89. (In Russian).

Supremely approved Charter of the “Eastern Society of commodity warehouses and transportation of goods with the issuance of loans,” No. 9626. (1893). In *Complete collection of laws of the Russian Empire* (Collection 3, Vol. 13, pp. 313–325). (In Russian).

Supremely approved Charter of the United Society of Steamship Navigation and Trade on the Caspian Sea, the Volga, Oka, Kama rivers and their tributaries, under the firm name “Caucasus and Mercury,” No. 33174. (1858). In *Complete collection of laws of the Russian Empire* (Collection 2, pp. 652–662). (In Russian).

Vinogradov, S. V., & Eshchenko, Yu. G. (2021). Competition among innovators: On certain features of the development of Volga shipping in the 1870s–1880s. *Modern Scientific Thought*, 6, 55–61. <https://doi.org/10.24412/2308-264X-2021-6-55-61> (In Russian).

Vinogradov, S. V., Savelyeva, E. V., Likholet, O. V., & Khotinetskiy, O. N. (2022). Problems of Transport Communication Development on the Caspian Sea in the Context of the Discussion on the Construction of the Caspian-Volga Channel in the Early 20th Century. *Journal of Frontier Studies*, 7(3), 140–152. <https://doi.org/10.46539/jfs.v7i3.427>