

ИСТОРИЯ / HISTORY

Дальний Восток и перспективы судоходных операций Добровольного флота

© 2023

DOI: 10.31857/S013128120025966-3

Барышников Михаил Николаевич

Доктор исторических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой истории Института истории и социальных наук Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена (адрес: 191186, Санкт-Петербург, наб. реки Мойки, 48). ORCID: 0000-0002-0636-8864. E-mail: barmini@list.ru

Статья поступила в редакцию 08.04.2022.

Аннотация:

Исследуется роль Добровольного флота в развитии судоходства между европейскими и дальневосточными регионами России в 1891–1914 гг. В статье представлена первая комплексная оценка эффективности государственного судоходного предприятия и внесен вклад в оценку коммерческих показателей морских грузовых и пассажирских перевозок в Российской империи. Эмпирический анализ демонстрирует устойчивую взаимосвязь между государственной поддержкой и стабильностью каботажных операций. Вместе с тем я нахожу, что рост доходности государственной компании был в основном обусловлен увеличением прибыли от перевозки коммерческих грузов. Используя архивные документы, корпоративную статистику и думские дебаты, показывается, что попытки увеличить объемы и активность межрегиональных перевозок привели к серьезным изменениям в принципах государственного регулирования; что истоки реформы лежали в желании поддержать скорее грузовые, а не пассажирские перевозки; что реформа характеризовалась сотрудничеством между чиновниками и деловыми кругами; что законодательные акты (1892, 1902, 1912, 1914), хотя и несовершенные в некоторых отношениях, создавали основы для будущего государственно-частного партнерства. Это согласуется с выводами о том, что развитие транспортного бизнеса в значительной степени определялось увеличением доходов вследствие преобразований в инфраструктурном секторе России, региональными новациями правительства и частными интересами, связанными с процессами трансграничного торгового взаимодействия. Приведенные данные подтверждают аргументы в пользу того, что государственная поддержка могла ускорить преобразования в судоходном бизнесе и способствовать коммерческой ориентации в деятельности государственной компании.

Ключевые слова:

Дальний Восток, Добровольный флот, судоходство, грузовые перевозки, государственные субсидии, бизнес, интересы.

Для цитирования:

Барышников М.Н. Дальний Восток и перспективы судоходных операций Добровольного флота // Проблемы Дальнего Востока. 2023. № 3. С. 159–174.

DOI: 10.31857/S013128120025966-3.

Операциям Добровольного флота на дальневосточном направлении сопутствовал ряд управленческих решений, связанных с координацией казенных и коммерческих интересов в работе этого крупнейшего в Российской империи государственного судоходного предприятия. Реализация соответствующих решений в конце XIX — начале XX вв. обеспечивалась согласованием ведомственных и частных предположений, находивших отражение в деятельности руководителей (членов комитета) Флота. Особенностью управления делами пароходства, отличавшим его от акционерных компаний, являлась постоянная готовность к осуществлению мер мобилизационного характера. Это было пред-

приятие, суда которого при общей или частичной мобилизации немедленно передавались во временное распоряжение или собственность правительственных учреждений¹. Цель данной статьи — определить результаты функционирования Добровольного флота на дальневосточном направлении как в плане решения членами комитета стоявших перед ними государственных и коммерческих задач, так и с точки зрения общей направленности развития судоходных операций в 1891–1914 гг. Принимается во внимание, что именно с 1890-х гг. был остро поставлен вопрос о необходимости расширения и укрепления морской связи Европейской России с ее дальневосточной окраиной². Изменения в деятельности пароходства рассматриваются в контексте разработки и применения более сложных институциональных механизмов (правовых и неформальных), предназначенных для нахождения и поддержания баланса интересов в процессе реализации транспортным предприятием стратегических и оперативных целей. Успехи функционирования Флота связываются со способностью все более широкого круга заинтересованных сторон действовать в рамках согласованного баланса предпочтений, иначе говоря — от умения использовать его возможности в деле повышения эффективности судоходных операций. При этом учитываются три проблемы управления отношениями с заинтересованными сторонами³ (частными лицами, фирмами, общественными и государственными учреждениями) в целях устойчивого развития дальневосточного региона России: обеспечение роста конкретной заинтересованности тех или иных сторон в сфере морских перевозок, оформление взаимных интересов в области каботажного и международного судоходства на основе этих конкретных предпочтений и расширение возможностей заинтересованных сторон выступать в качестве посредников при реализации курса на региональное устойчивое развитие. Изучение восточного направления коммерческих операций пароходства представляет основную часть работы, поскольку позволяет включить качественно новый набор эмпирических данных в литературу по истории бизнеса, в которой в подавляющем большинстве преобладают данные и вопросы, связанные с развитыми странами Западной Европы и Северной Америки⁴.

Поиск оптимальной модели функционирования Флота в 1880–1890-е гг.

Учрежденный на общественные пожертвования в 1878 г. Добровольный флот стал получать с 1883 г. ежегодные казенные субсидии в 600 тыс. руб. с сопутствующей передачей его дел в ведение Морского министерства. 1880-е гг., когда ориентиром для правительства и деловых кругов выступало развитие внутрироссийского судоходства⁵, явились периодом «далеко не благоприятным» для деятельности предприятия⁶. В общественных и правительственных кругах возникла дискуссия по поводу возможной переда-

¹ Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота/ авторский коллектив: В.П. Пузырев (руководитель), В.Д. Скугарев, А.В. Басов, Н.Ю. Березовский, В.Г. Реданский. М., 1995. С. 203–204.

² Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке в эпоху капитализма и первые годы советской власти (1860–1925 гг.). Владивосток, 1979. С. 235.

³ Hörisch J., Freeman R.E., Schaltegger S. Applying stakeholder theory in sustainability management: links, similarities, dissimilarities, and a conceptual framework // *Journal Organization and Environment*. 2014. Vol. 27. No. 4. Pp. 328–346.

⁴ Austin G., Dávila C., Jones G. The Alternative Business History: Business in Emerging Markets // *Business History Review*. 2017. Vol. 91. No. 3 (a special issue on methodologies). Pp. 537–569.

⁵ Sakon Y. The Launch of the Volunteer Fleet: Late Imperial Russia and the “Empire Route” // *Asian Review of World Histories*, 2022. Vol. 10. No. 2. Pp. 182–204.

⁶ Поггенполь М. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-ти летнего его существования. СПб., 1903. С. 193.

чи его судов акционерному Русскому обществу пароходства и торговли (РОПиТ), к этому времени имевшему большой опыт каботажных и международных перевозок. В 1888 г. была опубликована брошюра, остающаяся до настоящего времени единственной попыткой дать развернутый, хотя и не лишенный субъективных оценок, анализ представленных в операциях двух компаний государственных и коммерческих интересов. М.И. Кази, автор публикации, трудился в РОПиТ с 1858 г., с 1867 г. – в должности помощника распорядительного директора по «морской части». В 1876 г., после ухода из компании, М.И. Кази занял пост управляющего Балтийским судостроительным и механическим заводом. Одновременно с 1884 г. он состоял председателем правления паевого Товарищества Архангельско-Мурманского срочного пароходства (фирма функционировала в рамках государственно-частного партнерства), с 1894 г. — председателем Императорского Русского технического общества⁷. Оценивая цели, сопутствующие учреждению и деятельности РОПиТ и Добровольного флота, М.И. Кази подчеркивал значимость государственных, прежде всего политических целей, в то время как экономические играли второстепенную, хотя и «естественную» роль. Вместе с тем для него «высокий нравственный интерес» представляла судьба именно Добровольного флота⁸. Автор считал неверными суждения о том, что успехи РОПиТ были связаны с развитием деловых операций, в то время как его конкурент находился в казенном управлении, и именно по этой причине не работал коммерчески нерационально и даже убыточно для правительства. Главная проблема, пояснял М.И. Кази, заключалась в отсутствии в деятельности Флота необходимого согласования государственных и коммерческих интересов. Первые (государственные потребности) вполне могли соответствовать требованиям «живого» дела при условии повышения качества работы управленческого аппарата, а также соблюдения «действительного контроля и полного обеспечения интересов казны»⁹.

Отметим, что тезисы М.И. Кази в защиту казенных интересов в работе Добровольного флота появились накануне принятия Россией нового таможенного тарифа. С 1891 г., с переходом правительства к протекционистской политике, операции компании пережили серьезные изменения. В 1892 г. последовало Высочайше утвержденное Временное положение о Флоте, которое наделяло его обязанностью в течении последующих 10 лет содержать восточную линию, включавшую срочное почтовое и товарно-пассажирское сообщение между Одессой и портами Дальнего Востока и «вообще, содействовать развитию отечественной торговли». Вторым по значимости пунктом указывалось, что операции Флота будут осуществляться на «коммерческом основании»¹⁰. В последующие годы положение транспортного предприятия значительно упрочилось. Однако эффективность его деятельности по-прежнему характеризовалась неоднозначными показателями, находившими отражение в динамике и доходности каботажных и международных перевозок.

В начале 1890-х гг. проблема доходности работы Добровольного флота приобрела для его руководства и правительственных чиновников особую актуальность в связи с начавшимся строительством Транссибирского железнодорожного пути. В ближайшей перспективе магистраль могла составить серьезную конкуренцию морским перевозкам между европейскими и дальневосточными регионами страны. Вместе с тем возведение Транссиба позволяло значительно нарастить объемы вывозимых во Владивосток грузов, прежде всего рельсов и скреплений. Еще одним значимым фактором, определившим ин-

⁷ Федоров Е. Михаил Ильич Кази. Биографический очерк. СПб. 1897. С. 37–38.

⁸ Кази М.И. Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством. СПб., 1888. С. 4.

⁹ Кази М.И. Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством. СПб., 1888. С. 46.

¹⁰ Временное положение о Добровольном флоте. СПб., 1896. С. 1.

терес правительства к развитию судоходства на Дальнем Востоке, стали итоги китайско-японской войны 1894–1895 гг. Усиление геополитических позиций Японии требовало принятия адекватных решений, в том числе в сфере морских коммуникаций. По согласованию с министром финансов С.Ю. Витте и при содействии управляющего Морским министерством Н.М. Чихачева Добровольному флоту была выделена беспроцентная ссуда в 2,7 млн руб. для постройки трех грузовых пароходов. В 1896 г. все три судна стали совершать рейсы по восточной линии. Одновременно компания смогла избавиться от трех убыточных пароходов, приобретенных в первые годы своей деятельности. Их покупателями стало Морское ведомство¹¹. С 1891 по 1896 г. количество совершаемых плаваний на Дальний Восток судов увеличилось с 6 (7 рейсов) до 13 (18 рейсов). К концу 1890-х гг. система морского транзита в восточном направлении оставалась более эффективной в сравнении с сухопутной торговлей. Например, китайский чай, доставляемый в Одессу на судах компании, попадал на русский рынок значительно быстрее в сравнении с транзитом через Монголию. Дешевле были и расходы на доставку одного ящика чая морским путем¹². В целом, с 1891 по 1901 г. ежегодные грузовые перевозки по восточной линии выросли с 12 до 59,3 тыс. тонн. В этот же период последовало заметное увеличение чистой прибыли пароходства. С 1893 по 1901 г. ее размеры составляли от 1,2 до 2,1 млн руб.¹³

Развитие операций Добровольного флота сопровождалось ростом конкуренции со стороны отечественных и иностранных судоходных фирм. В 1898 г. при участии банкирского дома Е. Ашкенази учреждается акционерное Русское Восточно-Азиатское пароходство (РВАП). Появление нового игрока в сфере каботажных перевозок вызвало сближение интересов двух других крупных компаний. РОПиТ предоставило в распоряжение Добровольного флота ряд грузовых судов и, кроме того, заказало постройку нескольких пароходов для ближневосточных линий. Со своей стороны РВАП приобрело в 1899 г. пароход «Лилия», по размеру повторявший крупные морские суда Добровольного флота. В 1900 г. Общество уже осуществляла перевозки на Дальний Восток четырьмя пароходами, каждый из которых имел грузоподъемность более 6 тыс. тонн. В 1901 г. компании удалось войти в соглашение с Северным пароходным обществом (СПО) по вопросу о координации объемов и направлений грузовых перевозок. По итогам года выручка РВАП составила 1,814 млн рублей, чистая прибыль — 273,3 тыс. рублей при дивидендных выплатах в 9 % на акцию¹⁴. Пример деятельности этого пароходства свидетельствовал о способности конкурентов Добровольного флота, не имевших доступа к казенным заказам, быстро наращивать объемы коммерческих грузоперевозок. К концу 1890-х гг. из Одессы на Дальний Восток уже совершали рейсы 40 российских и иностранных океанских судов, грузоподъемность которых превышала 80 тыс. тонн¹⁵.

Наращение кризисных явлений в работе пароходства в 1901–1907 гг.

Изменения, происходившие на рынке судоходных услуг, в значительной мере были связаны с вступившим в силу 1 января 1900 г. законом о большом каботаже, который давал российским судоходным компаниям исключительное право на срочное морское сообщение с Дальним Востоком. В следующем году, с завершением строительства

¹¹ Яровой В.В. Добровольный флот. СПб., 2010. С. 10.

¹² Хамзин И.Р. Система морского транзита русско-китайской торговли в 80–90-е годы XIX века // *Вестник Пермского университета*. 2022. История. № 2. С. 162.

¹³ Поггенполь М. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-ти летнего его существования. СПб., 1903. С. 240–241.

¹⁴ Указатель действующих в империи акционерных предприятий / под общей редакцией В.А. Дмитриева-Мамонова. СПб., 1903. С. 652.

¹⁵ *Русское судоходство*. 1905. № 11. С. 187–188.

Китайско-Восточной железной дороги, открылось движение поездов по Транссибу. Рост конкуренции на восточном направлении морских и сухопутных перевозок обернулся сокращением объема операций, осуществляемых Добровольным флотом. Особенно заметно это отразилось на пассажиропотоке. В 1901–1903 гг. соответствующий показатель снизился с 60,9 до 25,8 тыс. человек¹⁶. Три больших океанских парохода («Москва», «Смоленск» и «Херсон»), ориентированных на пассажирские перевозки, почти не участвовали в обслуживании восточной линии. По итогам 1902 г. Добровольный флот впервые за пятнадцать лет отчитался о серьезных убытках, превысивших 250 тыс. руб. Председатель комитета П.Ф. Юрьев был вынужден констатировать серьезные проблемы в деятельности пароходства¹⁷.

При обсуждении в 1901 г. в Государственном совете нового Положения, регламентирующего работу Флота на восточном направлении, подчеркивалось, что коммерческие операции должны стать единственным способом получения средств для его существования и дальнейшего развития¹⁸. Что касается поддержки компании со стороны властей, то она планировалась в виде ежегодных субсидий в 600 тыс. рублей на протяжении последующих десяти лет¹⁹. Ориентация на коммерческие перспективы судоходной деятельности не встретила поддержки у руководства Флота. Вслед за утверждением императором Николаем II Положения (4 февраля 1902 г.) члены комитета решили в первую очередь заняться сокращением эксплуатационных расходов. Из 15 принадлежащих компании морских судов²⁰, 4 быстроходных парохода крейсерского типа («Херсон», «Москва», «Смоленск» и «Орел») были переведены в резервное состояние. Одновременно П.Ф. Юрьев обратился к членам комитета с предложением самостоятельно разработать план вывода пароходства из кризисного состояния. На протяжении 1903 г. Юрьев пытался согласовывать интересы представителей различных министерств (Морское министерство, Министерство финансов, Военное министерство и Государственный контроль) в составе комитета. В первую очередь речь шла об открытии новой судоходной линии, призванной связать один из балтийских портов с Нью-Йорком. На межконтинентальные рейсы предполагалось направить находившиеся в резерве четыре парохода. Кроме того, в связи с достигнутой в апреле 1903 г. договоренностью между Министерством финансов и РОПиТ о рейсах в Персидский залив с сопутствующей доставкой мусульманских паломников в Аравию²¹, обсуждался вопрос об участии в таких перевозках Добровольного флота. С этой целью предполагалось войти в соглашение с распорядительным директором РОПиТ О.Л. Радловым, активно заявившим о себе на переговорах с правительственными чиновниками. Однако начавшаяся русско-японская война не позволила П.Ф. Юреву реализовать задуманное.

В 1902–1903 гг. работа линии между Одессой и Владивостоком сохраняла положительную динамику. Последовал рост объема доставляемых грузов с 49 858 до 55 862 тонн²². Иная ситуация наблюдалась в перевозках с востока на запад. Вслед за началом ихэтуаньского (боксерского) восстания в Китае Добровольный флот заметно сократил масштабы дальневосточного каботажа. Восемь судов перешли в распоряжение Военного

¹⁶ Добровольный флот. Правление. Отдел коммерческий. Статистика движения грузов и пассажиров. 1912 г. Пг., 1914. [без нумерации страниц]

¹⁷ Отчет Комитета Добровольного флота за 1902 год. СПб., 1903. С. 1–4.

¹⁸ Поггенголь М. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-ти летнего его существования. СПб., 1903. С. 203.

¹⁹ РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 24. Л. 14.

²⁰ Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1902 г. СПб., 1902. С. 336–337.

²¹ РГИА. Ф. 678. Оп. 1. Д. 1385. Л. 51–52.

²² Добровольный флот. Правление. Отдел коммерческий. Статистика движения грузов и пассажиров. 1912.

министерства, еще один пароход усилил эскадру судов в Тихом океане в качестве вооруженного артиллерией крейсера²³. Постоянное снижение грузопотока между Владивостоком и Одессой завершилось в 1903 г. показателем в 27 169 тонн. Наблюдавшееся к этому времени падение интереса отечественных и иностранных коммерсантов к деловым операциям особенно наглядно проявилось в сравнении с данными 1899 г., когда вывоз с Дальнего Востока составил 38 475 тонн²⁴.

С началом русско-японской войны пароходство прекратило срочное сообщение по восточной линии. В соответствии с Положением о Добровольном флоте ряд его судов поступил во временное распоряжение правительства. Изменения последовали также в составе комитета Флота в связи с кончиной в сентябре 1904 г. П.Ф. Юрьева. Руководство пароходством возглавил вице-адмирал Н.А. Зеленой. Вслед за этим обновился состав комитета. Свои посты сохранили только двое его членов — М.Ф. Белкин от Морского министерства и Н.В. Герасимов от Министерства финансов. Учитывая большие убытки от закрытия восточной линии во время войны с Японией, в комитете согласовали решение об открытии новой, западной линии. Речь шла о товарно-пассажирском сообщении с Северной Америкой. В связи с этим Добровольный флот ожидала широкая реорганизация. Предприятия должны были пополнить новые морские лайнеры, а местом их размещения предполагалось сделать один из балтийских портов. Пароходы «Саратов», «Нижний Новгород» и «Кострома» планировалось использовать для перевозки войск и вооружений между российскими портами на Черном море. Ожидалось также значительное увеличение численности судовых команд.

В начале 1906 г. в Министерстве торговли и промышленности прошли заседания Особого совещания под председательством товарища министра М.М. Федорова. При обсуждении перспектив работы Флота первоочередными были названы потребности обеспечения пароходного сообщения по восточной линии, а также трансграничных и межрегиональных перевозок на Дальнем Востоке. Главная проблема, рассмотрение которой не вошло в повестку заседаний и с которой Флоту неминуемо предстояло столкнуться, заключалась в конкуренции со стороны РВАП и СПО. Так, РВАП уже обеспечивало рейсами семь линий предполагаемых направления судоходства (в скобках указаны обязательные для захода судов порты): между Одессой и Владивостоком (Коломбо и Сингапур); Одессой и Николаевском (Сингапур и Владивосток); Петербургом и Владивостоком (Коломбо); Владивостоком, Нагасаки и Шанхаем; Владивостоком и Цуругой; Владивостоком и корейскими портами, Нагасаки и Шанхаем; Владивостоком и Николаевском на Амуре (порты Татарского пролива). Имевшиеся у Добровольного флота сложности при организации каботажных и трансграничных перевозок подтвердили итоги 1906 г. При некотором увеличении грузопотока между Одессой и Владивостоком до 28 461 тонн, в обратном направлении он едва превысил 7 тыс. тонн. Общий пассажиропопоток по восточной линии сократился до минимального показателя — 8 957 человек²⁵.

Пытаясь выправить положение, члены комитета решили форсировать открытие коммерческой (не имевшей правительственной субсидии) пароходной линии между Либавой и Нью-Йорком. В 1906 г. были совершены первые межконтинентальные рейсы, главным образом ориентированные на перевозку эмигрантов. Результаты оказались разочаровывающими. В обоих направлениях суда следовали почти пустыми. Обязанность предоставлять паспортные данные при покупке билетов (иностранцы пароходства это требование игнорировали), а также разразившийся в США финансово-экономический кризис, не способствовали популярности рейсов. По итогам 1907 г. пассажироперевозки

²³ Яровой В.В. Добровольный флот. СПб., 2010. С. 10.

²⁴ Добровольный флот. Правление. Отдел коммерческий. Статистика движения грузов и пассажиров. 1912 г.

²⁵ Добровольный флот. Правление. Отдел коммерческий. Статистика движения грузов и пассажиров. 1912.

по всем направлениям деятельности Добровольного флота составили лишь 9 324 человека. Через год, несмотря на возражения Н.А. Зеленого, считавшего возможным выправить в ближайшем будущем ситуацию, члены комитета настояли на закрытии североамериканского пароходного направления.

В 1907 г., после достижения соответствующего соглашения с правительством, операции Добровольного флота были полностью переориентированы на дальневосточное направление. Помимо восточной линии сфера деятельности компании отныне включала также экспрессные линии (между Владивостоком и портами Японии и Китая Цуругой, Нагасаки и Шанхаем), линию Татарского пролива (между Владивостоком и Николаевском на Амуре), и с 1908 г. Северную линию (между Владивостоком и портами Охотского и Берингова морей). С коммерческой точки зрения экспрессные линии предполагали обслуживание местного пассажирского движения и содействие железнодорожному сообщению через Сибирь к портам Японии и Китая. Линия Татарского пролива могла стать продолжением восточной линии. Наибольшее количество грузов следовало через пролив в направлении Николаевска на Амуре, откуда их часть переправлялась речными путями на соседние территории в обход более дорогого железнодорожного сообщения²⁶.

Определение задач работы Флота в 1908–1912 гг.

Допущенные в 1906–1907 гг. промахи в руководстве пароходством поставили крест на служебной карьере Н.А. Зеленого. В ноябре 1908 г. пост председателя комитета занял генерал-майор О.Л. Радлов. Это назначение стало переломным в работе Добровольного флота. Последующие годы его функционирования ознаменуются поисками оптимальной модели согласования казенных и коммерческих интересов, призванных обеспечить развитие дальневосточного направления судоходных операций. Важная роль в этих поисках отводилась членам комитета, получившим свои посты по протекции нового главы компании. Прежняя его деятельность в качестве распорядительного директора РОПиТ (в 1897–1903 гг.) совпала с активным продвижением интересов компании в Средиземном море и Персидском заливе. В этот период одним из близких к Радлову лиц являлся член правления РОПиТ Н.А. Ржевуский. Теперь, будучи чиновником особых поручений 5 класса при Министерстве торговли и промышленности, он был введен его представителем в состав комитета Добровольного флота. Одновременно за ним сохранялись посты в руководстве двух других компаний — Юго-Восточных железных дорог и Общества Коломенского машиностроительного завода. Влиятельную роль в работе комитета Н.А. Ржевуский обретет в начале 1909 г., когда Флот будет передан, согласно Высочайше утвержденного 30 января положения Совета министров, из ведения Морского министерства в Министерство торговли и промышленности (возглавляемое В.И. Тимирязевым).

Свой пост в комитете сохранил представитель Министерства финансов Н.В. Герасимов. В прежние годы он являлся одним из последовательных сторонников развития трансграничных операций в работе Флота. Значимым для коммерческих перспектив функционирования компании явилось также назначение членом комитета от Министерства финансов отставного капитана 1-го ранга С.И. Кази. Ранее, как и его брат М.И. Кази, он находился на службе в РОПиТ. Затем он состоял членом правления Китайско-Восточной железной дороги и входил представителем от Министерства финансов в правление Амурского общества пароходства и торговли. Обновление состава комитета свидетельствовали о стремлении правительственных чиновников активизировать коммерческую деятельность Добровольного флота, используя с этой целью опыт работы РОПиТ. В это же время члены комитета согласовали решение, ранее отложенное в связи с начавшейся русско-японской войной, об участии Добровольного флота в перевозке му-

²⁶ Спасский П.Х. История торговли и промышленности в России. Том 2. Выпуск 9. Торговое мореплавание. СПб., 1913. С. 29.

сульманских паломников. В 1908 г. пароходство активно подключилось к доставке богомольцев в Аравию. По итогам года наблюдалось общее увеличение пассажиропотока до 30,1 тыс. человек, из которых 5 551 человек участвовали в хадже (из их числа 1 591 были вывезены из Хиджаза). Одновременно удалось добиться увеличения грузоперевозок между азиатскими портами. В 1907–1908 гг. соответствующие показатели по рейсам во Владивосток выросли с 37,7 до 50,6 тыс. тонн, в обратном направлении — с 25,2 до 35,9 тыс. тонн²⁷.

Таблица 1 / Table 1

Доходность операций Добровольного флота за 1910 г. (руб.)
Profitability of Voluntary Fleet operations 1910 (rubles)

Линии	Источники дохода	Грузовые перевозки	Пассажирские перевозки	Казенные субсидии
Восточная		2 584 733	802 032*	600 000
Экспрессная: Владивосток – Нагасаки – Шанхай		408 166**	70 914	378 704
Экспрессная: Владивосток – Цуруга		91 643***	87 256	314 295
Татарского пролива		142 142	31 462	75 000
Северные		182 221	60 418	256 000

* в том числе: 515 282 руб. за перевозку паломников, 65 617 руб. — транспортировку войск;

39 632 руб. за доставку почты; * 32 891 руб. за доставку почты

Источник: Отчет комитета Добровольного флота за 1910 год [Report of Committee of the Voluntary Fleet for 1910]. СПб., 1911. С. 3–4, 5–7.

Несмотря на предпринимаемые меры, итогами 1908 операционного года стали убытки в размере 1, 870 млн руб. Потребность в более существенных переменах в организации каботажного и международного судоходства требовала более решительных изменений в работе членов комитета. В последующие два года были предприняты усилия по оптимизации деятельности местных агентов Добровольного флота. В первую очередь их стали ориентировать на развитие международных перевозок. Среди 28 местных представительств на ведущие позиции выдвинулись агентства в Коломбо, Константинополе и Шанхае. Планы по расширению деятельности связывались также с представительствами в Сингапуре, Калькутте, Порт-Саиде, Ханькоу, Гонконге, Бейруте, Джедде, Ходейде, Нагасаки и Цуруге. Заметным в этот период выглядело увеличение трансграничных грузопотоков. С 1907 по 1910 г. по каботажным рейсам восточной линии они выросли с 62,9 до 123 тыс. тонн, а с учетом международных перевозок достигли 205 787 тонн²⁸. Одно из первых мест по-прежнему занимала доставка чая из Китая и Цейлона. Однако за предыдущие годы масштабы его транспортировки существенно снизились. В 1910 г. они уменьшились до 30 % всего объема коммерческих грузов²⁹. Например, резкое снижение показателей по вывозу из Коломбо касалось в начале 1910-х гг. не только чая, но и копры³⁰. Конкурентом в данном случае выступал Сингапур, заметно увеличивший соответствующий

²⁷ Добровольный флот. Правление. Отдел коммерческий. Статистика движения грузов и пассажиров. 1912.

²⁸ РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 24. Л. 37–38.

²⁹ Добровольный флот. Срочные рейсы. СПб., 1915. С. 8.

³⁰ РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 24. Л. 38.

щие поставки. В Россию из этого порта вывозились также олово, копал (природная ископаемая смола), ананасные консервы, рис и черный перец; во ввозе доминировал цемент³¹.

При сохранении казенных субсидий финансовые перспективы работы Добровольного флота выглядели обнадеживающими. В 1910 г. стоимость фрахта выросла до 4,332 млн руб., выручка — 1,5 млн руб., чистая прибыль — 566,6 тыс. руб. Показатели доходности различных направлений судоходства отражены в таблице 1.

Потенциал развития операций по каждой из пяти судоходных линий имел непосредственное отношение к решению проблемы устойчивого развития российского дальневосточного региона. С одной стороны, рейсы 18 пароходов обеспечивали более тесную связь между европейскими и восточными районами империи, с другой — служили, как полагало руководство Добровольного флота, продолжением Великого Сибирского пути, «превращая его таким образом из национального в международный и тем придавая ему мировое значение»³². После закрытия порто-франко во Владивостоке 1 марта 1909 г. Флот продолжал поставлять крупными партиями в Приморье рельсы, рожд, сахар, спирт и цемент; меньшими — аптекарские, бакалейные, галантерейные, кожаные товары, а также бумагу, одежду, посуду и мануфактуру³³. К этому времени объемы транспортировки казенных грузов существенно снизились. В 1880 г. они составляли 100 % всего грузопотока, в 1890 г. — 80 %, 1900 г. — 50 %, 1910 г. — только 30 %³⁴. Проблема заключалась в отсутствии роста перевозок в азиатские регионы. Надежды на развитие международного судоходства связывались главным образом с шестью зарубежными портами. Сравнительная динамика операций на восточном направлении представлена в таблице 2.

Таблица 2 / Table 2

Грузовые операции Добровольного флота в 1909–1910 гг. (тонн)
Cargo operations of the Volunteer Fleet during 1909–1910 (tons)

Порты	Ввоз		Вывоз	
	1909	1910	1909	1910
Одесса	36 071	28 518	29 868	54 697
Владивосток	49 789	68 540	3 129	5 367
Коломбо	1	3	27 691	15 828
Сингапур	4	32	10 766	12 470
Шанхай	59	27	6 542	11 075
Батум	5 793	10 067	10	617
Новороссийск	*	184	7 647	2 690
Ханькоу	21	20	2 850	4 770
Гонконг	**	**	41	1 950
Нагасаки	224	146	169	189

*данные отсутствуют (ввоз в 1911 г. — 2 789 тонн)

**данные отсутствуют (ввоз в 1911 г. — 5 081 тонна)

Источник: РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 24. С. 37.

В марте 1911 г. Добровольный флот и РОПиТ в лице О.Л. Радлова и А.Е. Молчанова подписали соглашение о прекращении конкуренции в сфере перевозки мусульман-

³¹ Козлова М.Г. Российское консульство в Сингапуре (конец XIX — начало XX в.) // *Восток. Афро-Азиатские общества: история и современность*. 2008. № 5. С. 37.

³² Добровольный флот. Срочные рейсы. 1915. С. 6.

³³ РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 24. Л. 20.

³⁴ Добровольный флот. Срочные рейсы. СПб., 1913. С. 9.

ских паломников. Этому событию предшествовало распоряжение Министерства внутренних дел (март 1910 г.), согласно которому вывозить и ввозить паломников разрешалось только на российских судах. Теперь обе компании договорились о совместном и равным по числу продаваемых билетов в оба конца участии в российском хадже. Флоту предоставлялось преимущественное право на организацию рейсов из Одессы, РОПиТ — из других черноморских портов³⁵. В результате, даже при снижении в 1911–1912 гг. пассажиропотока на паломнических направлениях с 11,6 до 9,8 тыс. человек (на фоне итало-турецкой и первой балканской войны), перевозки через порты Бейрута, Джидды и Янбу приняла более упорядоченный и результативный, с точки зрения конкурентной борьбы с иностранными судоходными фирмами, характер.

Значимым для Добровольного флота явилось достигнутое в 1911 г. взаимопонимание между членами комитета, правительственными чиновниками и депутатами III Государственной думы по вопросу о двухлетнем продолжении выплаты субсидий в 600 тыс. рублей. Ключевым соглашением представлялось О.Л. Радлову, который надеялся выиграть время для осуществления необходимых преобразований в деятельности компании. Речь шла об увеличении перевозок отечественных и зарубежных грузов между иностранными портами. Достичь этого предполагалось путем вовлечения в коммерческие операции, в том числе за счет повышения материальной заинтересованности, капитанов судов и местных агентов. Важную роль должны были также сыграть изменения в направлениях и частоте рейсов. Планировалось выдавать ссуды под залог принятых к перевозке товаров, исполнять комиссионные поручения по продаже товаров и страховых грузов по указанию и за счет их владельцев. В отечественной прессе пояснялось, что сохранение финансовой поддержки казенного предприятия особенно важно в период, «когда намечаются для него новые задачи, готовится для него новая организация, и когда наличие необходимых средств может сыграть решающую роль в деле правильной постановки пароходной службы»³⁶.

Предпринятые членами комитета и лично О.Л. Радловым попытки осуществить организационные изменения в работе Добровольного флота обернулись конфликтом интересов, отразившим различия в позициях влиятельных представителей властных и общественных кругов. С одной стороны, нововведения в управлении пароходством, инициированные его руководством и чиновниками Министерства торговли и промышленности, получили поддержку большинства депутатов Государственной думы. Единство мнений определялось прежде всего оценкой ключевого места Флота в хозяйственном развитии дальневосточного региона и налаживании судоходных рейсов в азиатские порты. Полностью согласны с такой постановкой вопроса были представители ряда биржевых комитетов, а также два видных деятеля отечественного делового мира — председатель Совета Съездов представителей промышленности и торговли Н.С. Авдаков и бывший министр торговли и промышленности В.И. Тимирязев (с 1914 г. — председатель Совета Съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства). Однако при обсуждении заявленного проекта в Государственном совете предложения о коммерциализации деятельности Флота встретили негативную реакцию. Перспективы обретения им функций частного транспортного предприятия рассматривались как угроза обороноспособности страны, способная повлечь резкое ухудшение военно-политической ситуации на восточных границах России. Особую значимость этой проблеме придавали события осени 1911 г., связанные с началом революционных потрясений в Китае. События Синьхайской революции, как предполагалось, требовали усиления роли правительственных учреждений в управлении дальневосточным регионом. В связи с этим критике подверглась идея наделить Флот управленческой структурой, схожей с той, которая имелась в акционер-

³⁵ РГИА. Ф. 95. Оп. 18. Д. 435. Л. 2–4.

³⁶ Русское судоходство. 1911. № 12. С. 123–124.

ных компаниях. Данной позиции придерживалась прежде всего группа правых членов верхней палаты во главе с П.Н. Дурново, а также Морское и Военное министерства³⁷.

Согласование позиций заинтересованных сторон по проекту нового Положения о Добровольном флоте продолжалось около полугода. Завершились дискуссии в июне 1912 г. 5 июля последовало утверждение документа императором Николаем II. В итоге структура управления пароходством в большей мере отразила интересы Министерства торговли и промышленности. Управление Флотом возлагалось на правление, распорядительного директора и наблюдательный совет. Совет в составе председателя, назначаемого министром торговли и промышленности, и 13 членов (пять от министерств — Торговли и промышленности, Военного, Морского, Финансов и Государственного контроля; восемь — избираемых на три года от Императорского общества содействия русского торговому мореплаванию, Совета Съездов представителей промышленности и торговли, Совета Съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства, пяти биржевых комитетов — Московского, Петербургского, Одесского, Либавского и Владивостокского), объявлялся совещательным при министре торговли и промышленности органом. На него возлагались контрольные функции. Заведывание всеми делами пароходства передавалось правлению. Этот орган состоял из председателя и трех членов, которые назначались министром торговли и промышленности (председатель — лишь с одобрения Совета министров и только из лиц, не занимающих на государственной службе должности с имеющимся по штату содержанием), и одного — по назначению морского министра. В заседании правления могли принимать участие представители Военного министерства и Государственного контроля, но только с совещательным голосом. Постановления правления по всем ключевым вопросам судоходной деятельности (в том числе о приобретении пароходов, открытии новых линий и агентств и т.д.) подлежали утверждению министра торговли и промышленности. Распорядительный директор являлся исполнителем решений правления и назначался министром торговли и промышленности по представлению правления. Наконец, все ответственные лица флота, включая капитанов пароходов, агентов и бухгалтеров, также назначались и увольнялись по распоряжению министра торговли и промышленности. Вместе с тем Морское министерство обрело право преимущественной рекомендации на замещение вакантных должностей в перечне должностей от матросов до капитанов³⁸.

Итоги и перспективы функционирования пароходства в 1913 -1914 гг.

К началу 1913 г. стабильность дальних каботажных операций Флота на восточном направлении по-прежнему определялась государственной поддержкой. Из доставленных за предыдущие годы 982,8 тыс. тонн грузов 227,7 тыс. были предназначены для строившихся Транссиба и КВЖД, еще 31,9 тыс. — для возводимой Амурской железной дороги, 193,9 тыс. — обеспечены разнообразными заказами правительственных учреждений (морского, военного, тюремного, почтового и других). Из перевезенных 319,3 тыс. человек 183,6 тыс. составляли военнослужащие, 73,4 тыс. — переселенцы, 31,6 тыс. — ссыльные³⁹. Как полагал О.Л. Радлов, достижение баланса интересов в рамках нового Положения должно было обеспечить развитие коммерческой составляющей в работе Флота «как в интересах отечественного торгового мореплавания, так и отечественной торговли и промышленности»⁴⁰. Однако последующие действия главы комитета обернулись серьезными проблемами. Прежде чем планировать изменения в организации судоходства он решил добиться продолжения ежегодного казенного субсидирования в

³⁷ *Русское судоходство*. 1912. № 5. С. 67.

³⁸ *Русское судоходство*. 1912. № 9. С. 58–59.

³⁹ РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 24. Л. 26.

⁴⁰ РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 24. Л. 26.

600 тыс. руб. (срок соответствующих выплат завершался 31 декабря 1913 г.). Солидная финансовая поддержка со стороны правительства виделась своего рода гарантией успеха дальнейших преобразований. В 1913 г. О.Л. Радлов сосредоточил усилия на объединении своих сторонников в среде отечественного делового сообщества. О поддержке субсидий пароходству как необходимом условии развития восточного направления судоходства (не менее 18 рейсов ежегодно, считая за один рейс плавание из Одессы во Владивосток и обратно) заявил ряд биржевых комитетов — Петербургский, Московский, Владивостокский, Либавский, Николаевский, Феодосийский, Варшавский, Лодзинский, Тифлиссский. Одновременно Совет Съездов представителей промышленности и торговли, петербургские и либавские деловые круги настаивали на открытии прямых рейсов между балтийскими и дальневосточными портами. Свое понимание позиции руководства Флота высказали Морское и Военное министерства, а также российские консулы в Иокогаме и Сингапуре⁴¹. Однако важное для исхода дела мнение двух министерств — Торговли и промышленности и Финансов — оказалось негативным. Сохранение прежних субсидий в условиях обретения пароходством большей свободы для коммерческой деятельности виделось им неоправданно затратным решением.

Итоги обсуждения оказались непосредственно связаны с неутешительными результатами работы Добровольного флота в 1913 г. При некотором увеличении фрахта за перевозку грузов (до 5 млн руб., в том числе по восточной линии до 3,5 млн руб.⁴²) наблюдалось заметное сокращение грузопотока. По восточной линии оно составило 134 843 тонны, в то время как в 1912 г. — 192 809 тонн. Имело также место некоторое уменьшение объемов доставки товаров из азиатских портов: из Сингапура — с 11 469 до 11 372 тонн, Шанхая — с 6 711 до 6 223 тонн, Ханькоу — с 2 746 до 2 160 тонн. Исключение составил Коломбо, демонстрировавший рост с 7 421 до 12 287 тонн (в основном за счет вывоза копры). Увеличение пассажиропотока по восточной линии до 38,2 тыс. человек (в 1912 г. — 31,9 тыс.) произошло главным образом за счет воинских перевозок⁴³. Данные показатели заметно контрастировали со значительным числом имеющихся у Добровольного флота крупных морских судов. С грузоподъемностью свыше 5 тыс. насчитывалось шесть пароходов, еще четыре — свыше 6 тыс. тонн. В это же время РОПиТ обладал семью судами с грузоподъемностью свыше 5 тыс. тонн, СПО — шестью с грузоподъемностью от 3 до 4,8 тыс. тонн⁴⁴. Снижение грузопотоков отчасти можно было объяснить обострением политической ситуации в Китае, последствиями двух балканских и испано-американской войн. Однако более значимую роль играло усиливающееся движение по Транссибу, а также рост конкуренции со стороны иностранных и российских судоходных фирм, прежде всего СПО. В 1913 г. эта компания с 29 рейсами (по числу судов, прошедших в обоих направлениях Суэцкий канал) вышла на второе место после Флота (48 рейсов) и опередило РОПиТ (17 рейсов) в сфере перевозок в восточном направлении⁴⁵. Высокая результативность операций СПО достигалась, помимо прочего, за счет посещения «по мере надобности» любого азиатского порта⁴⁶. Правление фирмы констатировало большое количество грузов (прежде всего цемента и керосина), вывозимых из Новороссийска и Батума. Активно перевозился также по двум линиям байховый чай: из Калькутты во Владивосток и из Ханькоу в Николаевск на Амуре. Товаропоток был настолько значителен, что СПО пришлось арендовать дополнительные морские суда⁴⁷.

⁴¹ РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 24. Л. 14–17.

⁴² РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 28. Л. 3–4.

⁴³ Добровольный флот. Правление. Отдел коммерческий. Статистика движения грузов и пассажиров. 1913 г. Пг., 1915. [без нумерации страниц].

⁴⁴ РГИА. Ф. 95. Оп. 7. Д. 670. Л. 100–101.

⁴⁵ РГИА. Ф. 95. Оп. 7. Д. 539. Л. 1–106.

⁴⁶ РГИА. Ф. 95. Оп. 7. Д. 143. Л. 4.

⁴⁷ РГИА. Ф. 111. Оп. 1. Д. 33. Л. 6.

Неудовлетворительные результаты работы Добровольного флота в 1913 г. обернулись отставкой О.Л. Радлова. В соответствии с новой структурой управления председателем наблюдательного совета был назначен товарищ министра торговли и промышленности С.Д. Ган, председателем правления — вице-адмирал М.В. Князев. Вместе с тем в правлении были введены влиятельные члены прежнего комитета — В.К. Крафт (занял пост распорядительного директора), Н.В. Герасимов и Н.А. Ржевуский. В наблюдательном совете сплоченную группу составили деятели отечественного бизнеса, делегированные от Совета Съездов представителей промышленности и торговли и Совета Съездов представителей биржевой торговли и сельского хозяйства, а также биржевых комитетов Петербурга, Москвы, Одессы, Владивостока и Либавы. Обновленному составу руководства предстояло определить перспективы развития восточного направления судоходства. Компромисс, достигнутый в ходе последующих переговоров между заинтересованными сторонами (руководители Флота, отечественные деловые круги, правительство, Государственная дума, Государственный совет), нашел отражение в «Законе о содержании Добровольным флотом срочных пароходных сообщений между Одессой и Владивостоком и о выдаче названному предприятию из средств государственного казначейства беспроцентной ссуды для приобретения новых судов» (утвержден императором Николаем II 22 июня 1914 г.). Пароходство обязывалось содержать срочное судоходное сообщение по восточной линии с 1914 по 1921 г., количеством не менее 18 рейсов из Одессы во Владивосток и обратно. Выдаваемое пособие из казны определялось в 178 383 рубля. Развитие коммерческой составляющей в работе предприятия предполагалось обеспечить за счет приобретения четырех новых пароходов, оснащенных холодильными камерами, более обширными грузовыми отсеками и дополнительными пассажирскими каютами. Грузоподъемность каждого судна должна была составлять не менее 8 тыс. тонн. Для их приобретения правительство выделяло беспроцентную ссуду в размере: по 600 тыс. рублей в 1915 и 1916 г., 1,5 млн рублей в 1917 г., 1, 220 млн руб. в 1918 г. Погашение ссуды планировалось из будущих доходов пароходства в течение двадцати пяти лет, начиная с 1921 г.⁴⁸

Таблица 3 / Table 3

Деятельность Добровольного флота в 1914 г.
Activities of the Volunteer Fleet in 1914

Линии	Источники дохода	Грузовые перевозки* (тонн)	Пассажирские перевозки* (человек)
Восточная		85 458 (134 843)	15 690 (38 210)
Экспрессная: Владивосток-Шанхай		50 756 (59 977)	3 811 (3 810)
Экспрессная: Владивосток-Цуруга		15 561 (21 512)	2 377 (3 359)
Татарского пролива		13 202 (14 359)	4 847 (5 466)
Северные		27 695 (20 835)	8 639 (7 785)
Владивосток- Нижнеколымск		582 (681)	42 (257)
Несрочные («случайные») рейсы		65 755 (50 552)	10 343 (1 171)

* в скобках данные за 1913 г.

Источник: Добровольный флот. Правление. Отдел коммерческий. Статистика движения грузов и пассажиров [Volunteer fleet. Management Board. Commercial department. Cargo and passenger traffic statistics. 1914]. 1914 г. Пг., 1916.

Изменения в структуре управления, сопровождавшиеся ростом числа и интенсивности взаимодействия заинтересованных сторон, позволили сохранить работоспособ-

⁴⁸ РГИА. Ф. 98. Оп. 6. Д. 24. Л. 71.

ность Флота в условиях кризисного 1914 г. Итогом первых семи месяцев полноценного функционирования пароходства (до начала первой мировой войны) и последующих трех месяцев ограничений в его работе (до окончательного закрытия восточной линии в конце октября 1914 г.) стало обеспечение ранее запланированных перевозок казенных и коммерческих грузов (таблица 3).

* * *

Роль, которую сыграл Добровольный флот в развитии судоходства между европейскими и дальневосточными регионами России в 1891–1914 гг., позволяет дать обобщающую оценку эффективности его работы. С одной стороны, эмпирический анализ демонстрирует устойчивую взаимосвязь между государственной поддержкой (в виде субсидий и казенных заказов на грузовые и пассажирские перевозки) и стабильностью дальних каботажных операций. С другой стороны, результаты исследования свидетельствуют о характере финансовых результатов работы Флота, в основном определявшихся увеличением прибыли от перевозки коммерческих грузов в российские и зарубежные порты. Меры, предпринимаемые в целях налаживания морского сообщения с Дальним Востоком, непосредственно влияли на рост заинтересованности ведомственных, общественных и частных структур в интенсификации морских перевозок, оформление взаимных интересов в области каботажного и международного судоходства и расширение возможностей заинтересованных сторон выступать в качестве посредников при реализации курса на устойчивое региональное развитие. Данная оценка согласуется с общим заключением, согласно которому развитие транспортного бизнеса в значительной мере определялось ориентацией на государственно-частное партнерство на фоне преобразований в инфраструктурном секторе России, региональными новациями правительства и деловыми предпочтениями, связанными с процессами трансграничного торгового взаимодействия. Представленные в статье данные аргументируют вывод о том, что казенная поддержка могла ускорять преобразования в судоходном бизнесе и способствовать коммерческой ориентации в деятельности крупной государственной компании в условиях осуществляемых в стране социально-экономических преобразований.

Литература

- Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке в эпоху капитализма и первые годы советской власти (1860–1925 гг.). Владивосток: Дальневосточное книжное издательство. 1979. 256 с.
- Временное положение о Добровольном флоте. СПб., 1896.
- Добровольный флот. Правление. Отдел коммерческий. Статистика движения грузов и пассажиров. 1912 г.
- Добровольный флот. Срочные рейсы. 1913.
- Добровольный флот. Срочные рейсы. 1915.
- Документы Российского государственного исторического архива (РГИА).
- Кази М.И. Добровольный флот и Русское общество пароходства и торговли перед государством. СПб.: Типография Р. Голике, 1888. 74 с.
- Козлова М.Г. Российское консульство в Сингапуре (конец XIX — начало XX в.) // *Восток. Афро-Азиатские общества: история и современность*. 2008. № 5. С. 31–42
- Отчет Комитета Добровольного флота за 1902 год. СПб., 1903.
- Поггенголь М. Очерк возникновения и деятельности Добровольного флота за время XXV-ти летнего его существования. СПб.: Типография А. Бенке, 1903. 284 с.
- Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота/ авторский коллектив: В.П. Пузырев (руководитель), В.Д. Скугарев, А.В. Басов, Н.Ю. Березовский, В.Г. Реданский. М.: «Согласие», 1995. 564 с.
- Русский торговый флот. Список судов к 1 января 1902 г. СПб., 1902.
- Русское судоходство*. 1911. № 12.
- Русское судоходство*. 1912. № 5.

Русское судоходство. 1912. № 9.

Спасский П.Х. История торговли и промышленности в России. Том 2. Выпуск 9. Торговое мореплавание. СПб.: Издание П.Х. Спасского, 1913. 35 с.

Указатель действующих в империи акционерных предприятий / под общей редакцией В.А. Дмитриева-Мамонова. СПб., 1903.

Федоров Е. Михаил Ильич Казы. Биографический очерк. СПб.: Типография Императорской академии наук, 1897. 67 с.

Хамзин И.Р. Система морского транзита русско-китайской торговли в 80–90-е годы XIX века // *Вестник Пермского университета*. 2022. История. № 2. С. 154–165.

Яровой В.В. Добровольный флот. СПб.: «Галее-Принт», 2010. 156 с.

Austin G., Dávila C., Jones G. (2017). The Alternative Business History: Business in Emerging Markets // *Business History Review*. Vol. 91. No. 3 (a special issue on methodologies). Pp. 537–569.

Hörsch J., Freeman R.E., Schaltegger S. (2014). Applying stakeholder theory in sustainability management: links, similarities, dissimilarities, and a conceptual framework // *Journal Organization and Environment*. 2014. Vol. 27. No. 4. Pp. 328–346.

Sakon Y. (2022). The Launch of the Volunteer Fleet: Late Imperial Russia and the “Empire Route” // *Asian Review of World Histories*. 2022. Vol. 10. No. 2. Pp. 182–204.

The Far East and Prospects of Shipping Operations of the Voluntary Fleet

Mikhail N. Baryshnikov

PhD (History), professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Head of the Department of History, Institute of History and Social Sciences, Herzen State Pedagogical University of Russia (address: 48, Moika Embankment, St.-Petersburg, 191186, Russian Federation). ORCID: 0000-0002-0636-8864. E-mail: barmini@list.ru

Received 08.04.2023.

Abstract:

I study the role of Voluntary Fleet in the expansion of shipping operation in 1891–1914 between the European and Far Eastern regions of Russia. My paper presents the first comprehensive assessment of the efficiency of the state shipping enterprise and contributes to a valuation of commercial performance in sea freight and passenger transportation during Russian Empire. Empirical analysis reveals a robust relationship between state support and the stability of cabotage operations. Additionally, I find that revenue growth of a state-owned company was mainly driven by an increase in transportation of commercial cargo incomes. By using archived papers, the corporate statistics, and дума debates, I establish that the attempts to volume and activity of interregional transportation led to a major changes in the principles of government regulation that the origins of the reform lay in the desire to support cargo transportation rather than passengers that reform was characterized by cooperation between officials and business circles and that the legislative acts (of 1892, 1902, 1912, 1914), although deficient in some respects, created the bases for future public-private partnership. This parallels findings, that development of the transport business was to a large extent caused by increase top earned incomes, owing to infrastructure sector of Russia transformations, regional innovations of the government, and private interests associated with the processes of international trade cooperation. My findings offer support to arguments that the government support may have accelerated the transformations in the shipping business and contributed to commercial orientation in the state-owned company's activities.

Key words:

Far East, Voluntary fleet, shipping, cargo transportation, government subsidies, business, interests.

For citation:

Baryshnikov M.N. The Far East and Prospects of Shipping Operations of the Voluntary Fleet // *Far Eastern Studies*. 2023. No. 3. Pp. 159–174. DOI: 10.31857/S013128120025966-3.

References

Austin G., Dávila C., Jones G. The Alternative Business History: Business in Emerging Markets. *Business History Review*. 2017. Vol. 91. No. 3 (a special issue on methodologies). Pp. 537–569

Byankin V.P. Russkoe torgovoe moreplavanie na Dal'nem Vostoke v epohu kapitalizma i pervye gody sovetskoy vlasti (1860–1925 gg.) [Russian merchant shipping in Far East in era of capitalism and first

- years of Soviet power (1860–1925)]. Vladivostok: Dal'nevostochnoe knizhnoe izdatel'stvo. 1979. 256 s. (In Russ.)
- Dobrovol'nyj flot. Pravlenie. Otdel kommercheskij. Statistika dvizheniya грузов i passazhirov [Volunteer fleet. Management Board. Commercial department. Cargo and passenger traffic statistics]. 1912 g. (In Russ.)
- Dobrovol'nyj flot. Srochnye rejsy [Volunteer Fleet. Urgent flights]. 1915. (In Russ.)
- Dobrovol'nyj flot. Srochnye rejsy [Volunteer Fleet. Urgent flights]. 1913. (In Russ.)
- Documents from Russian State Historical Archive (RGIA). (In Russ.)
- Fedorov E. Mihail Il'ich Kazi. Biograficheskij ocherk [Mikhail Ilyich Kazi. Biographical sketch]. St. Petersburg: Tipografiya Imperatorskoj akademii nauk, 1897. 67 s. (In Russ.)
- Hamzin I.R. Sistema morskogo tranzita russko-kitajskoj trgovli v 80–90-e gody XIX veka [The system of maritime transit of Russian-Chinese trade in 80–90s of the XIX century]. *Vestnik Permskogo universiteta*. 2022. Istoriya. No. 2. S. 154–165. (In Russ.)
- Hörisch J., Freeman R.E., Schaltegger S. Applying stakeholder theory in sustainability management: links, similarities, dissimilarities, and a conceptual framework. *Journal Organization and Environment*. 2014. Vol. 27. No. 4. Pp. 328–346.
- Kazi M.I. Dobrovol'nyj flot i Russkoe obshchestvo parohodstva i trgovli pered gosudarstvom [The Voluntary Fleet and the Russian Society of Shipping and Trade before the state]. St. Petersburg.: Tipografiya R. Golike, 1888. 74 s. (In Russ.)
- Kozlova M.G. Rossijskoe konsul'stvo v Singapore (koniec XIX — nachalo XX v.) [The Russian Consulate in Singapore (late XIX — early XX century)]. *Vostok. Afro-Aziatskie obshchestva: istoriya i sovremennost'*. 2008. No. 5. S. 31–42. (In Russ.)
- Otchet Komiteta Dobrovol'nogo flota za 1902 god [Report of the Committee of the Volunteer Fleet for 1902]. SPb., 1903. (In Russ.)
- Pod flagom Rossii. Istoriya zarozhdeniya i razvitiya morskogo torgovogo flota [Under the flag of Russia. The history of origin and development of the merchant marine] / avtorskij kolektiv: V.P. Puzyrev (rukovoditel'), V.D. Skugarev, A.V. Basov, N.YU. Berezovskij, V.G. Redanskij. Moscow: «Soglasie», 1995. 564 s. (In Russ.)
- Poggenpol' M. Ocherk vozniknoveniya i deyatel'nosti Dobrovol'nogo flota za vremya XXV-ti letnego ego sushchestvovaniya [An essay on the emergence and activities of the Volunteer Fleet during its XXV-year existence]. St. Petersburg: Tipografiya A. Benke, 1903. 284 s. (In Russ.)
- Russkij torgovyj flot. Spisok sudov k 1 yanvarja 1902 g. [Russian merchant fleet. List of ships by January 1, 1902]. SPb., 1902. (In Russ.)
- Russkoe sudohodstvo [Russian Navigation]. 1911. No. 12. (In Russ.)
- Russkoe sudohodstvo [Russian Navigation]. 1912. No. 5. (In Russ.)
- Russkoe sudohodstvo [Russian Navigation]. 1912. No. 9. (In Russ.)
- Sakon Y. The Launch of the Volunteer Fleet: Late Imperial Russia and the “Empire Route”. *Asian Review of World Histories*. 2022. Vol. 10. No. 2. Pp. 182–204.
- Spasskij P.H. Istoriya trgovli i promyshlennosti v Rossii [History of trade and industry in Russia]. Tom 2. Vypusk 9. Torgovoe moreplavanie. St. Petersburg: Izdanie P.H. Spasskogo, 1913. 35 s. (In Russ.)
- Ukazatel' deystvuyushchih v imperii akcionernyh predpriyatij [Index of joint-stock enterprises operating in the empire] / pod obshchej redakciej V.A. Dmitrieva-Mamonova. SPb., 1903. (In Russ.)
- Vremennoe polozhenie o Dobrovol'nom flote [Temporary regulation on the Volunteer Fleet]. SPb., 1896. (In Russ.)
- Yarovoj V.V. Dobrovol'nyj flot [Voluntary fleet]. St. Petersburg.: «Galeya-Print», 2010. 156 s. (In Russ.)