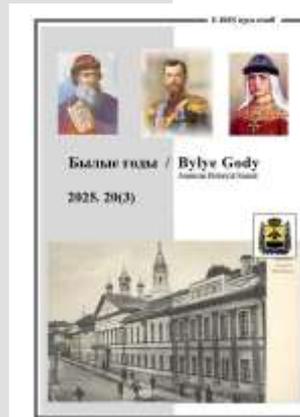


Copyright © 2025 by Cherkas Global University



Published in the USA  
 Bylye Gody  
 Has been issued since 2006.  
 E-ISSN: 2310-0028  
 2025. 20(3): 1343-1354  
 DOI: 10.13187/bg.2025.3.1343

Journal homepage:  
<https://bg.cherkasgu.press>



### Competition and Concentration: Some Problems of Development of the Volga-Caspian Transport Corridor during the Period of the First Russian Industrialization (second half of the 19th – early 20th centuries)

Sergey V. Vinogradov <sup>a</sup>, Yuliya G. Eshchenko <sup>a, \*</sup>, Nataliya I. Kulakova <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Astrakhan Tatishchev State University, Russian Federation

#### Abstract

The relevance of the study is due to the increase in public and scientific attention to logistics problems, both due to climate change and in connection with significant negative transformations in the global economy and large-scale geopolitical conflicts. In these conditions, it is of particular interest to identify domestic historical experience in using the state organizational and economic mechanism for the development of large logistics corridors that contributed to the comprehensive development of outlying territories and their inclusion in the general economic contour of the country. The study is devoted to the analysis of the development of the transport infrastructure of the busiest freight and passenger artery of the Russian Empire – the Volga-Caspian transport corridor – during the first Russian industrialization of the second half of the 19th – early 20th centuries. The participation of the state in this process is revealed, which was manifested through the creation of private-public partnerships in the form of railway and shipping joint-stock companies, work with the business elite at congresses and meetings of entrepreneurs, speeches in the press by opinion leaders, stimulation of ship owners to create large shipping companies (encouraging railway companies to the detriment of shipping companies), etc. The study was carried out of archival office documents, allowing a better understanding of the organization of shipping companies work, the structure of cartel and syndicate agreements between shipping companies, the working conditions of workers and management personnel, and the principles of entrepreneurial activity.

**Keywords:** Volga-Caspian transport corridor, Caspian Sea, industrialization, concentration, competition, joint-stock company, syndicate, trust, shipping company, railway.

#### 1. Введение

Целью работы является исследование развития транспортной инфраструктуры Волго-Каспийского транспортного коридора в период первой российской индустриализации во второй половине XIX – начале XX в. Актуальность этого исследования обусловлена значительными изменениями, происходящими в современной мировой логистике, которые связаны как с глобальным потеплением, так и с переменами в мировой экономике. В этом плане рост значимости Волго-Каспийского транспортного коридора как важного международного торгового пути, связывающего страны Южной Азии с открывающимися арктическими маршрутами, представляется реальностью среднесрочной перспективы (Волынский, 2019; Маркелов, 2022). В этих условиях несомненный интерес представляет выявление отечественного исторического опыта использования государственного организационно-экономического механизма по развитию крупных транспортных коридоров, к которым в исследуемый период относился Волго-Каспийский торговый маршрут. Важными инструментами государственного организационно-экономического механизма по

\* Corresponding author

E-mail addresses: [pushistik\\_yuliya@mail.ru](mailto:pushistik_yuliya@mail.ru) (Y.G. Eshchenko), [dissovetdm@yandex.ru](mailto:dissovetdm@yandex.ru) (S.V. Vinogradov), [vol-na1986@yandex.ru](mailto:vol-na1986@yandex.ru) (N.I. Kulakova)

развитию этого коридора представляются создаваемые во второй половине XIX в. частно-государственные партнёрства в виде железнодорожных и пароходных акционерных обществ, сочетавших в себе предпринимательскую инициативу с организационными и финансовыми возможностями государства. В начале XX в. эти акционерные общества стали центрами концентрации более мелких частных компаний и способствовали созданию отраслевых многопрофильных объединений – от картелей до трестов. Исследование осуществлялось с привлечением обширного документального материала из фондов Государственного архива Астраханской области и с использованием современных методологических подходов.

## 2. Материалы и методы

Значимым источником стали документальные материалы, размещённые в Полном собрании законов Российской империи (ПСЗРИ). Были исследованы уставы таких пароходств, как «Восточное общество товарных складов и транспортирования товаров с выдачею ссуд», Товарищество на паях «Ахтубинское Пароходство» и Торгово-промышленное и пароходное общество «Волга», что позволило понять механизм функционирования, структуру корпоративного управления и задачи территориальных отделений пароходств. Также к опубликованным источникам исследования относятся сборники документов по экономической истории России и сведения из периодических изданий.

Так как Астрахань, располагавшаяся на границе Каспия и Волги, являлась во второй половине XIX – начале XX в. весомым логистическим центром Волго-Каспийского транспортного коридора, на местной бирже формировались цены на многие важные товары, в том числе на нефть ([Eshchenko et al., 2025: 915-918](#)), то все крупнейшие пароходные компании стремились локализоваться здесь через организацию филиалов. Поэтому фонды Государственного архива Астраханской области (ГААО) (Астрахань, Российская Федерация) располагают значительным количеством документов по интересующей тематике в фондах: Ф. 173 Астраханское агентство товарищества пароходства и торговли «Русь»; Ф. 746 Астраханская контора акционерного общества «Кавказ и Меркурий»; Ф. 906 Астраханская контора пароходного общества «Самолет»; Ф. 922 Астраханское агентство товарищества «Ахтубинское пароходство»; Ф. 987 Астраханская контора пароходства «Волга».

Определённый интерес для изучения представляют хранящиеся в этих фондах ежегодные отчёты о работе астраханских филиалов пароходств, копии отчётов других филиалов, циркуляры головных контор компаний по основным направлениям их деятельности, сведения по движению через астраханский порт основной номенклатуры перевозимых товаров, картельные соглашения по совместным перевозкам с другими пароходными компаниями. Многие из этих документов вводятся в научный оборот впервые.

Концептуальной основой работы послужили теоретические исследования уральской исторической методологической школы о модернизации и первой российской индустриализации второй половины XIX – начала XX в. как её важной составляющей. Существенной особенностью этого процесса в российских условиях являлась ведущая роль государства, проявлявшаяся, в том числе, через создание во второй половине XIX в. частно-государственных судоходных компаний, работавших в условиях Волго-Каспийского транспортного коридора ([Акторы..., 2016](#)). В начале XX в. эти компании стали основой для формирования ещё более крупных объединений в виде синдикатов и трестов. В статье этот процесс показан на примере пароходств «Кавказ и Меркурий» и «Восточное общество товарных складов и транспортирования товаров с выдачею ссуд», которые создавались как акционерные общества, имевшие существенную поддержку со стороны государства.

## 3. Обсуждение

Цель и хронологические рамки статьи связаны с исследованиями, посвящёнными изучению финансово-экономической модели, которая сложилась в Российской империи в последние десятилетия её существования ([Пыжиков, 2018](#)). По мнению исследователя российской экономики начала XX в. В.И. Бовыкина, в период 1909–1914 гг. система финансового капитала приобрела достаточно цельный, завершающий характер. Её основу составляло промышленное производство и «адекватные ему средства транспорта». Сеть образовавшихся в 1900–1908 гг. горизонтальных, узкопрофильных сбытовых монополистических объединений дополнилась и проросла вертикальными межотраслевыми объединениями, которые стали организационными центрами монополий высшего типа – трестов и концернов. Сросшиеся с ними банки образовали верхушку системы российского финансового капитала ([Бовыкин, 2001: 297](#)).

Однако ещё в советской историографии, начиная со второй половины 1950-х гг., возникла дискуссия об основной движущей силе российской модернизации и, соответственно, об индустриализации как её составной части ([Поликарпов, 1996: 349-400](#)). При этом часть историков, в основном представителей «советской школы», отказывалась признавать какую-либо положительную роль «царского режима» в этом процессе, отдавая пальму первенства российскому и иностранному «капиталу», которые и распоряжались государством в своих «узких, корыстных» интересах. Представители так называемого «нового направления» в историографии ([Ананьич, 1970;](#)

Китанина, 1969; Лаверычев, 1988; Сидоров, 1973) оспаривали такую резкую позицию, постепенно расширяя в своих исследованиях положительную сферу влияния государства на экономику. По меткому замечанию А.В. Пыжикова, «благодаря “новонаправленцам” сохранился взгляд на формирование российского капитализма как на результат целенаправленных усилий государства, а не конкуренции субъектов рынка» (Пыжиков, 2018: 57). С 2000-х гг. эта точка зрения стала популярной среди российских историков и получила дальнейшее развитие (Акторы, 2016; Бовькин, 2001; Галин, 2021).

Ко второй группе исторической литературы относятся исследования, касающиеся развития непосредственно Волго-Каспийского торгового коридора как самой оживлённой трассы Российской империи и различных составляющих её транспортной инфраструктуры, а также интеграционных процессов и создания монополий на железнодорожном и водном транспорте. Этой тематике посвящён сборник работ петербургских учёных-историков (Очерки..., 2007). Авторы подробно рассмотрели особенности развития российского предпринимательства, различные системы управления российских компаний. Особую ценность в этом ряду представляет работа В.Ю. Гессена (Гессен, 2007: 413-658), нацеленная на изучение структуры и методов управления российских акционерных обществ в последней четверти XIX – начале XX в. Своё исследование автор осуществил на примере паровой компании, работавшей на Волго-Каспийском торговом пути – «Кавказ и Меркурий». В.Ю. Гессен – внук одного из последних руководителей этой «транспортной империи», и он использовал в своём исследовании материалы из семейного архива, ранее недоступные профессиональным историкам.

Богатый фактический материал по истории судоходства собран в монографии И.А. Шубина, которая, несмотря на приближающийся 100-летний юбилей со времени опубликования, по-прежнему представляет интерес для исследователей (Шубин, 1927). Из современных исследователей, затрагивавших в своих работах транспортно-логистические проблемы Волго-Каспийского транспортного коридора, можно выделить С.С. Белоусова (Белоусов, 2020), Г.Г. Корноухову (Корноухова, 2022; Корноухова, 2024; Корноухова, 2025), А.А. Воронову (Воронова, 2017) и др.

#### 4. Результаты

Как уже отмечалось выше, особенностью российской индустриализации являлось активное участие государства (Галин, 2021: 284). Так, для освоения обширных окраинных территорий ещё в XIX в. сформировалась практика создания частно-государственных коммерческих организаций (партнёрств), сочетавших в себе предпринимательскую инициативу с организационными и финансовыми возможностями государства. Одним из ярких примеров реализации подобного проекта являлось образование в 1858 г. акционерного парового 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 единое экономическое пространство Российской империи. Поддержка деятельности паровой компании со стороны государства выражалась в конкретных обязательствах различных правительственных ведомств, а также в значительных суммах бюджетных средств, выделявшихся для её поддержки. Так, пароходы «Кавказ и Меркурий» получили от государства монопольное право на перевозку через Каспийское море военных грузов, амуниции, продовольствия для воинских частей, почты и т.д., за что ежегодно получали из бюджета не менее 350 тыс. руб. (Билибин, 1909: 126).

Позже, в конце XIX в., похожая конструкция легла в основу построения ещё одной паровой компании – «Восточное общество товарных складов и транспортирования товаров с выдачей ссуд» (далее – «ВОТС»), работавшей на этом же транспортном маршруте. Это акционерное общество было зарегистрировано в мае 1893 г., а его организатором выступила промышленная группа, сформировавшаяся ещё в 1870-е гг. вокруг известного предпринимателя П.Г. фон Дервиза (Соловьёва, 1997: 274-278). Основной капитал «ВОТС» первоначально составлял 2 млн. руб. (ПСЗРИ. Собр. 3. № 9626). Под него была осуществлена эмиссия в 10 тыс. акций. Стоимость одной ценной бумаги составляла 200 руб. (ПСЗРИ. Собр. 3. № 9626). Коммерческий успех и заманчивые перспективы дальнейшего роста подвигли руководство «ВОТС» в течение четырёх лет довести основной капитал до 7,5 млн. руб., под что увеличивался паровой парк, расширялась портовая инфраструктура и т.д. (ПСЗРИ. Собр. 3. № 12973). В начале XX в. «ВОТС» было уже в первой десятке паровых компаний империи (Алексушин, 2020: 40), а в 1900 г. 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 грузоперевозок «ВОТС» старалось максимально захватить сопутствующие сегменты рынка – страхование речных и морских транспортных услуг, складирование товаров, торговлю керосином (Шубин, 1927: 605-606). Однако до 1900-х гг. подобные большие паровые общества, организованные в виде акционерных обществ и пользовавшиеся серьёзной поддержкой со стороны государства, являлись в Волго-Каспийском судоходстве скорее исключением, чем правилом.

Тесное переплетение частно-государственных интересов просматривалось и в быстрорастущем железнодорожном транспорте. Там во второй половине XIX в. процесс создания частно-государственных компаний шёл быстрее, чем в волжском судоходстве. Железнодорожные компании создавались в форме акционерных обществ. Как правило, они имели солидный уставной капитал и влиятельных акционеров, лоббировавших их интересы на всех уровнях власти (Шубин, 1927: 608-609). И.А. Шубин утверждал, что в создании подобных компаний железнодорожники приблизительно на 10 лет опережали водников, что объясняет, отчасти, их успехи в конкурентной борьбе за грузоперевозки в 1880–1900-е гг. (Гессен, 2007: 572-573).

В начале 1890-х гг. несколько железнодорожных магистралей – Ярославская, Нижегородская, Рыбинская, Казанская, Козлово-Воронежская, Тамбовско-Саратовская, Самаро-Царицынская – стали проходить через территорию Поволжья, заходя в портовые города региона – Царицын, Саратов, Самару, Казань, Нижний Новгород (История..., 1994: 103). Именно в таких транспортных узлах, где сталкивались интересы представителей разных транспортных сегментов, началась конкурентная борьба между судоходными и железнодорожными компаниями за грузы и пассажиров.

В начале эта конкуренция охватила рынок хлебоперевозок, так как железные дороги в 1860–1890-е гг. по большей части сооружались в центральных районах страны, связанных с производством зерновых культур. Уже в 1900-х гг., из-за более выгодных условий, предлагавшихся железнодорожниками, стали меняться веками складывавшиеся пути хлебной торговли, ломая устоявшуюся экономическую специализацию городов и районов. Так, Симбирская и Мензелинская ярмарки, являвшиеся ещё в 1890-х гг. важными центрами формирования хлебных цен в верхнем и среднем Поволжье, десять лет спустя потеряли былое значение, так как железнодорожные магистрали прошли мимо них (Шубин, 1927: 642).

В 1900-х гг. начался новый этап концентрации железнодорожных компаний, выразившийся в создании крупных многопрофильных объединений, таких как Рязано-Уральская, Юго-Восточная, Московско-Казанская железные дороги. Например, Рязано-Уральская железная дорога владела своим буксирным пароходством, рыбными промыслами и перерабатывающими предприятиями в Волго-Каспийском рыболовном районе (История..., 1994: 107). Используя свои значительные организационные возможности и поддержку со стороны правительства, железнодорожники, гибко манипулируя тарифами, постоянно отнимали часть прибыли у судоходных компаний. К тарифным войнам подобного уровня мелкие судоходные компании оказались не готовы.

В начале 1890-х гг. наличие серьёзных межсегментных противоречий в сфере грузоперевозок было признано на официальном уровне (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 166. Л. 40-460б.). Так, на одном из собраний волжских судовладельцев, проходившем в Нижнем Новгороде в августе 1893 г., директор департамента железных дорог Министерства путей сообщения Н.С. Максимов признал, что железнодорожные компании имели особые возможности для манипуляций с тарифами на перевозку грузов, нисколько не заботясь об ущербе, который они наносили судоходству, а правительство, заинтересованное в развитии перспективного вида транспорта в России, негласно их в этом поддерживало, «закрывая глаза» на потери судовладельцев. Далее чиновник объяснил, что в том виде, в котором находилось волжское судоходство, состоявшее из небольших купеческих компаний, оно не представляло интереса для правительства. Если судовладельцы желали сохранить свои прибыли, то должны были улучшать «работу крупных пароходных обществ». Чиновник предложил судовладельцам объединяться в пароходства, способные конкурировать с железнодорожными компаниями (Шубин, 1927: 590-592).

В 1889 г. между четырьмя крупнейшими пароходными акционерными обществами «По Волге», «Самолет», «Кавказ и Меркурий» и «Общество пароходства и торговли Зевеке» было заключено соглашение, призванное регламентировать пассажирские тарифы и графики отхода пароходов от пристаней на самом оживлённом волжском участке Нижний Новгород – Астрахань (ГААО. Ф. 746. Оп. 1. Д. 23. Л. 1-10). По сути, руководителями пароходных компаний, до того конкурировавших между собой, было заключено первое картельное соглашение. Необходимо также отметить, что образование этого картеля совпало с успехами в кораблестроении и появлении больших пароходов американского типа («Император Александр II», «Александр Суворов» и т.д.), пользовавшихся популярностью у богатой столичной публики. Но такие пассажиры предъявляли высокие требования к организации работы компаний во время путешествия (Виноградов, Ещенко, 2021: 59). Их отпугивал возникавший хаос на пристанях в связи с одновременным отходом двух пароходов, гонки между кораблями различных компаний, негативно отражавшиеся на безопасности пассажиров (Лендер, 1889: 14). Отвечая на все эти запросы, а также реагируя на вызовы железнодорожников, волжские пароходства вынуждены были находить компромиссы и идти на заключение картельных договоров.

Картельное соглашение 1889 г. не несло серьёзных юридических обязательств и скорее являлось декларацией о намерениях. Через несколько месяцев оно прекратило существование. Но пароходства вынуждены были продолжать работу по заключению новых картельных соглашений.

В середине 1900-х гг. на Волго-Каспийском торговом пути появился первый пароходный синдикат. В основе работы этой формы объединения лежала более строгая регламентация деятельности его участников и создание общего залогового фонда, куда члены синдиката вносили

определённые суммы как гарантию исполнения принятых обязательств. В случае нарушения договора либо выхода из синдиката, компания лишалась внесённого в фонд залога.

В 1906 г. сроком на 6 лет был образован «Волжский синдикат». В основу этого объединения легло соглашение между пароходными компаниями «Кавказ и Меркурий» и «ВОТС». «Волжский синдикат» был призван установить общие тарифы на перевозку грузов и уровнять цены на пассажирские билеты. Он также регулировал объём грузоперевозок и количество судов, задействованных в них. Важной задачей синдиката стало регулирование размера прибыли и её распределение между участниками соглашения (ГААО. Ф. 906. Оп. 1. Д. 1. Л. 1).

Учитывая вес и влияние данных двух компаний для Волго-Каспийского транспортного маршрута, другие перевозчики, такие как «Самолет», «По Волге», «Надежда» вынуждены были присоединиться к синдикату. Затем в «Волжский синдикат» вошли мелкие пароходства. В 1910 г. на участке Нижний Новгород – Астрахань синдикат обладал флотом приблизительно в 280 пароходов (в том числе 150 пассажирских), а их совокупная мощность составляла 65 % мощности всего флота, работавшего на Волге (Шубин, 1927: 669).

По сравнению с аморфными и недолговечными картельными соглашениями, «Волжский синдикат» стал значительным шагом вперёд в сфере объединения пароходств. Синдикат позволял отдельным компаниям сохранить свои позиции в конкурентной борьбе и увеличить прибыль. Управляющее бюро «Волжского синдиката» находилось в Нижнем Новгороде, а его представительства открылись во многих волжских городах. Для гарантии исполнения взятых на себя обязательств каждый из участников вносил значительную для тех лет сумму в 100 тыс. руб. в залоговый фонд синдиката (ГААО. Ф. 906. Оп. 2. Д. 1. Л. 20-24).

При всех плюсах объединения синдикатское соглашение не освобождало его участников от конкуренции внутри синдиката. Более сильные участники соглашения стремились увеличить свою долю в прибыли за счёт более слабых, что со временем приводило к конфликтам и даже возможному разрыву соглашения. Так, в 1910 г. пароходства «Кавказ и Меркурий», «Восточное общество», «По Волге» и «Самолет» попытались добиться увеличения своей доли прибыли в ущерб мелким компаниям. Попытки урегулирования споров и поиски компромиссов продолжались три года, но привели лишь к распаду синдиката в 1913 г. (ГААО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 1. Л. 1-2).

«Волжский синдикат» являлся примером объединения больших пароходств. Но, как отмечалось выше, помимо них на Волго-Каспийском торговом пути, особенно в его волжском сегменте, работало множество мелких судоходных компаний и владельцев отдельных судов. Попытки их объединения, как правило, успеха не имели. Внести суммы в залоговый фонд синдиката мелкие судовладельцы не могли за неимением серьёзных капиталов, а картельные объединения, создававшиеся мелкими судовладельцами, быстро рассыпались. Как правило, распад картельных соглашений происходил под давлением крупных заказчиков, которые подкупали отдельных участников картеля и добивались от них снижения тарифов в ущерб общему соглашению (Лендер, 1889: 14). Но и на уровне мелкого предпринимательства были примеры успешных объединений, например, образованное в 1892 г. Товарищество «Ахтубинское пароходство».

Первоначально это было небольшое предприятие, нацеленное на организацию местного сообщения и паромных переправ. Оно обслуживало несколько станиц и деревень на реке Ахтубе (приток р. Волги) в районе Царицына (ГААО. Ф. 922. Оп. 1. Д. 1. Л. 1). Первоначально товарищество располагало 4 грузопассажирскими баркасами мощностью около 15 л/с. Организатором и одним из главных пайщиков этого предприятия был Франц Иванович Экман. Именно благодаря его способностям предприятие росло, развивалось и в августе 1907 г. было преобразовано в Товарищество на паях «Ахтубинское пароходство» (Шубин, 1927: 649). Целью учреждения данного товарищества провозглашалось развитие товаро-пассажирского пароходства и перевозочного дела по рекам Волга и Ахтуба, с их притоками и прилегающими озёрами (ПСЗРИ. Собр. 3. № 29470). Устав товарищества был утверждён императором Николаем II 10 августа 1907 г. Основной капитал пароходства составил 300 тыс. руб., а местом нахождения правления пароходства стал Царицын (ПСЗРИ. Собр. 3. № 29470).

Флот «Ахтубинского пароходства» в 1908 г. насчитывал уже 20 пароходов и буксиров, занимавшихся перевозками пассажиров и грузов от Рыбинска до Астрахани. Но по-прежнему важной статьёй доходов «Ахтубинского пароходства» являлось местное сообщение (Шубин, 1927: 649). Постепенно, помимо сельских паромов на Ахтубе и Волге, товарищество стало обслуживать городские перевозки в Царицыне, Астрахани, Хвалынске и других городах Нижнего Поволжья (ГААО. Ф. 922. Оп. 1. Д. 3. Л. 11-12). Несмотря на менявшиеся условия работы, конкуренцию со стороны других пароходств, товарищество не отказалось от своей первоначальной структуры как объединения мелких предпринимателей. Наоборот, шло наращивание их представительства в компании, что являлось заслугой Ф.И. Экмана. В 1908 г. «Ахтубинское пароходство» включало в свой состав около сорока небольших судоходных компаний и отдельных судовладельцев (ПСЗРИ. Собр. 3. № 29470).

«Ахтубинское пароходство» успешно работало вплоть до национализации в 1918 г. (ГААО. Ф. 922. Оп. 1. Д. 1. Л. 1). Разработанная и осуществлённая Ф.И. Экманом стратегия развития «Ахтубинского пароходства» доказала возможность кооперации мелких судовладельцев в объединения, способные

находить свою нишу в судоходном бизнесе и эффективно работать в конкурентной среде Волго-Каспийского торгового пути.

Тенденция преобладания мелкого «кустарного» предпринимательства в волжском судоходстве 1880-х – 1890-х гг. не могла не беспокоить правительство, позиция которого броско обозначилась в путевых заметках о путешествии по Волге популярного публициста Николая Лендера. Эти заметки автор публиковал в 1889 г. на страницах близкого к Министерству путей сообщения журнала «Русское судоходство» (Лендер, 1889: 13). Причём о заметном общественном резонансе этих статей говорит тот факт, что И.А. Шубин упоминал о них спустя 40 лет, как о примечательном явлении (Шубин, 1927: 563).

Основной идеей Н. Лендера являлось ограничение мелкого предпринимательства в волжском судоходстве. Он считал, что пока каждый купец, а то и «капиталистский» крестьянин, мог завести собственный «пароходик», который публицист сравнивал с ржавым самоваром, волжское судоходство было обречено на деградацию из-за завышенного предложения, помноженного на конкуренцию со стороны железнодорожных компаний.

Автор требовал от Министерства путей сообщения для исправления ситуации избавляться от «негодных ржавых самоваров», которые, по его мнению, могли в каждый момент «разлететься от взрыва любого ржавого котла». Причём, характеризуя мелкий предпринимательский бизнес на Волге, автор не стесняется в выборе негативных эпитетов. По его мнению, Министерство должно «заботиться о такой организации пароходного дела», при которой волжское судоходство могло бы «иметь правильное развитие, благодаря конкуренции» (Лендер, 1889: 13). Мелкие предприниматели должны уступить место «другим судоходцам более дельным, солидным и порядочным», то есть крупным акционерным пароходным компаниям. Такие пароходства, по мнению Лендера, смогли бы развернуть правильную конкуренцию, «обусловленную состязанием разума и точного расчета, при выполнении всех требований для безопасности жизни и здоровья, удобств и проч.» (Лендер, 1889: 12).

Лендер выражал мнение крупного капитала в судоходстве. Пока ещё малочисленным крупным волжским пароходствам конкуренция со стороны многочисленных владельцев «ржавых самоваров» явно мешала, сбивала цены, не давала развернуться. В выводах автора выразились также интересы чиновников Министерства путей сообщения, которые тоже, как уже отмечалось выше, являлись сторонниками создания пароходных объединений. Будущее Волго-Каспийского транспортного коридора Н. Лендер и его сторонники видели в развитии акционерных компаний, способных к строительству морских кораблей и продвижению не только собственных, но и имперских интересов на Каспийском море (Лендер, 1889: 12).

Ещё одним примечательным тезисом в публикациях Н. Лендера являлся его призыв к «новым предпринимателям» к освоению Каспийского моря, где, по его мнению, с одной стороны, ощущим дефицит торговых кораблей, а с другой - имеется значительное количество грузов, перевозка которых оплачивалась бы не по «нищенским волжским фрахтам», а по «высоким и щедрым» расценкам. Автор однозначно выступал за дальнейшее развитие единого Волго-Каспийского торгового коридора: «Каспийское море только-только вступает в период своего полного промышленного развития и ждет деятелей, а на Волге все кончено, расцвет ее судоходства канул в Лету, делать тут почти нечего, а если и может появиться какая-нибудь новая работа, то только тогда, когда Каспийское море, при помощи отсутствующей теперь усиленной морской перевозки, передаст на Волгу свои новые богатые грузы» (Лендер, 1889: 14).

Концентрация капитала в судоходном деле привела к образованию в начале 1910-х гг. многопрофильных объединений, которые создавались на базе больших судоходных компаний и включали разнообразные, сопутствующие судоходству активы: логистика (складские помещения, нефтебазы, портовое оборудование), судостроение, судоремонт, страхование (Шубин, 1927: 682-685). Именно такие большие объединения, о которых мечтал Н. Лендер, оказались способны к строительству морских судов и организации грузоперевозок по Каспию, объёмы которых в начале XX в. значительно выросли, особенно благодаря увеличению потребления нефти и нефтепродуктов (Ещенко, 2024: 145-147). К таким объединениям на пространстве Волго-Каспийского транспортного коридора в 1910-е гг. относятся «КАМВО» и «Волга», фактически по своей структуре являвшиеся трестами. Однако, в связи с тем, что юридического завершения объединительных процессов в обоих случаях не произошло, мы эти компании квалифицируем как многопрофильные судоходные объединения трестовского типа.

Процесс активного проникновения банковского капитала в судоходный бизнес начался в 1880-е гг. Через выделение займов на модернизацию пароходного парка, приобретение контрольных пакетов акций, банки постепенно укрепляли свои позиции в руководящих структурах пароходных компаний (Пыжиков, 2018: 412-413). Например, в 1902 г. Санкт-Петербургский международный коммерческий банк, приобретя контрольный пакет акций акционерного общества «Кавказ и Меркурий», сумел провести главой правления общества своего представителя – М.П. Боткина. Уверенная поддержка больших пароходств со стороны банков позволяла последним в 1910-е гг. проводить более активную объединительную политику, создавая многопрофильные объединения (Шубин, 1927: 652-653).

Примером подобной структуры стало образование «КАМВО» – большого судоходного объединения трестовского типа. Основой его стал начавшийся в 1912 г. процесс интеграции двух акционерных пароходных обществ – «Кавказ и Меркурий» и «ВОТС» (Алексушин, 2020: 52-59). Это объединение стало значимым проявлением растущей силы петербургских финансово-промышленных групп, формировавшихся вокруг Санкт-Петербургского (А.И. Вышнеградский) и Русско-Азиатского (А.И. Путилов) банков.

В 1910-е гг. во главе правлений ведущих петербургских банков вставали бывшие чиновники, выступавшие проводниками государственной политики в финансово-экономической сфере. Так, правление Русско-Азиатского банка в 1910 г. возглавил бывший товарищ министра финансов А.И. Путилов, а директором-распорядителем международного коммерческого банка с 1904 г. был бывший вице-директор кредитной экспедиции министерства финансов А.И. Вышнеградский. Эти два коммерческих банка в 1910-е гг. стали основными операторами и проводниками ведущих правительственных проектов в сфере экономики и творцами формирования промышленных объединений в разных отраслях экономики, в том числе и на транспорте (Пыжиков, 2018: 412-420).

О пароходстве «КАМВО» современники говорили, как о свершившемся факте, хотя, формально, процесс слияния окончательно не был завершён даже в 1917 г. (Шубин, 1927: 695). Объединённый флот «КАМВО» располагал более чем 75 пароходами. Акционерному обществу «Кавказ и Меркурий» к началу интеграции принадлежало 44 морских и речных парохода всех типов, «ВОТС» располагал 42 пароходами, в основном морскими буксирами, грузоперевозчиками и танкерами. Основной капитал созданного объединения к июню 1917 г. составил приблизительно 40 млн. руб. (Алексушин, 2020: 42).

В 1914-1916 гг. «КАМВО» при финансовой поддержке Санкт-Петербургского международного коммерческого банка осуществил несколько удачных сделок по присоединению перспективных активов: Курино-Каспийского пароходства, специализировавшегося на нефтеперевозках, двух судоходных акционерных компаний на Днестре, страхового общества «Русский Ллойд» на Чёрном море. В начале 1917 г. этот трест организовал дочернее предприятие – Мариинское пароходство. В итоге под контролем этого объединения оказалось 6 судоходных предприятий с громадным флотом – около 800 речных и морских судов. Влияние «КАМВО» распространялось на судостроение, страховое и комиссионное дело. Помимо этого, в объединение вошёл Одесский купеческий банк, переименованный в Русский торговый и транспортный банк. Все эти приобретения сделали «КАМВО» самым крупным судоходным предприятием не только Волго-Каспийского транспортного коридора, но и Российской империи (Гессен, 2007: 634-644).

Столичному капиталу, который инициировал создание «КАМВО», противостояло другое мощное пароходное объединение, образованное владельцами волжских судоходных компаний, группировавшихся вокруг Торгово-промышленного и пароходного общества «Волга», возглавлявшегося предпринимателем и организатором волжского судоходства Дмитрием Васильевичем Сироткиным.

В начале 1910-х гг. компания «Волга» также стала многопрофильным объединением трестовского типа и одним из основных Волго-Каспийских нефтеперевозчиков (ГААО. Ф. 987. Оп. 1. Д. 1. Л. 1). Первоначально в апреле 1910 г. компания создавалась как объединение четырёх больших волжских пароходств: Торгово-промышленное и пароходное товарищество Д.В. Сироткина в Нижнем Новгороде, Пароходное товарищество Якова Степановича Черноты, Пароходное товарищество «Е.И. Лбов и сыновья» и Пароходное товарищество «Захаров и Крепинский» (ПСЗРИ. Собр. 3. № 33342). Местом пребывания правления нового объединения стал Нижний Новгород. Согласно Уставу, целью нового пароходства было продолжение и развитие прежних торговых и пароходных предприятий учредителей (ПСЗРИ. Собр. 3. № 33342). Однако последующие события показали, что Сироткину такая концентрация капиталов и флота необходима была, прежде всего, для захвата как можно большей доли рынка нефтеперевозок и, соответственно, возможности получения максимальной прибыли из создавшейся благоприятной конъюнктуры в виде устойчиво растущих нефтяных цен (ГААО. Ф. 987. Оп. 1. Д. 20. Л. 9-10). На достижение этой цели были брошены все ресурсы «Волги». Даже от декларированных в Уставе пассажироперевозок в компании предпочли отказаться (ПСЗРИ. Собр. 3. № 33342), сосредоточившись на создании мощного нефтеналивного флота путём постройки буксиров и больших железных нефтеналивных барж: «Марфа Посадница», «Софья Палеолог» и т.д. Такие баржи имели особую конструкцию корпуса, позволявшую значительно увеличить их грузоподъёмность (И.И., 1907: 158).

В 1912 г. флот компании, задействованный в нефтеперевозках, насчитывал 5 теплоходов, 30 буксирных пароходов, 155 барж, 27 вспомогательных судов. Причём Дмитрий Васильевич не собирался ограничиваться только перевозкой нефти. В 1913 г. компания «Волга» приобрела в Баку фирму Русское товарищество «Нефть», которая занималась добычей и переработкой сырья. В дальнейшем, на базе этой компании Сироткин начал строительство нефтеперерабатывающего завода, которое шло одновременно с возведением логистической инфраструктуры в городах Поволжья – нефтебаз, складов, станций перекачки и т.д. (Монополистический капитал..., 1973: 58). Таким образом, «Волга» достаточно быстро укоренялась в нефтяном бизнесе.

В годы Первой мировой войны компания Сироткина сумела войти в число четырёх основных волго-каспийских нефтеперевозчиков, наряду с такими предприятиями, как «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель», «Нефтепромышленное и торговое общество «Мазут»» и «ВОТС» (затем «КАМВО»). Эти компании стали фактически монополистами на рынке внутрироссийских нефтеперевозок, деля между собой значительные прибыли. Например, в 1916 г. флот этих объединений перевёз по Волго-Каспийскому транспортному коридору примерно 80 % нефти и нефтепродуктов, поступавших для продажи внутри России (ГААО. Ф. 987. Оп. 1. Д. 3. Л. 1-10).

Растущие капиталы акционерного общества «Волга» грамотно диверсифицировались и инвестировались не только в нефтяной сектор, но и в другие перспективные активы, например, в судостроение. В 1911 г. Д.В. Сироткин основал завод «Нижегородский теплоход», а через три года фактически стал его владельцем. В середине 1910-х гг. акционерное общество «Волга», раньше своих конкурентов, начало экономическую экспансию в судоходный бизнес Сибири. В 1915 г. было открыто торговое-промышленное и пароходное общество «Енисей» с основным капиталом в 300 тыс. руб., которое распространило влияние предприятия Д.В. Сироткина на судоходство по сибирским рекам Обь, Иртыш, Енисей (Шубин, 1927: 683-684).

Если образование «КАМВО» являлось примером проникновения столичного банковского капитала в Волго-Каспийское судоходство, то создание многопрофильного судоходного объединения трестовского типа «Волга» шло иным путём. Здесь наблюдался обратный процесс проникновения производственного (в данном случае судоходного) капитала в банковский. Так, журнал «Волжская неделя» в марте 1917 г. сообщал, что компания «Волга» приобрела большой пакет акций петроградского Учётного и ссудного банка (Концентрация...). Этот банк в 1914 г. занимал 10-ю строчку в рейтинге российских банков. Но с началом Первой мировой войны, в связи с обрывом контактов с немецкими промышленными компаниями, на взаимодействие с которыми был нацелен банк, у него начались финансовые трудности, чем и воспользовался Д.В. Сироткин (Пыжиков, 2018: 430-431). Приобретение столичного банка должно было вывести объединение «Волга» на новый уровень развития.

## 5. Заключение

Важным инструментом государственного организационно-экономического механизма по развитию Волго-Каспийского транспортного коридора в исследуемый период являлось создание частно-государственных партнёрств в виде железнодорожных и пароходных акционерных обществ, сочетавших в себе предпринимательскую инициативу с организационными и финансовыми возможностями государства. Одним из значимых примеров реализации подобного рода проектов представляется образование в 1858 г. акционерного общества «Кавказ и Меркурий», которое при поддержке государства должно было связать хорошо освоенный волжский торговый путь с акваторией Каспийского моря. В 1893 г. по подобной схеме было создано акционерное общество «Восточное общество товарных складов и транспортирования товаров с выдачей ссуд».

Частно-государственные партнёрства становились центрами концентрации транспортных компаний и способствовали созданию отраслевых монополий в виде картелей, а затем в форме более устойчивых объединений – синдикатов. Первым таким объединением на Волго-Каспийском торговом пути стал в 1906 г. «Волжский синдикат», основой которого было соглашение между пароходствами «Кавказ и Меркурий» и «ВОТС», а затем к синдикату присоединилось около десятка других пароходств.

Государство, участвуя в создании акционерных обществ на транспорте, поддерживало процесс концентрации железнодорожных и судоходных компаний в более мощные отраслевые объединения, а также способствовало вытеснению из этой стратегической сферы мелкого предпринимательства. Помимо концентрации, другим эффективным методом стимулирования сильных к дальнейшему развитию стала конкуренция, причём как межсегментная (между железнодорожными и судоходными компаниями), так и внутрисегментная (например, между пароходными объединениями «КАМВО» и «Волга»).

Государственная линия на объединение крупных и средних частных компаний по стратегически важным направлениям, к которым относился Волго-Каспийский транспортный коридор, и поощрение «культурной конкуренции» между транспортными компаниями показана, во-первых, через выступления директора департамента железных дорог Министерства путей сообщения Н.С. Максимова на Совете по регулированию тарифных конфликтов, проходившем в Нижнем Новгороде в августе 1893 г., а, во-вторых, через позицию такого известного и влиятельного отраслевого издания как «Русское судоходство». Авторы этого журнала и, прежде всего, популярный публицист Николай Лендер, в своих заметках о путешествии по Волге выражали точку зрения, схожую с позицией Н.С. Максимова. По мнению Н. Лендера, из волжской торговли следовало вытеснить мелкого частника – небольшие судоходные компании, а крупные и средние компании должны были создавать мощные объединения, способные к освоению торговли по Каспийскому морю. Именно на Каспии, а не на Волге, предпринимателей ожидали значительные заработки.

В создавшихся условиях мелкие судоходные компании могли выживать также через концентрацию, путём создания собственных объединений, способных к конкуренции с судоходными монополиями и в тех сегментах транспортного рынка, которые были не интересны большим

компаниям: местные перевозки, паромные переправы и т.д. Примером подобного эффективного объединения стало образованное в 1892 г. Ф.И. Экманом Товарищество «Ахтубинское пароходство», которое объединяло 38 мелких предпринимателей. Начав с организации паромных переправ на р. Ахтуба, к 1908 г. это пароходство располагало внушительным флотом и выполняло грузовые и пассажирские перевозки по всей Волге.

В 1910-е гг. процесс концентрации производства и капитала в российской экономике достиг такого уровня, при котором началось формирование многопрофильных монополистических объединений – трестов. Этот процесс проходил при активном участии петербургских банковских групп, которые, в свою очередь, контролировались правительством. Такими компаниями трестовского типа в рамках Волго-Каспийского транспортного коридора к 1917 г. стали Урало-Рязанская железная дорога, «КАМВО» и Торгово-промышленное и пароходное общество «Волга».

## 6. Благодарности

Исследование выполнено за счёт 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/>.

## Литература

- Акторы...**, 2016 – Акторы российской имперской модернизации: региональное измерение. Екатеринбург: Банк культурной информации, 2016. 316 с.
- Алексушин, 2020** – *Алексушин Г.В.* Развитие транспорта дореволюционной Волги. Самара: типография «Прайм», 2020. 71 с.
- Ананьич, 1970** – *Ананьич Б.В.* Россия и международный капитал. 1897-1914. Очерки истории финансовых отношений. Л.: Наука, 1970. 316 с.
- Билибин, 1909** – *Билибин И.А.* Очерк пятидесятилетней деятельности пароходного общества «Кавказ и Меркурий» 1858–1908. СПб.: Типография т-ва А.С. Суворина «Новое время», 1909. 171 с.
- Бовыкин, 2001** – *Бовыкин В.И.* Финансовый капитал в России накануне Первой мировой войны. М.: РОССПЭН, 2001. 320 с.
- Виноградов, Ещенко, 2021** – *Виноградов С.В., Ещенко Ю.Г.* Конкуренция новаторов: о некоторых особенностях развития волжского судоходства в 1870-х – 1880-х гг. // *Современная научная мысль.* 2021. № 6. С. 55-61. DOI: 10.24412/2308-264X-2021-6-55-61
- Вольнский, 2019** – *Вольнский И.А.* Роль Астраханской области как ключевого транспортно-логистического узла в международном транспортном коридоре «Север – Юг» // *Каспийский регион: политика, экономика, культура.* 2019. № 3(60). С. 207-212.
- Воронова, 2017** – *Воронова А.А.* Судостроение в экономической жизни Нижнего Поволжья в XIX – начале XX в. // *Каспийский регион: политика, экономика, культура.* 2017. № 3(52). С. 241-249.
- ГААО** – Государственный архив Астраханской области.
- Галин, 2021** – *Галин В.Ю.* Капитал Российской империи. М.: ООО «Издательство Алисторус», 2021. 751 с.
- Гессен, 2007** – *Гессен В.Ю.* Структура акционерных обществ и методы управления ими в России (на примере некоторых крупных пароходств) / Очерки истории российских фирм. Вопросы собственности управления, хозяйствования. СПб.: Высшая школа менеджмента, 2007. С. 413-658.
- Ещенко, 2024** – *Ещенко Ю.Г.* Астраханский порт в организации транспортировки нефти и нефтепродуктов в конце 1910-х – начале 1920-х гг. // *Социально-экономический и гуманитарный журнал.* 2024. № 4(34). С. 140-151. DOI: 10.36718/2500-1825-2024-4-140-151
- И.И., 1907** – *И.И.* Волжские баржи // *Русское судоходство.* 1907. № 7. С. 158.
- История...**, 1994 – История железнодорожного транспорта России. Т.1: 1836-1917 гг. СПб.: АО «Иван Федоров», 1994. 336 с.
- Китанина, 1969** – *Китанина Т.М.* Военно-инфляционные концерны в России. 1914-1917 гг. Л.: Наука, 1969. 180 с.
- Концентрация...** – Концентрация капитала и возникновение судоходных монополистических объединений. [Электронный ресурс]. URL: <https://poznayka.org/s77006t2.html?ysclid=mdfqrkxkopl458153205> (дата обращения: 12.06.2025).
- Корноухова, 2022** – *Корноухова Г.Г.* Российские экспортеры в Иран vs закавказский транзит европейских товаров в начале 1880-х гг. // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России.* 2022. Т. 21. № 4. С. 556-567. DOI: 10.22363/2312-8674-2022-21-4-556-567
- Корноухова, 2024** – *Корноухова Г.Г.* Обсуждение проекта строительства Энзелийского порта в Персии в государственных ведомствах Российской империи на рубеже XIX–XX вв. // *Каспийский регион: политика, экономика, культура.* 2024. № 4(81). С. 75-85. DOI: 10.54398/1818-510X.2024.81.4.007
- Корноухова, 2025** – *Корноухова Г.Г.* Российско-персидская морская торговля через Астрахань в XIX в. – начале XX в.: условия транспортировки грузов и развитие портовой таможенной

- инфраструктуры // *Электронный научно-образовательный журнал «История»*. 2025. Т. 16. № 2(148). DOI: 10.18254/S207987840034836-8
- [Лаверычев, 1988](#) – *Лаверычев В.Я.* Военный государственно-монополистический капитализм в России. М.: Наука, 1988. 335 с.
- [Лендер, 1889](#) – *Лендер Н.* Волга (Очерки и наблюдения) // *Русское судоходство*. 1889. № 102. С. 9-16.
- [Маркелов, 2022](#) – *Маркелов К.А.* История и современность в развитии международно-транспортного коридора «Север – Юг» // *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. 2022. № 1 (70). С. 98-109. DOI: 10.54398/1818-510X\_2022\_1\_98
- [Монополистический капитал..., 1973](#) – Монополистический капитал в нефтяной промышленности России. 1914-1917. Документы и материалы. Л.: Наука, 1973. 552 с.
- [Очерки, 2007](#) – Очерки истории российских фирм. Вопросы собственности управления, хозяйствования. СПб.: Высшая школа менеджмента, 2007. 718 с.
- [Поликарпов, 1996](#) – *Поликарпов В.В.* «Новое направление» 50-х – 70-х гг.: последняя дискуссия советских историков // *Советская историография* / Под общ. ред. акад. Ю.Н. Афанасьева. М.: РГГУ, 1996. С. 349-400.
- [ПСЗРИ](#) – Полное собрание законов Российской империи.
- [Пыжиков, 2018](#) – *Пыжиков А.В.* Взлет над пропастью. М.: «Концептуал», 2018. 550 с.
- [Сидоров, 1973](#) – *Сидоров А.Л.* Экономическое положение России в годы Первой мировой войны. М.: Наука, 1973. 654 с.
- [Соловьева, 1997](#) – *Соловьева А.М.* Железнодорожные «короли» России. П.Г. фон Дервиз и С.С. Поляков / Предпринимательство и предприниматели России от истоков до начала XX в. М.: РОССПЭН, 1997. С. 266-286.
- [Шубин, 1927](#) – *Шубин И.А.* Волга и волжское судоходство. М.: Транспечать, 1927. 908 с.
- [Belousov, 2020](#) – *Belousov S.S.* Influence of Railways on the Development of the Settlement Network in Astrakhan Province (the last quarter of the xix – beginning of the xx century) // *Bylye Gody*. 2020. 57(3): 1264-1269. DOI: 10.13187/bg.2020.3.1264
- [Eshchenko et al., 2025](#) – *Eshchenko Y.G., Vinogradov S.V., Kulakova N.I.* The Volga-Caspian Transport Corridor in the Freight Transportation System of the Russian Empire in the second half of the 19th – at the early 20th centuries // *Bylye Gody*. 2025. 20(2): 911-921. DOI: 10.13187/bg.2025.2.911

## References

- [Aktory..., 2016](#) – *Aktory rossiiskoi imperskoi modernizatsii: regional'noe izmerenie* [Actors of Russian Imperial Modernization: Regional Dimension]. Ekaterinburg: Bank kul'turnoi informatsii, 316 p. [in Russian]
- [Aleksushin, 2020](#) – *Aleksushin, G.V.* (2020). Razvitie transporta dorevoljucionnoj Volgi [Development of transport on the pre-revolutionary Volga]. Samara: tipografija «Prajm», 71 p. [in Russian]
- [Anan'ich, 1970](#) – *Anan'ich, B.V.* (1970). Rossiya i mezhdunarodnyj kapital. 1897-1914. Oчерки istorii finansovyh otnoshenij [Russia and international capital. 1897-1914. Essays on the history of financial relations]. L.: Nauka, 316 p. [in Russian]
- [Belousov, 2020](#) – *Belousov, S.S.* (2020). Influence of Railways on the Development of the Settlement Network in Astrakhan Province (the Last Quarter of the XIX – Beginning of the XX Century). *Bylye Gody*. 57(3): 1264-1269. DOI: 10.13187/bg.2020.3.1264
- [Bilibin, 1909](#) – *Bilibin, I.A.* (1909). Oчерk pjatidesjatiletnej dejatel'nosti parohodnogo obshhestva «Kavkaz i Merkurij» 1858-1908 [Essay on the fifty-year activity of the Caucasus and Mercury shipping company 1858-1908]. SPb.: Tipografija t-va A.S. Suvorina «Novoe vremja», 171 p. [in Russian]
- [Bovykin, 2001](#) – *Bovykin, V.I.* (2001). Finansovyj kapital v Rossii nakanune Pervoj mirovoj vojny [Financial capital in Russia on the eve of the First World War]. М.: ROSSPJeN, 320 p. [in Russian]
- [Eshchenko et al., 2025](#) – *Eshchenko, Y.G., Vinogradov, S.V., Kulakova, N.I.* (2025). The Volga-Caspian Transport Corridor in the Freight Transportation System of the Russian Empire in the Second Half of the 19<sup>th</sup> – at the Early 20<sup>th</sup> Centuries. *Bylye Gody*. 20(2): 911-921. DOI: 10.13187/bg.2025.2.911
- [Eshchenko, 2024](#) – *Eshchenko, Y.G.* (2024). Astrahanskij port v organizacii transportirovki nefti i nefteproduktov v konce 1910-h – nachale 1920-h gg. [Astrakhan port in the organization of transportation of oil and oil products in the late 1910s – early 1920s]. *Social'no-jekonomicheskij i gumanitarnyj zhurnal*. 4(34):140-151. DOI: 10.36718/2500-1825-2024-4-140-151 [in Russian]
- [GAAO](#) – Gosudarstvennyi arkhiv Astrakhanskoi oblasti [State Archive of the Astrakhan Region].
- [Galín, 2021](#) – *Galín, V.Ju.* (2021). Kapital Rossijskoj imperii [Capital of the Russian Empire]. М.: ООО «Izdatel'stvo Alistorus», 751 p. [in Russian]
- [Gessen, 2007](#) – *Gessen, V.Ju.* (2007). Struktura akcionerных obshhestv i metody upravlenija imi v Rossii (na primere nekotoryh krupnyh parohodstv) [Capital of the Russian Empire]. *Oчерки istorii rossijskih firm. Voprosy sobstvennosti upravlenija, hozjajstvovanija*. SPb.: Vysshaja shkola menedzhmenta, pp. 413-658. [in Russian]
- [I.I., 1907](#) – *I.I.* (1907). Volzhskie barzhi [Volga barges]. *Russkoe sudohodstvo*. 7: 158. [in Russian]

- Istoriya.., 1994** – Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. T.1: 1836-1917 gg. [History of railway transport in Russia. Vol. 1: 1836-1917]. SPb.: AO «Ivan Fedorov», 336 p. [in Russian]
- Kitanina, 1969** – *Kitanina, T.M.* (1969). Voенно-infljacionnye koncerny v Rossii. 1914-1917 gg. [Military-inflationary concerns in Russia. 1914-1917]. L.: Nauka, 180 p. [in Russian]
- Kontsentratsiya...** – Kontsentratsiya kapitala i vozniknovenie sudokhodnykh monopolisticheskikh ob"edinenii [Concentration of capital and the emergence of shipping monopolistic associations]. [Electronic resource]. URL: [https://poznayka.org/s77006t2.html?ysclid=mdfqrkopl458\\_153205](https://poznayka.org/s77006t2.html?ysclid=mdfqrkopl458_153205) (date of access: 12.06.2025). [in Russian]
- Kornoukhova, 2022** – *Kornoukhova, G.G.* (2022). Rossiiskie eksportery v Iran vs zakavkazskii tranzit evropeiskikh tovarov v nachale 1880-kh gg. [Russian exporters to Iran vs Transcaucasian Transit of European goods in the early 1880s]. *Vestnik Rossiiskogo universiteta družby narodov. Seriya: Istoriya Rossii.* 21(4): 556-567. DOI: 10.22363/2312-8674-2022-21-4-556-567 [in Russian]
- Kornoukhova, 2024** – *Kornoukhova, G.G.* (2024). Obsuzhdenie proekta stroitel'stva Enzeliiskogo porta v Persii v gosudarstvennykh vedomstvakh Rossiiskoi imperii na rubezhe XIX–XX vv. [Discussion of the project for the construction of the Anzali port in Persia in the government departments of the Russian Empire at the turn of the XIX–XX centuries]. *Kaspiiskii region: politika, ekonomika, kul'tura.* 4(81): 75-85. DOI: 10.54398/1818-510X.2024.81.4.007 [in Russian]
- Kornoukhova, 2025** – *Kornoukhova, G.G.* (2025). Rossijsko-persidskaja morskaja torgovlja cherez Astrahan' v XIX v. – nachale XX v.: uslovija transportirovki gruzov i razvitie portovoj tamozhennoj infrastruktury [Russian-Persian maritime trade via Astrakhan in the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century: conditions of cargo transportation and development of port customs infrastructure]. *Elektronnyi nauchno-obrazovatel'nyi zhurnal «Istoriya».* 16. 2(148). DOI: 10.18254/S207987840034836-8 [in Russian]
- Laverychev, 1988** – *Laverychev, V.Ja.* (1988). Voennyj gosudarstvenno-monopolisticheskij kapitalizm v Rossii [Military state-monopoly capitalism in Russia]. M.: Nauka, 335 p. [in Russian]
- Lender, 1889** – *Lender, N.* (1889). Volga (Ocherki i nabljudenija) [Volga (Essays and observations)]. *Russkoe sudohodstvo.* 102: 9-16. [in Russian]
- Markelov, 2022** – *Markelov, K.A.* (2022). Istoriya i sovremennost' v razvitii mezhdunarodno-transportnogo koridora «Sever – Yug» [History and modernity in the development of the international transport corridor “North – South”]. *Kaspiiskii region: politika, ekonomika, kul'tura.* 1(70): 98-109. DOI: 10.54398/1818-510Kh\_2022\_1\_98 [in Russian]
- Monopolisticheskij kapital.., 1973** – Monopolisticheskij kapital v neftjanoj promyshlennosti Rossii. 1914-1917. Dokumenty i materialy [Monopoly capital in the oil industry of Russia. 1914-1917. Documents and materials]. L.: Nauka, 552 p. [in Russian]
- Ocherki.., 2007** – Ocherki istorii rossijskikh firm. Voprosy sobstvennosti upravlenija, hozjajstvovanija [Essays on the history of Russian firms. Issues of ownership, management, economics]. SPb.: Vysshaja shkola menedzhmenta, 718 p. [in Russian]
- Polikarpov, 1996** – *Polikarpov, V.V.* (1966). «Novoe napravlenie» 50-h – 70-h gg.: poslednjaja diskussija sovetskikh istorikov [“New Direction” of the 50s – 70s: the last discussion of soviet historians]. *Sovetskaja istoriografija.* M.: RGGU, pp. 349-400. [in Russian]
- PSZRI** – Polnoe sobranie zakonov Rossiiskoi imperii [Complete collection of laws of the Russian Empire].
- Pyzhikov, 2018** – *Pyzhikov, A.V.* (2018). Vzlet nad propast'ju [Takeoff over the Abyss]. M.: «Konceptual», 550 p. [in Russian]
- Shubin, 1927** – *Shubin, I.A.* (1927). Volga i volzhskoe sudohodstvo [Volga and Volga shipping]. M.: Transpechat', 908 p. [in Russian]
- Sidorov, 1973** – *Sidorov, A.L.* (1973). Jekonomicheskoe polozhenie Rossii v gody Pervoj mirovoj vojny [Economic Situation of Russia during the First World War]. M.: Nauka, 654 p. [in Russian]
- Solov'eva, 1997** – *Solov'eva, A.M.* (1997). Zheleznodorozhnye «koroli» Rossii. P.G. fon Derviz i S.S. Poljakov [Railway “kings” of Russia. P.G. von Derviz and S.S. Polyakov]. Predprinimatel'stvo i predprinimateli Rossii ot istokov do nachala XX v. M.: ROSSPJeN. Pp. 266-286. [in Russian]
- Vinogradov, Eshchenko, 2021** – *Vinogradov, S.V., Eshchenko, Y.G.* (2021). Konkurencija novatorov: o nekotoryh osobennostjakh razvitija volzhskogo sudohodstva v 1870-h – 1880-h gg. [Competition of innovators: on some features of the development of Volga shipping in the 1870s – 1880s]. *Sovremennaja nauchnaja mysl'.* 6: 55-61. DOI: 10.24412/2308-264X-2021-6-55-61 [in Russian]
- Volynskii, 2019** – *Volynskii, I.A.* (2019). Rol' Astrakhanskoj oblasti kak klyuchevogo transportno-logisticheskogo uzla v mezhdunarodnom transportnom koridore «Sever – Yug» [The role of the Astrakhan region as a key transport and logistics hub in the international North-South transport corridor]. *Kaspiiskii region: politika, ekonomika, kul'tura.* 3(60): 207-212. [in Russian]
- Voronova, 2017** – *Voronova, A.A.* (2017). Sudostroenie v ekonomicheskoi zhizni Nizhnego Povolzh'ja v XIX – nachale XX v. [Shipbuilding in the economic life of the Lower Volga region in the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries]. *Kaspiiskii region: politika, ekonomika, kul'tura.* 3(52): 241-249. [in Russian]

**Конкуренция и концентрация: некоторые проблемы развития Волго-Каспийского транспортного коридора в период первой российской индустриализации (вторая половина XIX – начало XX в.)**

Сергей Вадимович Виноградов <sup>a</sup>, Юлия Геннадьевна Ещенко <sup>a, \*</sup>, Наталия Игоревна Кулакова <sup>a</sup>

<sup>a</sup>Астраханский государственный университет им. В.Н. Татищева, Астрахань, Российская Федерация

**Аннотация.** Актуальность исследования обусловлена повышением общественного и научного внимания к проблемам логистики, как из-за климатических изменений, так и в связи со значительными негативными трансформациями в глобальной экономике и масштабными геополитическими конфликтами. В этих условиях определённый интерес представляет выявление отечественного исторического опыта использования государственного организационно-экономического механизма по развитию крупных логистических коридоров, способствовавших комплексному освоению окраинных территорий и включению их в общий экономический контур страны. Исследование посвящено анализу развития транспортной инфраструктуры самой оживлённой грузопассажирской артерии Российской империи – Волго-Каспийского транспортного коридора – в период первой российской индустриализации второй половины XIX – начала XX в. Выявляется участие государства в данном процессе, которое проявлялось через создание частно-государственных партнёрств в форме железнодорожных и судоходных акционерных обществ, работу с бизнес-элитой на съездах и собраниях предпринимателей, выступления в прессе лидеров общественного мнения, стимулирование судовладельцев к созданию крупных пароходств (поощрение железнодорожных компаний в ущерб судоходным) и т. д. В начале XX в. поддерживаемые правительством частно-государственные партнёрства стали центрами интегрирования крупных и средних транспортных компаний. Важным элементом государственного организационно-экономического механизма в исследуемый период являлись банки. Исследование выполнено на базе архивных делопроизводственных документов астраханских представительств пароходных компаний, позволяющих лучше понять организацию их работы, структуру картельных и синдикатских соглашений между пароходствами, условия труда рабочих и управленческого персонала, принципы осуществления предпринимательской деятельности.

**Ключевые слова:** Волго-Каспийский транспортный коридор, Каспийское море, индустриализация, концентрация, конкуренция, акционерное общество, синдикат, трест, пароходство, железная дорога.

---

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [dissovvetdm@yandex.ru](mailto:dissovvetdm@yandex.ru) (С.В. Виноградов),  
[pushistik\\_yuliya@mail.ru](mailto:pushistik_yuliya@mail.ru) (Ю.Г. Ещенко), [vol-na1986@yandex.ru](mailto:vol-na1986@yandex.ru) (Н.И. Кулакова),  
[szotov@sfu-kras.ru](mailto:szotov@sfu-kras.ru) (С.О. Зотов)