

Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2025. № 4 (85). С. 64–76.
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2025. Vol. 4 (85). P. 64–76.

Научная статья

УДК 94(470)“18/19”

doi: 10.54398/1818-510X.2025.85.4.006

**ТРАНСПОРТИРОВКА РЫБЫ И РЫБНЫХ ТОВАРОВ
ПО ВОЛГО-КАСПИЙСКОМУ ТРАНЗИТНОМУ МАРШРУТУ
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.**

Виноградов Сергей Вадимович¹✉, Джагаева Ольга Александровна²

¹Астраханский государственный университет им. В. Н. Татищева, г. Астрахань,
Россия

²Калмыцкий государственный университет им. Б. Б. Городовикова, г. Элиста,
Россия

¹vinogradov-7@yandex.ru✉, <https://orcid.org/0000-0002-6601-4363>

²jogaeva@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы развития логистики, связанные с модернизацией во второй половине XIX – начале XX в. Волго-Каспийского транзитного пути, который в данный период являлся самой оживленной торговой артерией Российской империи. Важной составляющей грузопотока, проходившего по этому маршруту, являлась рыбная продукция из Волго-Каспийского рыболовного района. Заметный рост ее популярности во второй половине XIX в. был обусловлен увеличением городского населения, активно покупавшего качественные и недорогие рыбные товары из Астрахани. Доказано, что устойчивый спрос заставлял рыбопромышленников совместно с речниками и железнодорожниками искать возможности доставки скоропортящейся продукции в различные регионы страны. Удачное решение этой логистической задачи способствовало улучшению продовольственного снабжения населения и смягчению социального напряжения в растущих городских агломерациях. Как показали результаты исследования, это стало возможным благодаря реализации двух важных факторов, демонстрировавших существенный прогресс в сфере добычи и перевозки рыбы и рыбных товаров. Во-первых, во второй половине XIX – начале XX в. происходило существенное расширение транспортных возможностей Волго-Каспийского транзитного пути: на смену парусным судам пришли пароходы, образовались мощные пароходные компании, осуществлялось активное железнодорожное строительство. Эти изменения способствовали значительному ускорению движения грузов и расширению географии рынков сбыта для астраханской рыбной продукции. К тому же борьба за товарные потоки, происходившая между железнодорожными и пароходными компаниями, заставляла конкурентов снижать транспортные тарифы и оперативно внедрять в практику технические новации. Во-вторых, конкуренция между «старым» рыбопромышленным капиталом и «новым» финансовым, который представлял в Астраханской губернии в конце XIX в. Волжско-Камский коммерческий банк, за контроль над рыбным промыслом и транспортировкой рыбных товаров. В результате деятельности финансистов в Волго-Каспийском рыболовном районе сложилась параллельная крупным рыбопромышленным фирмам система доставки рыбных товаров через сеть независимых, специализированных пароходств.

Ключевые слова: Волго-Каспийский транзитный маршрут, рыбный промысел, Волго-Каспийский регион, Астрахань, Поволжье, логистика, судоходство, доставка, транспорт, банк

Благодарности: исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда, проект № 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/>.

Для цитирования: Виноградов С. В., Джагаева О. А. Транспортировка рыбы и рыбных товаров по Волго-Каспийскому транзитному маршруту во второй половине XIX – начале XX в. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2025. № 4 (85). С. 64–76. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2025.85.4.006>.



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

TRANSPORTATION OF FISH AND FISH PRODUCTS
ALONG THE VOLGA-CASPIAN TRANSIT ROUTE
IN THE SECOND HALF OF THE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES

Sergey V. Vinogradov¹✉, Olga A. Dzhagaeva²

¹Astrakhan Tatishchev State University, Astrakhan, Russia

²Kalmyk State University named after B. B. Gorodovikov, Elista, Russia

¹vinogradov-7@yandex.ru ✉, <https://orcid.org/0000-0002-6601-4363>

²jogaeva@mail.ru

Abstract. This article examines the challenges of logistics development associated with the modernization of the Volga-Caspian transit route in the second half of the 19th – early 20th centuries, which at that time was the busiest trade artery of the Russian Empire. Fish products from the Volga-Caspian fishing region constituted an important component of the cargo flow along this route. A significant increase in their popularity in the second half of the 19th century was driven by the growing urban population, which actively purchased high-quality and affordable fish products from Astrakhan. It has been proven that sustained demand compelled fishery companies, along with river and railway workers, to seek ways to deliver perishable products to various regions of the country. Successful solutions to this logistical challenge contributed to improving food supplies for the population and easing social tensions in growing urban agglomerations. As the research results demonstrate, this was made possible by two key factors that demonstrated significant progress in the production and transportation of fish and fish products. First, in the second half of the 19th and early 20th centuries, the transport capabilities of the Volga-Caspian transit route significantly expanded: steamships replaced sailing vessels, powerful shipping companies emerged, and railway construction was actively underway. These changes significantly accelerated cargo movement and expanded the geographic markets for Astrakhan fish products. Furthermore, the competition for trade flows between railway and shipping companies forced competitors to lower transportation rates and quickly implement technical innovations. Secondly, there was competition between "old" fishing capital and "new" financial capital, represented in the Astrakhan province at the end of the 19th century by the Volga-Kama Commercial Bank, for control over the fishing industry and the transportation of fish products. As a result of the financiers' activities, a system of fish product delivery developed in the Volga-Caspian fishing region, parallel to that of the large fishing firms, through a network of independent, specialized shipping companies.

Keywords: Volga-Caspian transit route, fishing industry, Volga-Caspian region, Astrakhan, Volga region, logistics, shipping, delivery, transport, bank

Acknowledgments: the study was supported by the grant of the Russian Science Foundation No. 25-28-00920 "Organizational and economic mechanism for the transformation of the Volga-Caspian transit route during the first Russian industrialization (mid-19th – early 20th century)", <https://rscf.ru/project/25-28-00920/>.

For citation: Vinogradov S. V., Dzhagaeva O. A. Transportation of Fish and Fish Products along the Volga-Caspian Transit Route in the Second Half of the 19th – Early 20th Centuries. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2025, no. 4 (85), pp. 64–76. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2025.85.4.006> (In Russ.).



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

Введение

Во второй половине XIX – начале XX в. Волго-Каспийский рыболовный район, включавший в себя нижнее течение р. Волги и северную часть Каспийского моря, являлся основным поставщиком рыбы и рыбных товаров для населения России. Рыбный промысел Волго-Каспийского района имел важное государственное значение [38, с. 17]. В начале XX в. в нем в среднем добывалось около 40 000 т рыбы ежегодно, что составляло примерно 65 % от общего улова Российской империи и 6 % от мировой рыбодобычи [26, с. 305–306]. На рыбных предприятиях региона производилась большая часть деликатесных рыбных товаров (балык, черная икра), которые отправлялись на экспорт [31, с. 5–9]. Естественно, что такие объемы требовали

наличия развитой логистической системы для вывоза продукции из мест добычи и производства рыбных товаров в другие регионы страны и в крупнейшие торговые центры и места ярмарок.

Целью исследования является анализ системы транспортировки рыбы и рыбных товаров, сложившейся в период первой российской индустриализации во второй половине XIX – начале XX в., по Волго-Каспийскому транзитному маршруту.

Основным источником при проведении исследования стали документы Государственного архива Астраханской области (ГАО). В ходе работы над статьей были задействованы материалы, отражающие историю развития грузоперевозок из Волго-Каспийского рыболовного района: отчеты, аналитические записки, протоколы различных заседаний, доклады руководителей иногородних торговых филиалов, кассовые книги, докладные о ремонте судов, списки необходимых запасных частей для их ремонта, зарплатные ведомости и т. д. из фондов; Ф. 194 Объединенный архивный фонд «Управление Каспийско-Волжскими рыбными и тюленьими промыслами»; Ф. 199 «Комитет Каспийско-Волжских рыбных и тюленьих промыслов»; Ф. 371 «Астраханское отделение Волжско-Камского коммерческого банка»; Ф. 677 «Астраханская контора рыбопромышленной фирмы “Братья Сапожниковы”»; Ф. 663 «Астраханская контора рыбопромышленной фирмы Беззубикова Ивана Васильевича»; Ф. 674 «Астраханская контора рыбопромышленника Агабабова Давида Григорьевича»; Ф. 949 «Астраханская контора синеморских промыслов Ф. И. Базилевского».

Несмотря на наличие большого количества научной литературы по истории рыбного промысла Волго-Каспийского региона, созданной современниками и посвященной изучению различных его аспектов во второй половине XIX – начале XX в., приходится констатировать, что авторов мало интересовала тема транспортировки и сбыта рыбных товаров из Волго-Каспийского рыболовного района. Определенную, достаточно скудную информацию по исследуемому вопросу удалось обнаружить на страницах журнала «Вестник рыбопромышленности», издававшегося Императорским обществом рыбоводства и рыболовства, в статьях Н. В. Пономарева [35], В. Л. Ключевского-Архангельского [28], Н. А. Бородина [4], а также в анонимных письмах из Астрахани, регулярно публиковавшихся редакцией журнала [22; 23]. Фрагментарные сведения о транспортировке и сбыте астраханских рыбных товаров имеются также в монографиях Н. А. Бородина [5] и А. М. Никольского [33], К. А. Кисилевича [27] и В. И. Мейснера [31].

В настоящее время исследования по истории рыбной промышленности Волго-Каспийского рыболовного района получили развитие в работах С. С. Белоусова [2], А. А. Вороновой [9], В. В. Ишина [26], Н. К. Струбашиной [38], Р. А. Тарковой [39]. Но до сегодняшнего дня тема доставки рыбной продукции из Волго-Каспийского рыболовного района остается малозатронутой.

Большую информативную нагрузку по изучаемой теме несут исследования по истории волжского судоходства, хотя и в них проблема носит сопутствующий характер. Наиболее содержательно в этом плане выглядят монографии И. А. Шубина [41] и Н. А. Богуславского [3], а также современные работы А. А. Холина [40], Г. В. Алексушина [1] по истории волжского судоходства. В этом ряду также следует отметить исследования С. В. Виноградова, Ю. Г. Ещенко, Н. И. Кулаковой [6–8; 29], посвященные волжскому судоходству и истории рыбного промысла.

Роль железных дорог в развитии Волго-Каспийского транспортного коридора частично раскрыта в коллективной монографии «История железнодорожного транспорта России» [25]; в работах С. Е. Гришина, Г. Н. Нелипы, А. Б. Фирова, Л. И. Елашовой [19]; М. В. Зайцев [21]; в статьях М. Н. Опалева [34] и А. Н. Смородина [37]. Но эти авторы также не затрагивали вопросов, связанных с транспортировкой рыбных товаров.

Таким образом, историографический анализ показал отсутствие исследований, посвященных теме доставки рыбы и рыбных товаров из Волго-Каспийского рыболовного района в другие регионы России во второй половине XIX – начале XX в.

Основная часть

Существенным преимуществом Волго-Каспийского рыболовного района являлось наличие большой судоходной реки, соединявшей его с центральными районами страны, население которых, в условиях северного, рискованного, земледелия и частых неурожаев, нуждалось в дополнительных источниках продовольствия, одним из которых были рыба и рыбные продукты [12, л. 1–2]. Волжский водный путь в XVI – первой половине XIX в. был основной формой коммуникации, обеспечивавшей доставку этого ценного груза потребителям. В период навигации (с марта по ноябрь) товары везли деревянными парусными судами. Самый распространенный тип волжского корабля до середины XIX в. (в допароходный период) назывался расшивой. Это было деревянное, парусное, плоскодонное судно [41, с. 240]. По мнению И. А. Шубина, понятие «судовой промысел» как явление социально-экономической жизни огромного региона появляется на Волге в XVIII – начале XIX в. в связи с широким распространением этого типа судов, ставших основным транспортом как в грузовых, так и в пассажирских перевозках [3, с. 13].

Расшива стала результатом творческого поиска нескольких поколений волжских корабелов, впитав их удачные находки и решения, а также многовековой опыт плавания по волжскому маршруту. Масштабный успех этих судов был связан, по мнению специалистов, с целым рядом удачных конструктивных решений (например, максимально плоское днище, ложкообразная носовая часть и т. д.), которые делали корабли «почти идеальными» для Волги с ее многочисленными мелями, водоворотами и перекатами [41, с. 268]. Строились суда на верфях почти всех крупных городов, расположенных по берегам Волги, Оки и Камы. Особенно ценились расшивы, создававшиеся в Нижегородской губернии [40, с. 54–55].

Средний размер такого корабля грузоподъемностью в 150–200 т и с экипажем от 5 до 15 чел. составлял 15–30 м в длину и 3–5 м – в ширину. Расшивы делались 1–3-мачтовыми, в зависимости от размеров и специализации корабля. Стоимость расшивы в 1820–1840-е гг. колебалась от 1 000 до 7 000 р. Расшиву обычно сопровождало небольшое гребное судно – подчалок, т. к. большую часть плавания он был привязан (подчален) к ней и использовался по необходимости [41, с. 238–239].

В 1840-е гг. ходило не менее 1 000 таких кораблей разного размера и предназначения: от морских кораблей до небольших лодок и рыбниц, доставлявших улов с промыслов, расположенных в дельте Волги, до Астрахани [3, с. 14]. Самыми крупными считались так называемые коренные расшивы. По одной из версий, происхождение названия «коренной» идет от основного товара, которым такие суда загружались в Астрахани: соленой коренной рыбой (так называли в тот период красную рыбу – осетрину, белугу и т. д.) [41, с. 240].

Согласно имеющимся документальным свидетельствам, в первой половине XVIII в. Астраханская рыбная контора совместно с руководством порта осуществляла специальные морские экспедиции в Гурьев для покупки и вывоза рыбы, добытой яицкими казаками. Для этого использовались небольшие расшивы длиной «с носа до кормы не более 7 сажень» (15 м). Так, указом Сената от 28 ноября 1744 г., организовать подобную экспедицию в следующем 1745 г. предписывалось лейтенанту Горяинову и мичману Лукину, служившим в астраханском порту [12, л. 10].

Двигаясь по течению Волги, расшивы в день преодолевали в среднем расстояние в 60 верст. При движении против течения, а рыбные товары из Астрахани шли как раз в этом направлении, в зависимости от погодных и рельефных условий шкиперам груженых судов приходилось комбинировать парусную тягу и работу гребцов с трудом бурлаков. В XVII – первой половине XVIII в. груженные расшивы сопровождали бурлацкие артели, начитывавшие 150–300 работников, но по мере совершенствования ходовых качеств расшив такие артели сократились до 50 работников [41, с. 236–237]. Зимой на смену судам приходили санные караваны на конной тяге, доставлявшие зимний улов в Царицын и Саратов [12, л. 11].

Со второй половины XIX в. с началом массового использования паровых двигателей в волжском пароходстве астраханские рыбные товары стали доставляться в поволжские города в основном баржами, тягавшимися паровыми буксирами [3, с. 40]. Со временем это позволило значительно сократить время доставки товаров до потребителя. Если в 1840-е гг. буксиры тянули баржи с рыбой от Астрахани до Нижнего Новгорода в течение месяца, то уже в 1870-е гг. при благоприятных условиях этот путь составлял 10–14 дней, а новые грузопассажирские суда «американского типа», эксплуатировавшиеся компанией судовладельца А. А. Зевеке, преодолевали это расстояние всего за 8 дней [6, с. 56].

Серьезным толчком к росту популярности волго-каспийских рыбных товаров, и прежде всего селедки, во второй половине 1850-х – 1860-х гг. стало исчезновение в период Крымской войны аналогичных изделий из Англии и Скандинавских стран, которые пользовались значительной популярностью в столичных городах [33, с. 124]. Еще одним важным драйвером роста производства астраханской рыбной продукции стало расширение логистических возможностей Волго-Каспийского транспортного коридора через масштабное железнодорожное строительство во второй половине XIX – начале XX в. Уже с начала 1870-х гг. железнодорожная сеть стала функционировать в близких к Волго-Каспийскому рыболовному району регионах [28, с. 62]. Серьезным преимуществом железных дорог являлось сокращение скорости доставки товаров, что было немаловажно для рыбной продукции, имевшей ограниченный срок годности [28, с. 63]. В 1871 г. были введены в эксплуатацию железнодорожные трассы Царицын – Грязи и Саратов – Тамбов, которые позволили значительно расширить рынки сбыта для волго-каспийской рыбной продукции [25, с. 103].

Благодаря железным дорогам с 1870-х гг. в Астрахани особой популярностью стали пользоваться так называемые прорези, небольшие суда, в которых перевозилась живая рыба. С их помощью она доставлялась до Царицына, а затем перегружалась в специальные железнодорожные вагоны, доставлявшие живой товар в Москву и Санкт-Петербург, где он пользовался повышенным спросом [3, с. 47].

В самом Волго-Каспийском рыболовном районе железнодорожное строительство было сопряжено с немалыми трудностями, связанными с необходимостью возведения мостов через многочисленные протоки в дельте Волги и наличием безводной пустынной местности на севере Астраханской губернии. В начале XX в., по мере совершенствования технологий и роста финансовых возможностей транспортных компаний, инженерами Урало-Рязанской железной дороги (РУЖД), принадлежавшей одноименному акционерному обществу, был разработан план строительства железнодорожной ветки до Астрахани [21, с. 248–249; 11, с. 1102]. В декабре 1909 г. строительство линии, соединившей Астрахань с Саратовом, было закончено [19, с. 124; 10, с. 231]. Возводился этот путь практически 10 лет [34, с. 72–73]. Руководители компании считали, и, как показало время, совершенно оправданно, что все затраты по осуществлению этого сложного проекта будут окуплены скоростью доставки астраханской рыбы и бакинской нефти до потребителей, что обеспечивало РУЖД значительные преимущества в конкурентной борьбе с волжскими пароходствами и, соответственно, высокие прибыли.

Открытие новой магистрали оказалось выгодным и для крупных астраханских рыбопромышленников [37, с. 65]. В частности, свою нишу в новой логистической диспозиции нашла рыбопромышленная фирма «Братья Сапожниковы», инженеры которой решили использовать появившиеся в России еще в 1862 г. вагоны-ледники для перевозки рыбной продукции. Опыты по использованию таких вагонов они провели совместно с железнодорожниками в 1913 г. Первоначально из Астрахани в Москву было отправлено два вагона, наполненных льдом из астраханского холодильника, принадлежавшего Сапожниковым [24, с. 378]. Опыт дал хорошие результаты. Рыбная продукция, которой были заполнены оба вагона, была успешно доставлена до Москвы за 70 ч, причем качество замороженных продуктов за время пути

не ухудшилось. К лету 1914 г. из Астрахани в разные регионы страны ходило уже 46 вагонов-ледников [36].

Расширение спроса на рыбную продукцию привело к усилению конкуренции по ее закупкам и транспортировке. Если в первой половине XIX в. этим занимались исключительно владельцы промыслов, арендуя в теплое время баржи, а зимой – санные караваны для отправки рыбы вверх по Волге [12, л. 3], то в 1890-е гг. они столкнулись с сильной конкуренцией со стороны частных перекупщиков [33, с. 136].

С момента формирования астраханских рыбных промыслов в XVII в. в этой отрасли имелись две основные силы, обеспечивавшие ее развитие. Во-первых, рыбопромышленники – владельцы промыслов, расположенных в дельте Волги. Основной рабочей силой на промыслах были сезонные рабочие из центральных регионов страны. Такая система сложилась со второй половины XVIII в., а отмена крепостного права в 1861 г. только усилила приток трудовых мигрантов из центральных регионов [8, с. 756].

Во-вторых, в низовьях Волги сложились поселения вольных ловцов, занимавшихся морской добычей рыбы [20, с. 37]. С развитием техники лова и совершенствованием лодок и небольших судов, способных надолго выходить в Каспийское море, доля морской ловецкой добычи в общем улове Волго-Каспийского рыболовного района постоянно росла, а доля улова дельтовых рыбопромышленников падала [7, с. 47–48]. Но рассуждения публицистов того времени о полной независимости и свободе морского лова являлись преувеличением. Выход в море для добычи рыбы требовал наличия финансовых средств для подготовки. Единственным источником кредитования для ловцов до 1890-х гг. являлись средства рыбопромышленников [12, л. 5]. Поэтому большая часть ловецкого населения находилась в финансовой зависимости от рыбопромышленников и расплачивалась уловом в счет погашения долга.

С 1890-х гг. интерес к высоким доходам владельцев рыбных промыслов Волго-Каспийского рыболовного района стали проявлять укрепившиеся в пореформенный период коммерческие банки, которые к концу XIX в. располагали значительным капиталом. Финансовое освоение Волго-Каспийского рыболовного района началось в 1871 г. с открытия Волжско-Камским коммерческим банком своего отделения в Астрахани [14, л. 1].

Первоначально экспансия финансистов в Волго-Каспийский рыболовный район выразилась в изменении системы выдачи авансов ловцам перед выходом в море, а также закупок и транспортировки улова, добытого ловцами в Каспийском море. С целью дальнейшего ослабления влияния крупных рыбопромышленников на морской рыбный промысел, финансисты, помимо поддержки официально зарегистрированных ловецких хозяйств (билетных ловцов), негласно поддерживали скапливавшихся в труднодоступных частях дельты Волги, так называемых «безбилетных ловцов», незаконно занимавшихся добычей рыбы, фактически кредитуя их выходы в море. Рыбопромышленники боролись с «безбилетным ловом», не без основания считая, что он бьет по их прибыли [32, с. 523–524].

Тогда же, в северной части Каспийского моря, где занимались добычей рыбы «билетные ловцы», появились частные скупщики рыбы, забиравшие улов непосредственно в море. До этого рыбопромышленники, являясь единственными кредиторами ловцов, знали, что они в конце сезона придут к заемщику с уловом, чтобы расплатиться с долгами. С появлением частных скупщиков прежняя схема сдачи улова стала рушиться. Рыбницы и прорези скупщиков подходили к ловецким судам непосредственно в море и там же заключались сделки по приобретению улова по рыночным ценам [3, с. 47]. В этих условиях ловцы уходили от рыбопромышленников, нарушая прежние невыгодные для них договоры, а рыбопромышленники лишались существенного источника доходов. Все это не являлось секретом для современников и эмоционально описывалось в книгах и периодических изданиях того времени [30, с. 154–155; 33, с. 136].

Постепенно на рубеже XIX–XX вв. в Волго-Каспийском рыболовном районе стала выстраиваться альтернативная, ориентированная на морской лов инфраструктура по скупке, хранению, переработке рыбы и, соответственно, транспортировке ее в другие регионы. Росло количество пароходств, занимавшихся доставкой рыбной продукции во все поволжские города. К наиболее крупным можно отнести следующие предприятия.

Пароходство П. В. Мочалова, обладало 6 пароходами, из которых 4 (самых мощных, по 100 л/с) перевозили груженные рыбой баржи по Волге до Рыбинска, а также по Каме и Оке. Два небольших буксира этого пароходства (10–12 л/с) обслуживали непосредственно рыбные промыслы Волго-Каспийского рыболовного района.

Пароходство торгового дома «Братья Кощеевы» располагало 5 пароходными буксирами и 10 баржами. Буксиры работали в устье Волги, обслуживая промысловые нужды, а баржи сдавались в аренду для перевозки рыбных товаров вверх по Волге.

Аналогичной работой – перевозкой рыбы с низовых промыслов до Астрахани – были заняты пароходства И. К. Федорова и Х. Н. Хлебникова, располагавшие 6 пароходными буксирами каждое.

Пароходство К. И. Платонова, в 1900 г. владевшее 5 небольшими буксирными пароходами (30–45 л/с), к 1910 г. расширилось до 15 буксиров и 7 грузовых барж. Эти суда перевозили рыбу из Астрахани во все волжские города, вплоть до Нижнего Новгорода.

Пароходство М. С. Солина в 1890-х гг. располагало 7 пароходами общей мощностью в 825 л/с, доставлявшими рыбные товары от Астрахани до Рыбинска.

Пароходство торгового дома Ореховых имело 9 пароходов общей мощностью в 1 000 л/с. В начале 1900-х гг. в работу были введены еще 2 парохода. Пароходство осуществляло перевозки рыбных товаров по Волге из Астрахани до Рыбинска и по Каме.

Пароходство братьев Рябиковых в 1890-х гг. обладало 10 пароходами общей мощностью в 501 л/с. В 1900-х гг. предприятие увеличило свой пароходный парк, приобретя несколько пароходов М. С. Солина.

Пароходство П. Е. Комова возникло в 1880-х гг. и начало работу с трех буксирных пароходов общей мощностью в 105 л/с, ходивших вверх по Волге до Рыбинска. В 1890-х гг. оно расширилось до 7 пароходов общей мощностью в 364 л/с. Помимо пароходов и буксиров, все эти пароходства располагали непароходными грузовыми судами, расшивами и лодками [41, с. 634–637].

Столкнувшись с жесткой конкуренцией со стороны сильного противника, владельцы промыслов вынуждены были перестраивать свою работу [33, с. 136]. Они поднимали закупочные цены на рыбу, организационно перестраивали систему приемки улова, включая создание собственных флотилий для скупки ловецкой продукции в море [5, с. 25].

С целью уменьшения издержек и повышения своих доходов крупные рыбопромышленные компании стали создавать собственные пароходства для вывоза рыбы и рыбной продукции. Так, пароходная флотилия рыбопромышленной фирмы «Братья Сапожниковы» в 1900 г. насчитывала 10 буксирных паровых судов общей мощностью в 315 л/с, 8 из них являлись небольшими буксирными судами, предназначенными для работы в низовьях Волги. Было и два больших буксира: «Нина Сапожникова» (100 л/с) постройки Рыбинского судостроительного завода 1886 г. [17, л. 2–5], и «Алексей Сапожников» (50 л/с), созданный в 1887 г. на принадлежащем данному торговому дому судостроительном заводе в Астрахани. Буксиры перевозили баржи с рыбой и рыбными товарами до Нижнего Новгорода. Помимо пароходов, фирма имела 10 непаровых судов, также предназначенных для перевозки рыбной продукции [17, л. 1–10].

Пароходство торгового дома «Беззубиков и Марков» насчитывало 5 пароходов и 1 служебный баркас. К 1910 г. это пароходство обзавелось 25 непаровыми судами [15, с. 10–15].

Пароходство астраханской конторы Синеморских рыбных промыслов В. И. Базилевского располагало 6 пароходами и 2 баркасами [18, л. 1].

Флотилия рыбопромышленника Косова в 1910 г. имела 8 рыбоперевозочных пароходов [13, л. 203].

Пароходство Д. Г. Агабабова в 1900 г. имело 4 небольших парохода (10–20 л/с). К 1910 г. оно расширило пароходный парк до 8 пароходов такой же мощности. Пароходы всех вышеперечисленных пароходств предназначались для транспортировки рыбы с дельтовых промыслов в Астрахань. Исключение составлял лишь пароход «Помощник» В. И. Беззубикова, который поднимался с рыбным грузом до Царицына [16, л. 54–55].

Конкуренция между рыбопромышленниками и финансистами, развернувшаяся на рубеже веков в Волго-Каспийском рыболовном районе, также способствовала быстрому развитию средств и условий по доставке рыбной продукции.

Выводы

С момента возникновения рыбная промышленность Волго-Каспийского рыболовного района с центром в Астрахани являлась важным источником продовольствия для России как страны с северным рискованным земледелием. В рассматриваемый период спрос на качественные, но в то же время недорогие продукты, поставлявшиеся рыбными промыслами, устойчиво рос в условиях индустриализации и увеличения городского населения.

Популярность астраханским рыбным продуктам добавляли возраставшие оперативные возможности их распространения как в столичные (Москву и Санкт-Петербург), так и в далекие от Волго-Каспия западные и восточные регионы. Мы считаем, что подобный логистический успех обуславливался двумя важными факторами, определявшими прогресс в сфере грузоперевозок.

Во-первых, успешным развитием Волго-Каспийского транспортного коридора как самой оживленной транспортной артерии Российской империи. В 1850–1870-е гг. в волжском судоходстве произошли кардинальные изменения. На смену прежним судам, самым распространенным из которых была расшива – многопрофильное деревянное судно, двигавшееся как с помощью ветра и весел, так и с тяговой силой бурлацких артелей, пришли пароходы, которые были намного грузоподъемнее и быстрее.

В 1872 г. Царицын и Саратов, а в 1909 г. и Астрахань были соединены с общероссийской железнодорожной сетью, что ускорило доставку астраханской рыбной продукции и значительно расширило территорию их распространения по Российской империи. Жесткая конкурентная борьба за товарные потоки, которая развернулась в исследуемый период между железнодорожными компаниями и пароходными акционерными обществами, благотворно сказывалась на условиях транспортировки рыбы. Это проявилось как в снижении транспортных тарифов, так и в быстром внедрении технических новаций (скоростные грузопассажирские пароходы американского типа, железнодорожные вагоны-ледники и т. д.) в практику.

Во-вторых, усилением внутриотраслевой конкуренции. На рубеже XIX–XX в. рыбный промысел Волго-Каспийского региона стал сферой интереса крупных банковских структур (Волжско-Камский коммерческий банк, Азово-Донской коммерческий банк, Русский торгово-промышленный банк и т. д.), которые путем изменения системы финансирования ловцов, закупок и транспортировки улова стали теснить позиции доминировавшей в отрасли рыбопромышленной буржуазии. В результате деятельности финансистов в Волго-Каспийском регионе сложилась параллельная рыбопромышленникам система финансирования производителей (ловцов), скупки, обработки и доставки рыбных товаров через разраставшуюся сеть специализированных пароходств. Угроза потери бизнеса перед конкурентным напором финансистов заставляла рыбопромышленников вносить коррективы в устоявшиеся и во многом устаревшие методы и приемы своей работы. В сфере перевозки рыбы крупные фирмы (рыбопромышленная фирма «Братья Сапожниковы», торговый дом «Беззубиков и Марков», астраханская контора Синеморских рыбных промыслов В. И. Базилевского

и др.) стали создавать собственные парохозяйства, в некоторых случаях довольно крупные, как это было у Сапожниковых. В основном они были предназначены для перевозки рыбы до Царицынского железнодорожного узла, однако крупные парохозяйства перевозили свою продукцию вплоть до Нижнего Новгорода и Рыбинска.

Список источников

1. Алексушин, Г. В. Развитие транспорта дореволюционной Волги / Г. В. Алексушин. – Самара : Прайм, 2020. – 71 с.
2. Белоусов, С. С. Государственная власть и рыбацкие поселки на землях кочевников в Северо-Западном Прикаспии (вторая половина XVIII–XIX вв.) / С. С. Белоусов // Былые годы. – 2021. – № 16 (2). – С. 535–542. – doi: 10.13187/bg.2021.2.535.
3. Богуславский, Н. А. Волга как путь сообщения / Н. А. Богуславский. – Санкт-Петербург : Тип. бр. Пантелеевых, 1887. – 276 с.
4. Бородин, Н. А. К статистике улова рыб в Каспийско-Волжском районе в связи с сведениями о перевозке рыбных грузов по рельсовым и водным путям: Извлечение из «Каспийско-Волжское Рыболовство и его экономическое значение» Н. Бородин / Н. А. Бородин // Вестник рыбопромышленности. – 1903. – № 4. – С. 165–181.
5. Бородин, Н. А. Каспийско-Волжское рыболовство и его экономическое значение / Н. А. Бородин. – Санкт-Петербург : Тип. В. Киришбаума, 1903. – 96 с.
6. 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.
7. Виноградов, С. В. Трудовая миграция в структуре промышленно-промыслового хозяйства Волго-Каспийского рыболовного района в конце XIX – начале XX в.: социально-экономический аспект / С. В. Виноградов, Н. И. Кулакова // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2023. – № 3 (76). – С. 39–53. – doi: 10.54398/1818510X_2023_3_39.
8. Виноградов, С. В. Значение трудовой миграции в освоении окраинных территорий Российской империи в 1861–1914 гг. (на примере Волго-Каспийского рыболовного района) / С. В. Виноградов, И. В. Турицын, Ю. Г. Ещенко, Е. В. Савельева // Былые годы. – 2021. – № 16 (2). – С. 750–759. – doi: 10.13187/bg.2021.2.750.
9. Воронова, А. А. К проблеме заселения Северного Прикаспия в XIX – начале XX в.: п. Лагань / А. А. Воронова, И. В. Кузьмина // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2022. – № 1 (70). – С. 9–15. – doi: 10.54398/1818-510X_2022_1_9.
10. Высочайше утвержденное положение Второго департамента Государственного совета «Об отдалении срока окончания постройки Астраханской железной дороги» от 26 апреля 1907 г. // Полное собрание законов Российской империи. Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1910. – Собр. 3, т. 27 (1907), № 29101. – С. 231.
11. Высочайше утвержденное положение Соединенного Присутствия Комитета Министров и Департамента государственной экономии Государственного совета «Об определении строительной стоимости сооружаемой Обществом Рязанско-Уральской железной дороги Астраханской линии» от 19 ноября 1904 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1907. – Собр. 3, т. 24 (1904), ч. 1, № 25358. – С. 1102.
12. Государственный архив Астраханской области (далее – ГААО). – Ф. 194. – Оп. 1. – Д. 27.
13. ГААО. – Ф. 199. – Оп. 1. – Д. 132.
14. ГААО. – Ф. 371. – Оп. 1.
15. ГААО. – Ф. 663. – Оп. 1. – Д. 65.
16. ГААО. – Ф. 674. – Оп. 3. – Д. 1.
17. ГААО. – Ф. 677. – Оп. 1. – Т. 2. – Д. 2071.
18. ГААО. – Ф. 949. – Оп. 1. – Д. 1.
19. Гришин, С. Е. Годы созидания. Приволжская железная дорога. 140 лет в документах / С. Е. Гришин, Г. Н. Нелипа, А. Б. Фиров, Л. И. Елашова. – Москва : Промышленность Поволжья, 2011. – 322 с.
20. Ещенко, Ю. Г. Проблемы обустройства вольных мигрантов в Волго-Каспийский рыболовный район в пореформенный период / Ю. Г. Ещенко, Е. Е. Красноженова // Вопросы истории. – 2023. – № 5–2. – С. 30–43. – doi: 10.31166/VoprosyIstorii202305Statyi46.
21. Зайцев, М. В. Проект строительства моста через Волгу около Саратова в начале XX в. / М. В. Зайцев // Известия Саратовского университета. Новая серия. Сер.: История. Международные отношения. – 2017. – Т. 17, № 2. – С. 248–255. – doi: 10.18500/1819-4907-2017-17-2-248-255.

22. Из Астрахани: из письма в редакцию // Вестник рыбопромышленности. – 1890. – № 5–6. – С. 155–156.
23. Из Астрахани: из письма к редактору // Вестник рыбопромышленности. – 1889. – № 1. – С. 40–41.
24. История Астраханского края / [Викторин В. М. и др. ; редкол. : гл. ред. : Н. М. Ушаков]. – Астрахань : Астраханский гос. пед. ун-т, 2000. – 1122 с.
25. История железнодорожного транспорта России. – Санкт-Петербург : Иван Федоров, 1994. – Т. 1: 1836–1917 гг. – 335 с.
26. Ишин, В. В. Исторический опыт партийно-государственного руководства рыбной промышленностью Российской Федерации, 1918–1991 гг. (на материалах рыбной промышленности Волго-Каспийского бассейна) / В. В. Ишин. – Москва : Прометей, 2001. – 321 с.
27. Кисилевич, К. А. Волго-Каспийский рыболовный район, его особенности и причины богатства / К. А. Кисилевич. – Астрахань : Гублитпросвет, 1926. – 52 с.
28. Ключевский-Архангельский, В. Торговая классификация рыбных товаров и способы разделки и приготовления их на Волго-Каспийских промыслах / В. Ключевский-Архангельский // Вестник рыбопромышленности. – 1891. – № 2. – С. 62–73.
29. Кулакова, Н. И. Трансформация структуры рыбопромыслового кластера Волго-Каспийского рыболовного района под влиянием миграционных процессов в 1861–1914 гг. / Н. И. Кулакова, Е. Е. Красноженова // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2023. – № 4 (77). – С. 72–91. – doi: 10.54398/1818510X_2023_4_72.
30. М. С. Из Астрахани (Письмо к редактору) / М. С., К. Л. и И. Н. // Вестник рыбопромышленности. – 1891. – № 4. – С. 154–155.
31. Мейснер, В. И. Основы рыбного хозяйства. / В. И. Мейснер. – 2-е изд., перераб. – Москва; Ленинград : Снабтехиздат, 1932. – 112 с.
32. Мигулин, П. П. Русский государственный кредит (1769–1899). Опыт историко-критического обзора / П. П. Мигулин. – Харьков : Печатное дело, 1900. – Т. 2: (Министерство И. А. Вышнеградского). – 578 с.
33. Никольский, А. М. Астраханские морские ловцы. Статистико-экономическое описание / А. М. Никольский. – Санкт-Петербург : Морское министерство, 1898. – 178 с.
34. Опалев, М. Н. Сооружение и эксплуатация железнодорожных мостов и переправ в Нижнем течении Волги (конец XIX – первая половина XX в.) / М. Н. Опалев // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4: История. Регионоведение. Международные отношения. – 2014. – № 2 (26). – С. 67–80.
35. Пономарев, Н. В. Рыболовные снаряды и другие принадлежности рыбного лова, употребляемые в России: А. Каспийский промышленный район / Н. В. Пономарев // Вестник рыбопромышленности. – 1889. – № 1. – С. 17–31.
36. С появлением железной дороги рыбу из Астрахани стали возить в вагонах-ледниках. – URL: <https://astralist.info/archives/26277?ysclid=m7np0pu9ri673835549> (дата обращения: 15.07.2025).
37. Смородин, А. Н. Приволжская железная дорога / А. Н. Смородин // Железнодорожный транспорт. – 2012. – № 6. – С. 64–68.
38. Струбалина, Н. К. Из истории освоения рыбных богатств Каспия и Астраханского края / Н. К. Струбалина. – Волгоград : Нижне-Волжское книжное издательство, 1989. – 94 с.
39. Таркова, Р. А. Развитие водного транспорта в системе социально-экономических связей Нижнего Поволжья в 1861–1914 гг. / Р. А. Таркова. – Астрахань, 2007. – 246 с.
40. Холин, А. А. История волжского речного пароходства (середина XIX – начало XX в.) / А. А. Холин. – Нижний Новгород : Нижегородский ин-т управления, 2017. – 412 с.
41. Шубин, И. А. Волга и волжское судоходство / И. А. Шубин. – Москва : Транспечать, 1927. – 908 с.

References

1. Aleksushin, G. V. *Razvitie transporta dorevolutsionnoy Volgi* [Transport Development on the Pre-Revolutionary Volga]. Samara: Praym; 2020, 71 p.
2. Belousov, S. S. Gosudarstvennaya vlast i rybackie poselki na zemlyakh kochevnikov v Severo-Zapadnom Prikaspii (vtoraya polovina XVIII–XIX vv.) [State Power and Fishing Villages on Nomadic Lands in the Northwestern Caspian Region (Second Half of the 18th–19th Centuries)]. *Bylye gody* [Bylye gody]. 2021, no. 16 (2), pp. 535–542, doi: 10.13187/bg.2021.2.535.
3. Boguslavskiy, N. A. *Volga kak put soobshcheniya* [The Volga as a Communication Route]. Saint Petersburg: Tipografiya bratev Panteleevykh; 1887, 276 p.

4. Borodin, N. A. K statistike ulova ryb v Kaspiysko-Volzhskom rayone v svyazi s svedeniyami o perevozke rybnnykh грузов po relsovyim i vodnym putyam: Izvlechenie iz “Kaspiysko-Volzhskoe Rybolovstvo i ego ekonomicheskoe znachenie” N. Borodina [On the statistics of fish catch in the Caspian-Volga region in connection with the information on the transportation of fish cargo by rail and waterways: Extract from “Caspian-Volga Fisheries and its Economic Significance” by N. Borodin]. *Vestnik rybopromyshlennosti* [Bulletin of the fishing industry]. 1903, no. 4, pp. 165–181.
5. Borodin, N. A. *Kaspiysko-Volzhskoe rybolovstvo i ego ekonomicheskoe znachenie* [Caspian-Volga Fisheries and its Economic Significance]. Saint Petersburg: Tipografiya V. Kirshbauma; 1903, 96 p.
6. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Yu. G. Konkurentsia novatorov: o nekotorykh osobennostyakh razvitiya volzhskogo sudokhodstva v 1870-kh – 1880-kh gg. [Competition of Innovators: On Some Features of the Development of Volga Shipping in the 1870^s – 1880^s]. *Sovremennaya nauchnaya mysl* [Modern scientific thought]. 2021, no. 6, pp. 55–61, doi: 10.24412/2308-264X-2021-6-55-61.
7. Vinogradov, S. V., Kulakova, N. I. Trudovaya migratsiya v strukture promyshlenno-promyslovogo khozyaystva Volgo-Kaspiyskogo rybolovnogo rayona v kontse XIX – nachale XX v.: sotsialno-ekonomicheskii aspekt [Labor migration in the structure of the industrial and commercial economy of the Volga-Caspian fishing region in the late 19th – early 20th centuries: socio-economic aspect]. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2023, no. 3 (76), pp. 39–53, doi: 10.54398/1818510X_2023_3_39.
8. Vinogradov, S. V., Turitsyn, I. V., Eshchenko, Yu. G., Saveleva, E. V. Znachenie trudovoy migratsii v osvoenii okrainnykh territoriy Rossiyskoy imperii v 1861–1914 gg. (na primere Volgo-Kaspiyskogo rybolovnogo rayona) [The Importance of Labor Migration in the Development of the Outlying Territories of the Russian Empire in 1861–1914 (using the Volga-Caspian Fishing Region as an Example)]. *Bylye gody* [Bylye gody]. 2021, no. 16 (2), pp. 750–759, doi: 10.13187/bg.2021.2.750.
9. Voronova, A. A., Kuzmina, I. V. K probleme zaseleniya Severnogo Prikaspiya v XIX – nachale XX v.: p. Lagan [On the Problem of Settling the Northern Caspian Region in the 19th – Early 20th Centuries: the Village of Lagan]. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2022, no. 1 (70), pp. 9–15, doi: 10.54398/1818-510X_2022_1_9.
10. Vysochayshe utverzhdennoe polozhenie Vtorogo departamenta Gosudarstvennogo soveta “Ob otdalenii sroka okonchaniya postroyki Astrahanskoy zheleznoy dorogi” ot 26 aprelya 1907 g. [The imperially approved regulation of the Second Department of the State Council “On the extension of the completion date of the Astrakhan Railway” dated April 26, 1907]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1910, coll. 3, vol. 27 (1907), no. 29101, p. 231.
11. Vysochayshe utverzhdennoe polozhenie Soedinennogo Prisutstviya Komiteta Ministrov i Departamenta gosudarstvennoy ekonomii Gosudarstvennogo soveta “Ob opredelenii stroitelnoy stoimosti sooruzhaemoy Obshchestvom Ryazansko-Uralskoy zheleznoy dorogi Astrakhanskoy linii” ot 19 noyabrya 1904 g. [The imperially approved regulation of the Joint Presence of the Committee of Ministers and the Department of State Economy of the State Council “On determining the construction cost of the Astrakhan line being constructed by the Ryazan-Ural Railway Company” dated November 19, 1904]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1907, coll. 3, vol. 24 (1904), part 1, no. 25358, p. 1102.
12. *State Archives of Astrakhan Region*. Fund 194, inventory 1, case 27.
13. *State Archives of Astrakhan Region*. Fund 199, inventory 1, case 132.
14. *State Archives of Astrakhan Region*. Fund 371, inventory 1.
15. *State Archives of Astrakhan Region*. Fund 663, inventory 1, case 65.
16. *State Archives of Astrakhan Region*. Fund 674, inventory 3, case 1.
17. *State Archives of Astrakhan Region*. Fund 677, inventory 1, vol. 2, case 2071.
18. *State Archives of Astrakhan Region*. Fund 949, inventory 1, case 1.
19. Grishin, S. E., Nelipa, G. N., Firov, A. B., Elashova, L. I. *Gody sozidaniya. Privolzhskaya zheleznaya doroga. 140 let v dokumentakh* [Years of Creation. The Volga Region Railway. 140 Years in Documents]. Moscow: Promyshlennost' Povolzhya; 2011, 322 p.
20. Eshchenko, Yu. G., Krasnozhenova E. E. Problemy obustroystva volnykh migrantov v Volgo-Kaspiyskiy rybolovnyy rayon v poreformennyi period [Problems of Settlement of Free

Migrants in the Volga-Caspian Fishing Region in the Post-Reform Period]. *Voprosy istorii* [Voprosy istorii]. 2023, no. 5–2, pp. 30–43, doi: 10.31166/VoprosyIstorii202305Statyi46.

21. Zaytsev, M. V. Proekt stroitelstva mosta cherez Volgu okolo Saratova v nachale XX v. [Project for the construction of a bridge across the Volga near Saratov at the beginning of the 20th century]. *Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Seriya "Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniya"* [Bulletin of the Saratov University. New series. Series: History. International relations]. 2017, vol. 17, no. 2, pp. 248–255, doi: 10.18500/1819-4907-2017-17-2-248-255.

22. Iz Astrakhani: iz pisma v redaktsiyu [From Astrakhan: from a letter to the editor]. *Vestnik rybopromyshlennosti* [Bulletin of the fishing industry]. 1890, no. 5–6, pp. 155–156.

23. Iz Astrakhani: iz pisma k redaktoru [From Astrakhan: from a letter to the editor]. *Vestnik rybopromyshlennosti* [Bulletin of the fishing industry]. 1889, no. 1, pp. 40–41.

24. Viktorin V. M. et al. *Istoriya Astrakhanskogo kraya* [History of the Astrakhan Region]. Astrakhan: Astrakhan State Pedagogical University; 2000, 1122 p.

25. *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii* [History of railway transport in Russia]. Saint Petersburg: Ivan Fedorov; 1994, vol. 1, 335 p.

26. Ishin, V. V. *Istoricheskiy opyt partiynogo gosudarstvennogo rukovodstva rybnoy promyshlennostyu Rossiyskoy Federatsii, 1918–1991 gg. (na materialakh rybnoy promyshlennosti Volgo-Kaspiyskogo basseyne)* [Historical experience of party and state leadership of the fishing industry of the Russian Federation, 1918–1991 (based on the materials of the fishing industry of the Volga-Caspian basin)]. Moscow: Prometey; 2001, 321 p.

27. Kisilevich, K. A. *Volgo-Kaspiyskiy rybolovnyy rayon, ego osobennosti i prichiny bogatstva* [The Volga-Caspian fishing region, its features and reasons for its wealth]. Astrakhan: Gublitzprosvet; 1926, 52 p.

28. Klyuchevskiy-Arhangelskiy, V. Torgovaya klassifikatsiya rybnikh tovarov i sposoby razdelki i prigotovleniya ikh na Volgo-Kaspiyskikh promyslakh [Trade classification of fish products and methods of cutting and preparing them in the Volga-Caspian fisheries]. *Vestnik rybopromyshlennosti* [Bulletin of the fishing industry]. 1891, no. 2, pp. 62–73.

29. Kulakova, N. I., Krasnozhenova, E. E. Transformatsiya struktury rybopromyslovogo klastera Volgo-Kaspiyskogo rybolovnogo rayona pod vliyaniem migratsionnykh protsessov v 1861–1914 gg. [Transformation of the structure of the fishing cluster of the Volga-Caspian fishing region under the influence of migration processes in 1861–1914]. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2023, no. 4 (77), pp. 72–91, doi: 10.54398/1818510X_2023_4_72.

30. M. S., K. L. i I. N. Iz Astrakhani (Pis'mo k redaktoru) [From Astrakhan (Letter to the editor)]. *Vestnik rybopromyshlennosti* [Bulletin of the fishing industry]. 1891, no. 4, pp. 153–155.

31. Meysner, V. I. *Osnovy rybnogo khozyaystva* [Fundamentals of Fisheries]. Moscow; Leningrad: Snabtekhizdat; 1932, 112 p.

32. Migulin, P. P. *Russkiy gosudarstvennyy kredit (1769–1899). Opyt istoriko-kriticheskogo obzora*. [Russian State Credit (1769–1899). An Attempt at a Historical-Critical Review]. Kharkov: Pechatnoe delo; 1900, vol. 2, 578 p.

33. Nikolskiy, A. M. *Astrakhanskies morskies lovky. Statistiko-ekonomicheskoe opisanie* [Astrakhan Sea Fishermen. Statistical and Economic Description]. Saint Petersburg: Tipografiya Morskogo ministerstva; 1898, 178 p.

34. Opalev, M. N. Sooruzhenie i ekspluatatsiya zheleznodorozhnykh mostov i pereprav v Nizhnem techenii Volgi (konets XIX – pervaya polovina XX v.) [Construction and operation of railway bridges and crossings in the Lower Volga (late 19th – first half of the 20th century)]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4 "Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya"* [Bulletin of Volgograd State University. Series 4 "History. Regional Studies. International Relations"]. 2014, no. 2 (26), pp. 67–80.

35. Ponomarev, N. V. Rybolovnye snaryady i drugie prinadlezhnosti rybnogo lova, upotrebyaemye v Rossii: A. Kaspiyskiy promyshlennyy rayon [Fishing gear and other fishing accessories used in Russia: A. Caspian Industrial Region]. *Vestnik rybopromyshlennosti* [Bulletin of the fishing industry]. 1889, no. 1, pp. 17–31.

36. *S poyavleniem zheleznoy dorogi rybu iz Astrakhani stali vozit v vagonakh-lednikakh* [With the advent of the railway, fish from Astrakhan began to be transported in refrigerated cars]. Available at: <https://astralist.info/archives/26277?ysclid=m7np0pu9ri673835549> (accessed: 15.07.2025).

37. Smorodin, A. N. Privolzhskaya zheleznaya doroga [Volga Railway]. *Zheleznodorozhnyy transport* [Railway transport]. 2012, no. 6, pp. 64–68.

38. Strubalina, N. K. *Iz istorii osvoeniya rybnykh bogatstv Kaspiya i Astrakhanskogo kraya* [From the history of the development of the fish resources of the Caspian Sea and the Astrakhan region]. Volgograd: Nizhne-Volzhskoe knizhnoe izdatelstvo; 1989, 94 p.

39. Tarkova, R. A. *Razvitie vodnogo transporta v sisteme sotsialno-ekonomicheskikh svyazey Nizhnego Povolzhya v 1861–1914 gg.* [Development of Water Transport in the System of Socioeconomic Ties of the Lower Volga Region in 1861–1914]. Cand. hist. sci. Astrakhan, 2007, 246 p.

40. Kholin, A. A. *Istoriya volzhskogo rechnogo parokhodstva (seredina XIX – nachalo XX v.)* [History of the Volga River Shipping Company (mid-19th – early 20th centuries)]. Nizhny Novgorod: Nizhny Novgorod Institute of Management; 2017, 412 p.

41. Shubin, I. A. *Volga i volzhskoe sudokhodstvo* [The Volga and Volga Shipping]. Moscow: Transpechat; 1927, 908 p.

Информация об авторах

Виноградов С. В. – доктор исторических наук, профессор;

Джагаева О. А. – доктор исторических наук, доцент.

Information about the authors

Vinogradov S. V. – Doctor of Historical Sciences, Professor;

Dzhagaeva O. A. – Doctor of Historical Sciences, Associate Professor.

Вклад авторов

Виноградов С. В. – разработка концепции исследования, работа в архиве, обоснование цели статьи, написание исходного текста, сведение данных, итоговые выводы;

Джагаева О. А. – обработка и представление материалов источников, доработка текста, итоговые выводы.

Contribution of the authors

Vinogradov S. V. – research concept, work in archives, justification of the purpose of the article, writing the draft, final conclusions;

Dzhagaeva O. A. – processing and presentation of source materials, follow-on revision of the text, final conclusions.

Статья поступила в редакцию 08.08.2025; одобрена после рецензирования 26.08.2025; принята к публикации 30.09.2025.

The article was submitted 08.08.2025; approved after reviewing 26.08.2025; accepted for publication 30.09.2025.