

*Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 3 (72). С. 14–19.  
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2022. Vol. 3 (72). P. 14–19.*

Научная статья  
УДК 94(47).083  
doi: 10.54398/1818510X\_2022\_3\_14

**МОНОПОЛИЗАЦИЯ ТОВАРО-ПАССАЖИРСКОГО СУДОХОДСТВА  
НА КАСПИЙСКОМ МОРЕ НА РУБЕЖЕ XIX–XX ВВ.**

**Корноухова Гадиля Гизатуллаевна**

Российский университет дружбы народов, Москва, Россия  
kornoukhova-gg@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7553-1856>

**Аннотация.** На основе анализа архивных документов, хранящихся в Архиве внешней политики Российской империи, рассмотрен процесс монополизации грузопассажирских перевозок по Каспийскому морю такими крупными компаниями как «Кавказ и Меркурий» и «Бюро персидских транспортов». Цель статьи – показать влияние данного процесса на качественную сторону развития транспортного дела указанных перевозчиков. При проведении исследования был использован ряд специально-исторических методов: ретроспективного, историко-сравнительного и историко-генетического. В статье показано, что в конце XIX в. на Каспийском море развернулась жёсткая конкурентная борьба между многочисленными транспортными компаниями за перевозку пассажиров и грузов между российскими и иранскими портами. Подобный процесс был негативно оценён российским правительством, понимавшим его как фактор, сдерживавший интенсификацию товарообмена между Россией и Ираном. В связи с этим ею с одобрением был воспринят процесс создания крупной монополии – «Объединённого общества транспортирования и страхования грузов в Персии», которая включала в себе ряд крупных судовых компаний, ранее находившихся в конкурентной борьбе друг с другом. Анализ материалов показал, что ликвидация конкуренции между ранее самостоятельными транспортными компаниями привела к уменьшению доли перевозимых ими грузов в общем объёме российско-иранского товарооборота. При этом монополия продемонстрировала отсутствие стремления не наращивать объём поставок, а лишь сохранить уровень достигнутых показателей.

**Ключевые слова:** Персия, российско-иранские отношения, торговое морское судоходство, акционерное общество, позднимперская Россия, экономическая история, история предпринимательства

**Для цитирования:** Корноухова Г. Г. Монополизация товаро-пассажирского судоходства на Каспийском море на рубеже XIX–XX вв. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 3 (72). С. 14–19. [https://doi.org/10.54398/1818510X\\_2022\\_3\\_14](https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_3_14).



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0 Всемирная.

**MONOPOLIZATION OF GOODS AND PASSENGER SHIPPING IN THE CASPIAN SEA  
AT THE TURN OF THE XIX–XX CENTURIES**

**Gadilya G. Kornoukhova**

Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University), Moscow, Russia  
kornoukhova-gg@rudn.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7553-1856>

**Abstract.** The modern Russian economy has a high level of monopolization due to significant share of state ownership. This problem gives rise to numerous disputes among modern economists and experts. So, monopolization of the Russian Empire's economy is relevant now. Based on the analysis of archival documents stored in the Archive of Foreign Policy of the Russian Empire (AVPRI), the process of monopolization of cargo and passenger traffic in the Caspian Sea by such large companies as the Caucasus and Mercury and the Bureau of Persian Transport is considered; the influence of this process on the qualitative side of the development of the transport business of the mentioned carriers is shown. The article shows that at the end of the 19<sup>th</sup> century a fierce competition has developed between numerous transport companies in the Caspian Sea for the transportation of passengers and goods between Russian and Persian ports. This process was negatively assessed by the Russian government, which understood it as a factor holding back the intensification of trade between Russia and Iran. In this regard, it accepted with approval the process of creating a large monopoly – the "United Society for the Transportation and Insurance of Cargoes in Persia", which united a number of large shipping companies that were previously in a competitive struggle with each other. An analysis of the materials on the activities of the established monopoly showed that the government's actions led to the opposite effect: the elimination of competition between previously independent transport companies led to a decrease in the share of their cargo transported in the total volume of Russian-Iranian trade. At the same time, the monopoly demonstrated the absence of a desire not to increase the volume of supplies, but only to maintain the level of the achieved indicators.

**Keywords:** Persia, Russian-Iranian relations, merchant shipping, joint-stock company, late imperial Russia, economic history, history of Russian entrepreneurship

**For citation:** Kornoukhova G. G. Monopolization of goods and passenger shipping in the Caspian Sea at the turn of the XIX–XX centuries. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2022, no. 3 (72), pp. 14–19. [https://doi.org/10.54398/1818510X\\_2022\\_3\\_14](https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_3_14).



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

**Введение**

Вопрос о монополизации российской экономики, высокий уровень которой в настоящее время обусловлен значительной долей крупной государственной собственности, является актуальной и порождает многочисленные публикации об особенностях и причинах её существования, а также путях решения проблемы [9; 11; 13].

Возрастание числа экономических игроков на активно развивавшемся российском рынке в конце XIX – начале XX в. приводило к образованию монополистических объединений с целью формирования удобных условий для деятельности крупных фирм. Возникновение монополий считается закономерным явлением для капиталистических отношений, и Россия не являлась в данном случае исключением. Бурные процессы монополизации охватили также Соединённые Штаты Америки. Однако здесь параллельно начался также и процесс формирования антимонопольного законодательства. Результатом его стали широко известные Закон «О предотвращении и подавлении объединений, направленных на ограничение торговли», принятый в Канаде в 1889 г., и Акт Шермана, принятый в 1890 г. в США, который запрещал антиконкурентные соглашения и одностороннее поведение, направленное на монополизацию соответствующего рынка. В Российской империи заметная работа в указанном направлении не велась. Очевидно, что вопрос о свободе конкуренции не рассматривался правительством в качестве фундаментальной основы хозяйственного развития государства. Порой даже предлагались противоположные действия. Так, в частности, министром финансов М. Х. Рейтерном (1862–1878 гг.) было предложено «искусственное сдерживание свободной конкуренции» в качестве меры правительственной политики в банковской сфере [4].

В настоящей статье будет рассмотрен процесс монополизации грузопассажирских перевозок по Каспийскому морю такими крупными компаниями как «Кавказ – КИМ» (далее – КИМ) и «Бюро персидских транспортов» (далее – БПТ); показано влияние данного процесса на качественную сторону развития транспортного дела указанных перевозчиков. Соответственно, ставится цель выяснить оправданность политики правительства, направленной на поддержание процесса монополизации торгово-пассажирского судоходства на Каспийском море в конце XIX – начале XX в.

В отечественной историографии в последнее время исследователи все больше привлекают деятельность крупных пароходных компаний на российских морских просторах [6; 7; 9; 18], в том числе в Волжско-Каспийском бассейне [8; 10; 14]. Однако вопрос о качестве обслуживания клиентов судоходными компаниями в условиях объединения их в единую монополию и влияния процесса монополизации на изменения в межгосударственном товарообороте в них не ставился.

#### *Основная часть*

Пароходное сообщение по Каспийскому морю начало расти в основном с середины 70-х – в 80-е гг. XIX в. Если в 1876 г. по Каспию ходило всего 19 пароходов, то в 1880 г. – 36, а в 1883 г. – уже 55 судов. Таким образом, за семь лет их количество увеличилось почти в три раза [5, с. 248]. В 1897 г. на Каспийском море насчитывалось уже 190 пароходов с вместимостью 83 тыс. т [1, л. 49]. Однако при этом следует оговориться, что заметная часть каспийской флотилии состояла не из грузовых, а из наливных судов, принадлежавших бакинским нефтезаводчикам. Наиболее крупным владельцем пароходов являлось нефтяное товарищество братьев Нобель. В 1897 г. их количество составляло 89 пароходов с грузоподъемностью 4 тыс. 370 тыс. пудов [2, л. 50].

Что касается торгово-пассажирских судов, то современники отмечали их существенный недостаток. Автоматически, это приводило к повышению стоимости перевозки. Почти полностью монопольное положение в вопросе перемещения грузов по Каспийскому морю занимала основанная в 1858 г. компания КИМ. Это позволяло ей по собственному усмотрению устанавливать расценки за транспортировку грузов, превышая на 5 % те, которые существовали у других компаний [17, с. 37]. Современники отмечали, что из-за дороговизны перевозки грузов, по состоянию на 1898 г. доставка нескольких ящиков из Баку в Энзели обходилась едва ли не дороже, чем от Марселя до Батуми [2, л. 9].

Несмотря на завышенную плату, уровень сервисного обслуживания КИМ не был достаточно высоким. Общество мало заботилось о своевременной доставке грузов своих клиентов, что подтверждается многочисленными заявлениями торговавших с Россией иранских купцов. Последние заявляли, что, несмотря на всю для них желательность торговли с Россией, уровень обслуживания КИМ их «отвращает от начатого дела, так как они никогда не могут быть уверены во времени прибытия из Москвы в Мешедессер товара, пролеживающего в Астрахани один, два и даже пять месяцев, между тем как товар, выписанный из Англии, хотя достигает Испани лишь на шестой месяц, но зато фирма может быть вполне уверена в этом сроке и соответственно производить свои запорядки» [17, с. 37].

Представитель Императорской российской миссии в Тегеране рапортовал в сентябре 1898 г., что в зимнее время КИМ имеет обыкновение ставить на рейсы до Энзели самые плохие пароходы под предлогом ремонта остальных. «Пароходы общества вообще оставляют желать лучшего по части прочности», – писал он в своём донесении и далее сообщал о произошедшем инциденте, когда в воду сорвался трап вместе с влезавшим по нему путешественником [2, л. 8 об.].

Весьма не удовлетворительным было и отношение КИМ к багажу пассажиров. Зимой нередкими были случаи, когда, выпуская на подходившие к пароходу лодки пассажиров и легкий багаж, невозможно было при этом производить перегрузку тяжёлой клади. Тогда она возвращалась обратно в Баку, и владельцам приходилось прилагать всевозможные усилия, ведя долгую переписку для того, чтобы вернуть его себе. При этом нередкими были случаи потери багажа [2, л. 9].

В конце XIX – начале XX столетия на Каспийском море, помимо КИМ, стали появляться и другие транспортные компании: «Дружина», «Лебедь», «Надежда», «Куриинско-Каспийское акционерное пароходное общество», «Восточное общество транспортных складов» (далее – ВО), «Российское транспортное и страховое общество» (далее – РО) и др. Все они вступали в конкуренцию с КИМ: перехватывали у компании грузы, играли на понижении фрахтов. В данных условиях некоторые из них – ВО, Надежда и КИМ – в 1903 г. заключили договор о создании Объединённого общества транспортирования и страхования грузов в Иране в форме картеля [10, с. 558, 559]. Через некоторое время она распалась. Однако вскоре, в 1904 г., возникла гораздо более прочная монополистическая организация – Бюро персидских транспортов (Далее – БПТ). На первом этапе в неё вошли три компании – КИМ, РО и ВО, превратив вышеуказанное общество в синдикат [10, с. 559]. Таким образом для участников монополистического объединения ликвидировалась конкуренция и создавались комфортные условия грузо- и пассажироперевозок на Каспийском море.

Некоторое время нарушителем покоя выступала транспортная компания «Надежда», которая активно конкурировала с БПТ, перехватывая у неё грузы. Как отмечали современники, успехи фирмы являлись следствием «большой интенсивности, жизненности и предприимчивости» её руководителей [14, с. 65]. Обратимся к данным таблицы 1, подтверждающих эффективность компании «Надежда».

Из таблицы видим, что в 1904 г. компания «Надежда» лидировала по товарообороту в Мешхеде – главном городе Хорасанской провинции, – опережая все фирмы, входившие в БПТ, включая КиМ. Отличалась компания «Надежда» от КиМ и прекрасным состоянием своих судов [2, л. 9 об.].

Таблица 1. Товарооборот фирм по прибытию в г. Мешхеде за 1904 г., цит. по [14, с. 60].

Фирма	Товарооборот (пудов)
К <sup>о</sup> Надежда	84 528
Российское общество	53 217
Кавказ и Меркурий	41 523
Восточное общество	30 179

Во второй половине 1905 г. в Иран по поручению правительства выехал инспектор М.А. Лукашевич, результатом чего стало составление им 30 мая 1906 г. докладной записки под названием «Общий обзор перевозки товаров в северной Персии до осуществления концессий русскими транспортными обществами “К. Надежда” и “Бюро персидских транспортов”» [Подробный анализ содержания данной докладной записки см.: 14]. В ней он описал ситуацию, связанную с конкурентной борьбой между БПТ и компанией «Надежда», призвав положить этому конец за счёт объединения компании «Надежда» с БПТ. Последнее, по искреннему убеждению автора, должно было привести к укреплению позиции российских транспортных предприятий на Каспийском море [14, с. 65].

В соответствии с этим призывом, в 1907 г. компания «Надежда» прекратила своё самостоятельное существование. Её слияние с БПТ, по идее, должно было привести к увеличению прибыли последней. Однако, в действительности, общий товарооборот БПТ в 1907 г. сократился по сравнению с 1904 г. более чем на 17 % – с 3 758 626 руб. 28 коп. до 3 124 513 руб. 05 коп. [3, л. 13] При этом в целом общий товарооборот российско-иранской торговли отнюдь не уменьшился. Так, если в 1904 г. он составлял 51 152 000 руб., то в 1907 г. – 53 578 000 руб. [12, с. 140]. Из этого следует, что причины сокращения показателей БПТ необходимо искать в работе самого предприятия. С этой целью обратимся к отчёту М. А. Лукашевича «О деятельности в Персии русских транспортных и страховых предприятий в 1907 г.».

Материалы отчёта показывают, что руководство БПТ вовсе не стремилось к активному развитию своей организации. Напротив, после поглощения компании «Надежда» БПТ поспешило закрыть ряд её комиссионерств на иранской территории. Для дальнейшего анализа этого вопроса обратимся к таблице 2.

Таблица 2. Пункты размещения агентств и комиссионерств БПТ и компании «Надежда» [3, л. 3].

1905 г.		1907 г.	
В пределах Персии	В пределах России	В пределах Персии	В пределах России
Кучан	Душак	Кучан	Душак
Ширван	Джильфа	–	Джильфа
Малид-Абад		–	
Нишабур		–	
Сабзевар		–	
Мешхед		Мешхед	
Бендер-Гяз		Бендер-Гяз	
Мешедессер		Мешедессер	
Энзели		Энзели	
Решт		Решт	
Казвин		Казвин	
Тегеран		Тегеран	
Исфаган		–	
Астара		Астара	
Ардебиль		Ардебиль	
Марага		–	
Урмия		Урмия	
Тавриз		Тавриз	
Итого в 18 пунктах	В 2 пунктах	В 12 пунктах	В 2 пунктах

Из приведённого в таблице 2 перечня видно, что БПТ имело в 1907 г. своих агентств только в двенадцати пунктах Ирана, т.е. на шесть пунктов меньше, чем их было в 1905 г., когда компания «Надежда» функционировала самостоятельно. После присоединения последней к БПТ её деятельность в указанных шести пунктах была полностью прекращена. В результате после закрытия агентств в Ширване, Малид-Абаде, Нишабуре, Сабзеваре на всю Хорасанскую провинцию, вместо прежних шести, остались только два агентства – в городах Кучан и Мешхед. М. А. Лукашевич оценивал закрытие агентства в г. Исфахан, являвшегося одним из наиболее крупных торговых пунктов в Иране, как неоправданно поспешную меру. В будущем М. А. Лукашевич прогнозировал дальнейшее сокращение количества агентств до восьми вместо восемнадцати. Из них четыре – в портовых пунктах: Бендер-Гязе, Мешедессере, Энзели и Астаре; четыре – внутри Ирана: Мешхеде, Реште, Тегеране и Тавризе [3, л. 8 об.].

При этом сократилась доля перевезённого товара, приходившегося на БПТ по сравнению с другими транспортными предприятиями. Так, в 1907 г. четыре транспортных общества, входивших в БПТ перевезли лишь 22,5 % всего товара, складированного в Хорасанском районе, в то время как в 1905 г., когда Надежда и БПТ действовали самостоятельно, этот показатель был больше и составлял 29,02 %. В Астрабадском районе доля товарооборота в Бендер-Гязе также упали с 49 % в 1905 г. до 40 % в 1907 г.; в Энзели – с 42,6 % в 1905 г. до 27,7 % в 1907 г. [3, л. 16–16 об., 19 об.].

Эти цифры свидетельствуют о снижении эффективности в работе БПТ после устранения конкуренции между ним и компанией «Надежда». Особую ценность представляет в этой связи позиция М. А. Лукашевича. Если ранее он призывал правительство способствовать слиянию компании «Надежда» с БПТ, то в 1907 г. он уже признавал ошибочность прежних взглядов. В своём отчёте он писал следующее: «Необходимо обратить внимание на то, что падение

в энзелийских агентствах операций замечается особенно с того времени, когда все четыре транспортных предприятия объединились в одно "Бюро". Следовательно, невольно является вопрос не составляет ли первую и главнейшую причину этого явления прекращение конкуренции между ними. Быть может, если бы эти предприятия функционировали каждое самостоятельно, взаимное их соревнование повело бы к лучшим результатам в том смысле, что частная инициатива в пароходном деле уступила бы этим предприятиям, а не наоборот» (здесь имеются в виду отдельные частные пароходные компании и БПТ. – Прим. Г. К.) [3, л. 19 об.].

Однако, хотя в научных и общественных кругах России велись дискуссии о пользе и вреде процесса монополизации в торгово-промышленной сфере, преобладающей, все же, была позиция тех, кто рассматривал его как положительное явление. К сторонникам монополизации относились И. Х. Озеров, А. Л. Рафалович, И. И. Янжул и др. К её критикам – В. В. Бирюкович, А. А. Исаев П. А. Тверской и др. (подробнее см. об этом: [16, с. 170–173]).

Между тем, деятельность такой монополии как БПТ, судя по отчёту, представленного М. А. Лукашевичем, нельзя было охарактеризовать как эффективную. Большие проблемы были связаны с вопросом транспортировки товаров на судах объединения из-за несогласованности действий агентств, входивших в состав монополистического объединения. У монополии отсутствовала техническая слаженность в работе её составных частей, и эту проблему руководство БПТ, очевидно, не спешило устранять. Так, в Баку отсутствовала единая централизованная контора для перевозки грузов и потому каждое из обществ, входивших в БПТ, действовало самостоятельно, перевозя товар на своих собственных пароходах. Поскольку у двоих из них, не считая КиМ, отсутствовали срочные рейсы, то товар, попадавший, например, в агентство компании «Надежда», лежал в Баку до того времени пока, наконец, из города в иранский порт не отправлялся соответствующий пароход данного агентства. Случалось, что товар не попадал сразу в необходимый порт, через который он должен был следовать дальше по территории Ирана. В этом случае он возвращался в Баку и оттуда вторично высылался на том же или другом пароходе компании «Надежда» к месту назначения [3, л. 23 об.].

В своём докладе М. А. Лукашевич в качестве характерного примера рассказывает о «скитании» одного из пароходов компании «Надежда», которое началось зимой 1908 г. Согласно ему, в конце января указанного года пароход «Занг» готовился к отправке в Энзели, откуда должен был затем следовать в Мешедессер и Астрабадский залив. Для него были подготовлены грузы. 6 февраля, после долгого согласования маршрута, было, наконец, получено распоряжение отправлять пароход сначала в Энзели, а затем в Мешедессер и Бендер-Гяз. В этот же день началась его погрузка, и 8 февраля пароход «Занг» отчалил от бакинской пристани. 12 февраля груз стал выгружаться у энзелийской таможи. Однако вместо того, чтобы направиться в Мешедессер, «Занг» получил предписание возвращаться в Баку, зайдя по пути за грузом в Астарту. При возвращении в Баку происходила следующая череда событий: после досмотра у таможенной пристани «Занг» пристал к своему причалу. Здесь происходили разгрузка, ожидание распоряжений, погрузка и отправление. Далее становились возможными различные варианты действий, которые описывает М. А. Лукашевич. Если бы «Занг» отправился из Баку прямо в Мешедессер или Бендер-Гяз, то у мешедессерского груза появилась бы возможность попасть в пункт назначения в лучшем случае в последних числах февраля. В противном же случае – в первой половине марта. Также существовала опасность необходимости вновь вернуться в Баку. «Вот картина с натуры без сгущения красок... Это обыкновенные случаи блуждания груза», – заключал Лукашевич [3, л. 24].

В конечном результате перевозившийся «Зангом» груз попал на место назначения только через месяц после того момента как его решили погрузить на корабль, между тем как расстояние от Баку до Мешедессера составляло лишь два дня пути [3, л. 24 об.]. Для полноты картины следует добавить, что, в то время как «Занг» блуждал с мешедессерским грузом 16 дней и вернулся в Баку с ним же, в то же самое время 2-3 парохода, отправившись из Баку прямо в Мешедессер и то были пароходы, принадлежавшие ВО и КиМ [3, л. 25 об.]. Принимая во внимание, что оба эти общества, как и компания «Надежда», входили в состав БПТ, логично было бы, если бы любое из них доставил мешедессерский груз на место назначения. Необходимо в этой связи указать, что при вывозе груза из Ирана в Россию, сотрудники БПТ сдавали его на первый попугный пароход, к какому бы обществу он не принадлежал. Однако, при транспортировке товаров в обратном направлении подобная статистика не велась вообще ни одной из российских компаний, что сильно ухудшало дело перевозки российских грузов в Иран.

Крайне не удовлетворительно обстояло дело у БПТ с перевозкой пассажиров. Этим занимались пароходы КиМ, которые из-за мелководья Каспийского моря не могли подходить к иранским причалам и перевозкой пассажиров от берега до корабля и обратно занимались баркасы компании. В небольшой бурун баркас, вывозивший пассажиров на рейд, не всегда мог пристать к почтовому пароходу. Тогда иранцы на своих самодельных лодках-киржимах предоставляли услугу по подвозке клиентов КиМ от баркаса к борту парохода, взимая за неё от 1 до 5 руб. Лукашевич замечал по этому поводу, что подобная «доставка на борт парохода пассажиров, уже при том взявших билет в кассе агентства на берег, должна бы составлять бесспорно прямую обязанность общества» [3, л. 26]. И с ним сложно не согласиться.

#### *Заключение*

Анализ деятельности крупной транспортной компании КиМ показывает, что её почти монопольное положение на Каспийском море во второй половине XIX в. лишало фирму стимула заниматься повышением уровня сервисного обслуживания своих клиентов. Конец XIX столетия ознаменовался появлением множества новых транспортных компаний, которые вступили между собой в ожесточённую конкурентную борьбу за перевозку пассажиров и грузов между российскими и персидскими портами. Российское правительство, рассматривавшее монополизацию в качестве действенного инструмента для экономического развития страны, поддержало процесс создания на Каспийском море крупной монополии – «Объединённого общества транспортирования и страхования грузов в Персии» во главе с БПТ. Эффект, к сожалению, оказался обратным – ликвидация конкуренции между ранее самостоятельными транспортными компаниями привела к уменьшению доли перевозимых ими грузов в общем объёме российско-персидского товарооборота.

БПТ, поглотив все основные конкурирующие компании, очевидно, лишило себя внешнего стимула к совершенствованию своей деятельности. Исходя из этих рассуждений, следует предположить, что сохранение выявленных несовершенств в той модели реализации транспортно-логистического процесса, которая сложилась в первой декаде XX в., обещало стать неотъемлемой чертой торгово-пассажирского судоходства на Каспийском море при условии сохранения у российского правительства прежнего взгляда на процесс монополизации в его неизменном виде.

**Список литературы**

1. Архив внешней политики Российской империи (далее – АВПРИ). – Ф. 144. – Оп. 488. – Д. 2558.
2. АВПРИ. – Ф. 144. – Оп. 488. – Д. 2864.
3. АВПРИ. – Ф. 144. – Оп. 488. – Д. 2869.
4. Ананьич, Б. В., Ганелин, Р. Ш. Сергей Юльевич Витте и его время / Б. В. Ананьич, Р. Ш. Ганелин. – Санкт-Петербург : Дмитрий Буланин, 2000. – 429 с.
5. Атаев, Х. А. Торгово-экономические связи Ирана с Россией в VIII–XIX вв. / Х. А. Атаев. – Москва : Наука, 1991. – 391 с.
6. Барышников, М. Н. Русское общество парокходства и торговли: учреждение, функционирование, перспективы развития (1856–1864 гг.) / М. Н. Барышников // *Terra Economicus*. – 2015. – Т. 13, № 2. – С. 106–130.
7. Барышников, М. Н. Русское общество парокходства и торговли и пассажироперевозки между Россией и Турцией в 1857–1876 гг. / М. Н. Барышников // *Клио*. – 2022. – № 2 (182). – С. 103–113. doi: 10.51676/2070-9773\_2022\_02\_103.
8. Виноградов, С. В. Конкуренция новаторов: о некоторых особенностях развития волжского судоходства в 1870-х – 1880-х гг. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // *Современная научная мысль*. – 2021. – № 6. – С. 55–61. doi: 10.24412/2308-264X-2021-6-55-61.
9. Виноградов, С. В. Развитие грузовых перевозок в арктических морях в 1900-е – 1920-е гг. / С. В. Виноградов, Е. Е. Красноженова, Ю. Г. Ещенко, С. В. Кулик, С. В. Кулинок // *Вопросы истории*. – 2021. – № 11–3. – С. 178–187. doi: 10.31166/VoprosyIstori202111Staty73.
10. Гессен, В. Ю. Структура акционерных обществ и методы управления ими в России (на примере некоторых крупных парокходств) / В. Ю. Гессен // *Очерки истории российских фирм: вопросы собственности, управления, хозяйствования*. – Санкт-Петербург : Высш. шк. менеджмента; Санкт-Петербургский гос. ун-т, 2007. – С. 413–657.
11. Котлярова, Н. Я. Монополизация российской экономики: подходы к проблеме и ее решению / Н. Я. Котлярова, Д. И. Семенов // *Инновации и инвестиции*. – 2016. – № 11. – С. 56–58.
12. Кулагина, Л. М. Торгово-экономические связи России и Ирана (XIX – начало XX в.) / Л. М. Кулагина // *Иран. История, экономика, культура. Памяти С. М. Алиева*. – Москва : ИВ РАН, 2009. – С. 118–140.
13. Меркулова, Ю. В. Особенности российского отраслевого монополизма / Ю. В. Меркулова // *Общество и экономика*. – 2009. – № 4–5. – С. 26–56.
14. Павлова, И. К. Деятельность российских транспортных компаний в Персии в начале XX века (по материалам Русских архивов) / И. К. Павлова // *Труды объединенного научного совета по гуманитарным проблемам и историко-культурному наследию*. – Санкт-Петербург : Наука, 2009. – Т. 2008. – С. 56–67.
15. Павлова, Н. С. Негативные последствия монополистической деятельности: экономический аспект / Н. С. Павлова // *Вестник университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА)*. – 2017. – № 9 (37). – С. 74–80. doi: 10.17803/2311-5998.2017.37.9.074-080.
16. Смелова, Е. В. Российские современники о процессе монополизации в США и политике государства в отношении монополий на рубеже XIX–XX вв. / Е. В. Смелова // *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. – 2016. – № 12 (74) : в 3 ч., ч. 3. – С. 170–174.
17. Томара, М. Л. Экономическое положение Персии / М. Л. Томара. – Санкт-Петербург : Тип. В. Киршбаума, 1895. – 172 с.
18. Хамзин, И. Р. Торговый флот России в «открытых» портах Китая во второй половине XIX в. / И. Р. Хамзин // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России*. – 2022. – Т. 21, № 1. – С. 19–33. doi: 10.22363/2312-8674-2022-21-1-19-33.

**References**

1. *Arkhiv vneshney politiki Rossiyskoy imperii (AVPRI)*. Found 144, inventory 488, case 2558.
2. *AVPRI*. Found 144, inventory 488, case 2864.
3. *AVPRI*. Found 144, inventory 488, case 2869.
4. Ananich, B. V., Ganelin, R. Sh. *Sergey Yul'yevich Vitte i yego vremya* [Sergey Yulievich Witte and his time]. St. Petersburg: Dmitriy Bulanin; 2000, 429 p.
5. Atayev, Kh. A. *Torgovo-ekonomicheskie svyazi Irana s Rossiei v VIII–XIX vv.* [Trade and economic relations between Iran and Russia in the VIII–XIX centuries]. Moscow: Nauka; 1991, 391 p.
6. Baryshnikov, M. N. *Russkoe obshchestvo parokhodstva i trgovli: uchrezhdenie, funktsionirovanie, perspektivy razvitiya (1856–1864 gg.)* [Russian Society of Shipping and Trade: Institution, Functioning, Prospects for Development (1856–1864)]. *Terra Economicus* [Terra Economicus], 2015, no. 2, pp. 106–130.
7. Baryshnikov, M. N. *Russkoe obshchestvo parokhodstva i trgovli i passazhiroperevozki mezhdu Rossiei i Turtsiei v 1857–1876 gg.* [Russian Society of Shipping and Trade and Passenger Transport between Russia and Turkey in 1857–1876]. *Klio* [Klio], 2022, no. 2, pp. 103–113. doi: 10.51676/2070-9773\_2022\_02\_103.
8. Vinogradov, S. V., Yeshchenko, Yu. G. *Konkurentsiya novatorov: o nekotorykh osobennostyakh razvitiya volzhskogo sudokhodstva v 1870-kh – 1880-kh gg.* [Competition of innovators: on some features of the development of the Volga shipping in the 1870s – 1880s]. *Sovremennaya nauchnaya mysl* [Modern scientific thought], 2021, no. 6, pp. 55–61. doi: 10.24412/2308-264X-2021-6-55-61.
9. Vinogradov, S. V., Krasnozhenova, Ye. Ye., Yeshchenko, Yu. G., Kulik, S. V., Kulinok, S. V. *Razvitiye gruzovykh perevozok v arkticheskikh moryakh v 1900-ye – 1920-ye gg.* [Developing freight transportation in arctic seas in 1900s–1920s]. *Voprosy istorii* [Voprosy istorii], 2021, no. 11–3, pp. 178–187. doi: 10.31166/VoprosyIstori202111Staty73.
10. Gessen, V. Yu. *Struktura aktsionnykh obshchestv i metody upravleniya imi v Rossii (na primere nekotorykh krupnykh parokhodstv)* [The structure of joint-stock companies and methods of managing them in Russia (on the example of some large shipping companies)]. *Ocherki istorii russiyskikh firm: voprosy sobstvennosti, upravleniya, khozyaystvovaniya* [Essays on the history of Russian firms: issues of ownership, management, management]. St. Petersburg: Vysshaya shkola menedzhmenta: St. Petersburg State University; 2007, pp. 413–657.
11. Kotlyarova, N. Ya., Semenyuk, D. I. *Monopolizatsiya russiyskoy ekonomiki: podkhody k probleme i yeye resheniyu* [Monopolization of the Russian economy: approaches to the problem and its solution]. *Innovatsii i investitsii* [Innovations and investments], 2016, no. 11, pp. 56–58.
12. Kulagina, L. M. *Torgovo-ekonomicheskiye svyazi Rossii i Irana (XIX – nachalo XX vv.)* [Trade and economic relations between Russia and Iran (XIX – early XX centuries)]. *Iran. Istoriya, ekonomika, kultura. Pamyati S. M. Aliyeva* [Iran. History, economy, culture. In memory of S. M. Aliyev]. Moscow: IV RAN; 2009, pp. 118–140.
13. Merkulova, Yu. V. *Osobennosti russiyskogo otraslevogo monopolizma* [Features of the Russian industry monopoly]. *Obshchestvo i ekonomika* [Society and Economics], 2009, no. 4–5, pp. 26–56.
14. Pavlova, I. K. *Deyatelnost russiyskikh transportnykh kompaniy v Persii v nachale XX veka (po materialam Russkikh arkhivov)* [Activities of Russian transport companies in Persia at the beginning of the 20th century (based on materials from the Russian archives)]. *Trudy obediennogo nauchnogo sojeta po gumanitarnym problemam i istoriko-kulturnomu naslediyu* [Proceedings of the united scientific council for humanitarian problems and historical and cultural heritage]. St. Petersburg: Nauka; 2009, pp. 56–67.
15. Pavlova, N. S. *Negativnyye posledstviya monopolisticheskoy deyatelnosti: ekonomicheskiy aspekt* [Negative consequences of monopolistic activity: an economic aspect]. *Vestnik universiteta imeni O. Ye. Kutafina (MGYUA)* [Bulletin of the O.E. Kutafin (MSUA)], 2017, no. 9 (37), pp. 74–80. doi: 10.17803/2311-5998.2017.37.9.074-080.
16. Smelova, Ye. V. *Rossiyskie sovremenniki o protsesse monopolizatsii v SSHA i politike gosudarstva v otnoshenii monopolii na rubezhe XIX–XX vv.* [Russian contemporaries on the process of monopolization in the United States and state policy towards monopolies at the turn of the 19th–20th centuries]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*

[Historical, philosophical, political and legal sciences, cultural studies and art criticism. Questions of theory and practice]. 2016, no. 12 (74), part 3, pp. 170–174.

17. Tomara, M. L. *Ekonomicheskoe polozhenie Persii* [The economic situation in Persia]. St. Petersburg: Tipography V. Kirshbauma; 1895, 172 p.

18. Khamzin, I. R. Torgovyy flot Rossii v "otkrytykh" portakh Kitaya vo vtoroy polovine XIX v. [Merchant fleet of Russia in the "open" ports of China in the second half of the 19th century]. *Vestnik Rossijskogo universiteta druzhby narodov. Serija: Istorija Rossii* [RUDN Journal of Russian History]. 2022, no. 1, pp. 19–33. doi: 10.22363/2312-8674-2022-21-1-19-33.

**Информация об авторе**

**Корноухова Г. Г. – кандидат исторических наук, доцент.**

**Information about the author**

**Kornoukhova G. G. – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor.**

**Статья поступила в редакцию 16.05.2022; одобрена после рецензирования 10.06.2022; принята к публикации 30.06.2022.**

**The article was submitted 14.04.2022; approved after reviewing 10.06.2022; accepted for publication 30.06.2022.**