

Исторический журнал: научные исследования

Правильная ссылка на статью:

Пуятин В.С. Политика и экономика в истории создания Болгарского торгового пароходного общества (конец XIX – начало XX вв.) // Исторический журнал: научные исследования. 2025. № 5. DOI: 10.7256/2454-0609.2025.5.76537 EDN: KMIECV URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=76537

Политика и экономика в истории создания Болгарского торгового пароходного общества (конец XIX – начало XX вв.)

Пуятин Владимир Сергеевич

кандидат исторических наук

доцент, Исторический факультет, Московский государственный университет им. МВ. Ломоносова

119192, Россия, г. Москва, Ломоносовский пр-кт, д. 27 к. 4

✉ putatin@mail.ru



[Статья из рубрики "Экономическая история, история предпринимательства"](#)

DOI:

10.7256/2454-0609.2025.5.76537

EDN:

KMIECV

Дата направления статьи в редакцию:

25-10-2025

Дата публикации:

01-11-2025

Аннотация: Статья исследует историю создания и развития Болгарского торгового пароходного общества в конце XIX – начале XX века. В силу целого ряда причин и непростых политических обстоятельств, Болгария стала последней балканской страной, в которой появился собственный национальный торговый флот. Правительство С. Стамболова, пришедшее к власти в 1887 г., считало необходимым развивать государство в общеевропейском русле, что подразумевало проведение значительных социально-экономических преобразований, необходимых для модернизации страны. На первый план также выходил вопрос расширения торговых возможностей, к тому же соседние государства, имевшие схожее социально-экономическое развитие, устанавливали торговые с ведущими европейскими государствами и стремились к расширению

железнодорожных путей на своей территории, так и уделяли внимание речному и морскому транспорту. В данном исследовании применяется историко-описательный метод, позволяющий раскрыть непростой процесс становления и развития болгарской торговой флотилии, показать основные этапы и возникающие сложности. Научная новизна работы связана с привлечением в том числе неопубликованных архивных материалов, свидетельствующих о самом пристальном внимании и интересе к деятельности Болгарского торгового пароходного общества со стороны России. Болгарское торговое пароходное общество было небольшим предприятием, возникшем по частной инициативе торговых кругов города Варны. Его роль для экономического развития страны была не столь значима, но вместе с тем история его создания и развития в период конца XIX – начале XX в. является составной частью болгарской истории и демонстрирует определенные черты национального характера. В результате исследования удалось убедительно показать то, что развитие и поддержание дел Болгарского торгового пароходного общества со стороны болгарского правительства носило последовательный и принципиальный характер.

Ключевые слова:

Болгария, Балканы, Россия, пароходство, Дунай, Черное море, торговля, Османская империя, экономическая история, международные отношения

События Восточного кризиса 1875-1878 гг. стали определяющими в судьбе балканских народов, в том числе и болгар, ставших во многом заложником интересов великих держав, столкнувшихся в этом непростом регионе. Согласно решению Берлинского конгресса образовывалось вассальное княжество Болгария под номинальным сюзеренитетом Османской империи, а также создавалась особая провинция «Восточная Румелия» во главе с «генералом-губернатором христианином», но которая оставалась под непосредственной политической и военной властью султана. [\[8, с. 188\]](#). Разделенность болгарских земель, сохранявших зависимость от Османской империи, становится одним из главных довлеющих политическим фактором, определявшим внутреннюю политику нового государства.

В феврале 1885 г. в г. Пловдив был сформирован Болгарский тайный центральный революционный комитет, ставивший целью своей деятельности объединение Восточной Румелии с Болгарским княжеством. Уже в сентябре того же года в провинции вспыхнуло восстание, позволившее объединить земли под скипетром Александра I Баттенбергского. Опасаясь начала военных действий со стороны Османской империи, болгарам было необходимо перебросить часть своих войск из Варны в Бургас для обеспечения защиты южной границы государства от возможного нападения со стороны Турции. Однако ни одна из иностранных судоходных компаний, имеющих различные суда в болгарских портах, не согласилась оказать эту услугу, несмотря даже на высокую цену им предлагаемую. Этот случай, по всей видимости, стал определяющим в решении болгарского правительства в вопросе создания национального пароходного общества.

Причина отказа в помощи болгарским войскам со стороны иностранных компаний крылась в политической сфере, поскольку в целом все великие державы весьма настороженно отнеслись к произошедшим событиям и опасались военной эскалации конфликта. В силу ряда благоприятных обстоятельств для болгар этого удалось избежать: в феврале 1886 г. была заключена турецко-болгарская конвенция, де факто означавшее признание произошедшего объединения. Но после этого Болгария

столкнулась с тяжелейшим политическим кризисом, закончившимся отречением от престола Александра I Баттенбергского, а затем и разрывом отношений с Россией.

После этих событий к власти в стране сначала в роли регента, а затем и премьер-министра приходит Стефан Стамболов. После бурных лет политической борьбы, войн и потрясений, молодому государству было необходимо решать задачи экономической модернизации, на чем и сосредоточило свое внимание правительство под руководством Стамболова.

Одним из важнейших препятствий в развитии собственной промышленности и торговли служило то, что страна не обладала развитой инфраструктурой (в ней была проложена единственная железная дорога Варна - Руса, существовало небольшое количество современных шоссейных дорог, портовые сооружения были устаревшими). Не способствовали модернизации и торговые соглашения, заключенные европейскими державами с Османской империей. После длительных переговоров 14 ноября 1889 г. между болгарским и британским правительствами было достигнуто соглашение о торгово-таможенном соглашении, согласно которому английские товары облагались местными рыночными сборами. Заключение англо-болгарской конвенции, несомненно, имеет важное торгово-экономическое значение, но политический эффект от нее гораздо более существенен, учитывая, что де факто были проигнорированы положения Берлинского трактата и воля сюзерена. [\[9, с. 156\]](#). Подобные конвенции в следующем году княжество подписывает также с Германией, Францией, Италией и Австро-Венгрией. С одной стороны, подобные шаги правительства Стамболова свидетельствовали о большом дипломатическом успехе, с другой стороны это была вынужденная мера, поскольку Болгария находилась в крайне незавидном положении с точки зрения социально-экономического развития собственных земель и нуждалась в привлечении финансовой и технической помощи для развития собственной промышленности и подъема торговли. В экономической сфере Болгарии с начала 90-х годов наступает новый этап, для которого характерен переход от свободной внешней торговли к протекционизму. [\[5, с. 390\]](#).

Дело в том, что к моменту событий Восточного кризиса, практически вся торговля с Османской империей и ее землями сосредоточилась в руках европейских стран. Одним из конкретных примеров может служить деятельность австрийского Ллойда, начавшего осваивать дунайскую транспортную артерию еще в 40-е гг. XIX в. Спустя столетия по статистическим данным австрийские пароходы, посетившие черноморские и дунайские порты Болгарии, составляли около 66% от общего числа всех судов, в них побывавших. [\[6, с. 117\]](#). Несмотря на это, и в этом вопросе Болгария проявила настойчивость и желание защитить свои национальные интересы.

В 1887 г. в Варне состоялся, на первый взгляд, случайный разговор члена Народно-либеральной партии Георгия Живкова с местными торговцами, в ходе которого он пообещал им поддержку в получении государственной субсидии для создания болгарской пароходной компании. [\[7, с. 72\]](#). Подобная идея была не нова, еще в декабре 1862 г. в Стамбуле болгарские купцы Петр Попов, Илия Дюкмеджиев и братья Янко и Петр Карадончови по своей инициативе открыли небольшое Болгарское торговое пароходное общество «Провидение» с целью вывоза болгарских товаров и сельскохозяйственной продукции, как на турецкий, так и общеевропейский рынок. Для этого с помощью иностранных партнеров ими в Англии был приобретен пароход, получивший наименование «Азис» в честь тогдашнего османского султана Абдул-Азиса. В течение примерно года, с февраля 1864 по начало 1865 года, «Азис» совершал рейсы

по Черному и Средиземному морям и заходил в румынские порты Брэила и Галац, однако полученные доходы не покрывали даже текущие расходы, поэтому болгарские купцы так и не смогли вернуть средства за пароход, и вскоре он был перепродан новым владельцам, после чего общество «Провидение» прекратило свое существование. [\[4, с. 14\]](#).

В другой раз, идея создания болгарского пароходства посетила русского капитан-лейтенанта А.Е. Конкевича, возглавлявшего Дунайскую флотилию княжества с 1879 до 1883 г., и предлагавшего болгарам открыть товарно-пассажирские рейсы между Рени и Русой (Рушук), увязав их с расписанием российского парохода «Ольга», принадлежавшего князю Юрию Евгеньевичу Гагарину-Стурдзе [\[2, л. 30\]](#). На тот момент времени это было небольшое предприятие, основанное по инициативе князя, стремившегося наладить экономические связи между Россией и Балканами. Болгарское правительство согласилось с подобным предложением, но ответило, что инициатива в подобном вопросе должна исходить от России. По всей видимости, дальнейшие политические осложнения между странами помешали реализации этой идеи.

И все же благодаря частной инициативе по Дунаю в это время уже осуществлял несрочные рейсы пароход, чьим владельцем был болгарский купец Цветко-оглу. Его маршрут пролегал от болгарского Видина до румынского порта Тульча. Однако, по всей видимости, дела шли не слишком успешно, и болгарин продал пароход черкесу Делавер-паше, который, впрочем, продолжил содержать маршрут [\[2, л. 103\]](#). Само появление такого частного предприятия и его деятельность доказывает, что в Болгарии к моменту воссоздания собственного государства (пусть и в качестве автономного княжества) существовала острая потребность в налаживании регулярных речных и морских транспортных связей.

Несмотря на постигшую неудачу в прошлом, один из учредителей «Провидения» Петр Атанасов Попов вновь решил испытать судьбу и в 1889 г. обратился с обстоятельным письмом к председателю народного собрания Болгарии Панайоту Славкову с предложением о создании морского предприятия, состоящего из 2 пароходов, необходимых болгарским торговцам для вывоза своих товаров в Стамбул. В письме также приводились конкретные расчеты стоимости предполагаемых пароходов, их технические характеристики и даже вариант расписания, по которому они должны курсировать между болгарскими портами и Стамбулом.

Последовали долгие переговоры с правительством, вызванные необходимостью изыскания финансовых средств со стороны государства для помощи новому предприятию. Первоначальные намерения со стороны болгарских торговцев включали покупку двух небольших пароходов, один из которых должен был курсировать по маршруту Варна – Балчик – Каварна и обратно, а другой – по маршруту Бургас – Анхиало – Месемврия – Созополь и обратно. Предполагалось, что основной капитал общества составит 1 миллион левов [\[15, с. 2\]](#).

В результате лишь в 1892 г. народное собрание Болгарии пошло навстречу пожеланиям болгарских торговцев из Варны и одобрило создание «Болгарского торгового пароходного общества на Черном море». В марте 1893 г. в официальной правительственной газете было опубликовано обширное объявление о подписке на акции нового пароходного общества. Основной капитал общества был объявлен в размере 2 миллионов левов, разделенных на 5000 акций по 400 левов каждая. При этом обозначалось, что 1250 безымянных акций было приобретено болгарским

правительством. Остальные акции носили именной характер и могли быть приобретены только в отделениях Болгарского народного банка в Софии, Варне, Русе, Тырнове и Пловдиве с 5 по 21 апреля 1893 г. [\[11, с. 10\]](#). Отдельное внимание стоит обратить и на то, что акции, согласно уставу общества, могли приобрести только болгары, какого-либо распространения акций за границы и не предполагалось. Этот существенный факт подчеркивает исключительно национальный характер нового предприятия.

После продажи акций и распределения их между членами пароходного общества, согласно ранее озвученным планам, было решено приобрести 2 новых парохода, строительство которых проходило на верфи в Великобритании. Первый из них, получивший имя «Борис» был спущен на воду в мае 1894 г. и прибыл в Варну 2 июля, по случаю чего в городе широко отпраздновали столь долгожданное событие [\[16, с. 2\]](#), а вскоре в местной печати появилось объявление с расписанием рейсов парохода между городами Балчук, Варна и Бургас. В августе/сентябре того же года в город прибыл и второй пароход, получивший название «Болгария».

На деятельность молодого предприятия довольно быстро обратили внимание в России. Так, исправляющий должность коммерческого агента Министерства финансов на Востоке Е.Л. Кочетов в своем обширном письме от 7 октября 1895 г. извещал С.Ю. Витте о том, что болгарские пароходы «неудобны для перевозки пассажиров, потому что слишком валки и пассажиры их избегают, а так как они малой вместимости, то не годятся для перевозки груза, так что на их долю остается только перевозить почту, тем более, что они ходят очень быстро» [\[2, л. 104\]](#).

Уже в первые годы функционирования Болгарского пароходного общества стала очевидной необходимость расширения его деятельности, и в 1897 г. согласно указу Фердинанда I вносилось ряд изменений в действующий устав общества: правительство заявляло о готовности добавить еще 100 000 лев к ежегодной субсидии с того момента, когда компания введет в эксплуатацию еще два парохода. При этом правительство увеличивало свое непосредственное вмешательство в дела акционерной компании, в которой была учреждена должность правительственного делегата [\[7, с. 73\]](#). Однако, подобная мера поддержки со стороны правительства была явно недостаточной, само пароходное общество и его акционеры не смогли собрать нужные средства для приобретения столь необходимых для пароходства новых кораблей.

В этих обстоятельствах болгарское правительство было вынуждено прибегнуть к помощи иностранных транспортных компаний: в июле 1900 г. было подписано соглашение о сотрудничестве с немецкой судоходной компанией «Deutsche Levante Linie», основанной в 1889 г. в Гамбурге и осуществляющая перевозки грузов и пассажиров от Гамбурга и Антверпена до Мальты, Стамбула, Измира, румынских портов на Дунае и болгарских портов на Черном море. Болгария брала на себя твердые финансовые обязательства: за осуществление рейса туда и обратно в болгарский порт, правительство выплачивало 1200 золотых франков за рейс туда и обратно, или всего 115 200 золотых франков в год. В то же время корабли немецкой компании, которые до этого заходили в болгарские порты лишь от 9 до 12 раз в год, брали на себя обязательства посещать их 48 ежегодно. Срок заключенного соглашения составлял 5 лет. [\[10, с. 324\]](#). В 1903 г. сроком на 3 года подобное же соглашение правительство заключило с французской судоходной компанией «Fraissinet» из Марселя, которая брала на себя обязательство поддерживать регулярные рейсы между болгарскими портами Варна – Бургас, с одной стороны, и портами Марсель и Генуя, с другой. [\[10, с. 325\]](#).

Несмотря на наличие подобных соглашений, болгарское правительство не отказывалось от поддержки собственного предприятия: в ноябре 1903 г. удалось приобрести недавно построенный в Англии транспортный пароход «Варна» с грузоподъемностью в 2945 тонн, значительно превышавший возможности двух первых болгарских кораблей. Его стоимость составила 578012 левов [\[1, л. 15\]](#).

После истечения контракта с немецкой судоходной компанией «Deutsche Levante Linie» последовало приобретения 2 пароходов: небольшого пассажирского «София» и пассажирско-грузового «Кирилла» в 1906 г. На следующий год после нового обновления устава общества правительство решило полностью поменять порядок выдачи государственной субсидии: теперь она была привязана не к общему количеству судов, а определялась в зависимости от пройденных морских миль и пунктов назначения — например, 3 левы за милю за обслуживание болгарского побережья и линии до Стамбула, 5 левов за милю за Пирейскую или Александрийскую линии. Также выплачивалось по 2 лева за милю за все нерегулярные рейсы, выполненные вне указанных выше линий из болгарских или зарубежных портов, но при условии, что они должны были обязательно зайти в болгарские порты. [\[12, с. 1\]](#).

Однако подобное изменение подхода к субсидированию дел пароходства не изменили сущности положения дел, как отмечал российский посланник Дмитрий Константинович Сементовский-Курило в своем секретном донесении от 24 декабря 1909 г. министру иностранных дел России А.П. Извольскому: «Флот общества состоит из пяти судов... Амортизация стоимости этих судов достигла в 1909 г. суммы в 789034,99 левов и инвентарная стоимость их следовательно понизилась до цифры в 1 356 300 левов. Но может ли эта цифра быть действительно принимаема в расчёт? Имеющиеся сведения позволяют в этом усомниться. Не входя в подробности, можно сказать, что суда эти далеко не отвечают своему назначению, а два из них «Кирилл» и «Варна» и вовсе не годятся, - вызывая лишь чрезмерные расходы на всякого рода починки. Эксплуатация предприятия при посредстве таких судов, само собою разумеется, приносит одни лишь убытки и усиление Правительственного надзора едва ли радикально поможет делу....» [\[1, л. 1306\]](#). Болгарский историк Пенчо Д. Пенчев обращает внимание тот факт, что в течение первых 20 лет своей истории в Болгарском пароходстве сменилось 14 советов директоров, а с 1894 по 1900 год 4 человека занимали должность генерального директора, как правило это были государственные чиновники без знаний в области морского дела. На смену им пришли временно исполняющие обязанности, некоторые из них даже не покидали свои чиновничьи места или продолжали заниматься собственной частной коммерческой деятельностью, не интересуясь делами вверенного им предприятия [\[7, с. 72\]](#).

Столь непростая ситуация вокруг Болгарского пароходства подтолкнула правительство к обстоятельному рассмотрению положения дел внутри общества. Подобный поворот дела вызвал повышенный интерес к делу со стороны России, Австро-Венгрии и другие европейских стран и частных компаний. Министр финансов Болгарии И. Салабашев санкционировал создание специальной комиссии, перед которой стояла задача «представить мотивированный доклад о сравнительных достоинствах каждого из предложений, затем образовать в Софии особую комиссию для изучения вопроса о том, сохранить – ли существующее пароходное общество с его характером чисто болгарского предприятия, или допустить образование нового пароходного Общества при содействии иностранцев». [\[3, л. 46\]](#). Российский посланник Сементовского-Курило писал о необходимости прислать в Болгарию сведущего специалиста из России для

обстоятельного обсуждения с членами болгарского кабинета и заинтересованными лицами переустройства Болгарского пароходного общества [\[1, л. 71\]](#). За этой дипломатично высказанной мыслью, скрывалось желание со стороны России укрепить позиции в регионе Русского Дунайского пароходства, занимавшего довольно скромное положение в торговле на Балканах.

Однако, абстрагируясь от экономических и политических интересов России в данном вопросе, следует признать, что это предложение имело веские основания, поскольку деятельность пароходства в 1909 г. оказалась убыточной и привела к дефициту в 150 000 франков. Среди причин столь плачевного положения вещей со стороны правления указывалась «усиленная конкуренция иностранных судов и небывалая авария, понесенная двумя пароходами Болгарской компании», однако сам Сементовский-Курило считал, что «коренные» причины совсем иные: «плохой состав судов означенной компании и неумелая организация дела» [\[1, л. 8\]](#). Тут стоит сказать, что различные аварии происходили с пароходами довольно часто, и становились достоянием общественности посредством кратких сообщений новостного характера в прессе. Типичным примером таких аварий является случай с пароходом «Борис». Газета «Русский инвалид» сообщала следующее: «...из-за густого тумана на море шедший в Одессу болгарский пассажирский пароход «Борисъ» с примерно 300 пассажирами и 30 членами экипажа на борту вблизи Дофиновки сел на мель. Для оказания помощи были направлены два парохода. «Борис» был благополучно снят с мели и к вечеру прибыл на рейд» [\[13, с. 4\]](#).

Российская сторона деятельно взялась за дело и вскоре предложения от Русского общества пароходства и торговли были сформулированы и переданы в начале в Министерство финансов Болгарии, а затем правительственному делегату при Административном совете Болгарского пароходного общества. Соглашение между Русским обществом пароходства и торговли и болгарской стороной носило комплексный характер и подразумевало в том числе установление специальных тарифов для грузов нового предприятия на болгарских железных дорогах. Говорилось о поддержании 2 основных линий: Болгарско-Македонской и Александрийской. Болгарское правительство должно было платить следующую государственную субсидию: 80 000 франков (за 26 рейсов), или 150 000 франков (за 52 рейса). [\[3, л. 52\]](#). Однако, как отмечал российский вице-консул в Софии Константин Иванович Джакели, в министерстве они пролежали «долгое время без движения». [\[1, л. 9\]](#). Подобная реакция явно свидетельствовала о выжидательной позиции Софии. Причина этого явственно обозначения в письме из Главной конторы РОПит в Одессе, адресованном в Правлении общества: «как известно из компетентных источников, ни болгарский народ, в лице своих депутатов Народного собрания, ни правительство не допустят, из-за национального самолюбия, передачу Болгарского пароходства в руки иностранцев». [\[3, л. 52\]](#).

Причина выжидательной позиции болгарского правительства также заключалась и в том, что помимо русского предложения различные варианты поступили и от других иностранных держав. Наиболее конкретным и развернутым стал запрос от австрийского Ллойда, крупнейшей судоходной компании, занимающей долгие годы доминирующее положение на Дунае. Согласно полученному предложению от австрийцев, предполагалась создать новую компанию на срок в 25 лет с капиталом до 12 миллионов франков с 6 первоклассными пароходами водоизмещением в 6 тысяч тонн. Административный совет должен состоять из 7 человек: 2 австрийцев, занимающих посты главного директора и технического инспектора и 5 болгар. При этом весь

остальной административный и технический персонал будет состоять только из болгар. Болгарское правительство брало на себя серьезные финансовые обязательства и должно было выдавать субсидию в размере 1200 000 франков ежегодно. [\[1, л. 90б\]](#).

Другое значительное предложение поступило от комиссионного дома, располагавшегося в Роттердаме, заявившего о готовности создать компанию с капиталом в 10 миллионов франков с обязательством внесения 10% капитала в течение 3-х месяцев после одобрения Народным собранием Болгарии контракта между правительством и концессионером. Субсидия от государства в данном случае рассчитывалась исходя из количества пройденных миль, но должна была составлять 5 франков, подобная сумма по мнению российского дипломата Джакели носила чрезмерный характер, поскольку протяженность ряда торговых маршрутов составляла значительные расстояния [\[1, л. 10\]](#).

Российская сторона, получив подробные сведения о поступивших предложениях, не отступала от своего намерения, несмотря даже на переизбрание директора Болгарского торгового пароходного общества П. Енчева на новый трехлетний срок. Русское общество пароходства и торговли заочно согласилось на образование нового пароходного предприятия под болгарским флагом, но с русским участием, предусматривавшим формирование правления общества из 5 человек, национальная принадлежность которых определялась в зависимости от суммы внесенного капитала. Общая сумма капитала совместного пароходства должна была составлять при этом не менее 2 миллионов франков. [\[3, л. 54\]](#).

Стремлению России принять участие в деятельности совместного пароходного предприятия помешали не только дипломатические шаги со стороны других европейских стран, но и то обстоятельство, что в самой Болгарии произошел острый министерский кризис. Из-за этого переговоры были прерваны и более не возобновились.

В результате работы сформированной комиссии были выявлены многочисленные нарушения в деятельности Болгарского торгового пароходного общества, но несмотря на это болгарское правительство отказалась от поступившие предложения от иностранцев, и как констатировал в своем донесении от 7 января 1911 г. российский посланник в Софии Лев Владимирович Урусов, что Болгарское пароходство «будет действовать на старых основаниях при прежних размерах казенной субсидии», и более того согласно пожеланиям Совета министров возможно «будет приобретен один пароход более современного типа» [\[1, л. 10\]](#). Действительно спустя 2 года, 18 ноября 1913 г. в Варне состоялось освящение совсем нового парохода «Царь Фердинанд», построенного в Италии. [\[14, с. 3\]](#). В это время уже разразилась первая Балканская война, пароходы Болгарского торгового пароходного общества были переданы для нужд болгарской армии. Открылась новая страница в истории болгарского пароходства.

В заключении стоит констатировать, что Болгарское торговое пароходное общество было небольшим предприятием, возникшим по частной инициативе торговых кругов города Варны, но вместе с тем история его создания и развития в период конца XIX – начале XX в. является составной частью болгарской истории и демонстрирует определенные черты национального характера. После событий Восточного кризиса и значительного сближения с Россией последовал резкий разрыв отношений. Помимо непростых политических коллизий, болгарское правительство столкнулось с необходимостью проведения масштабных социально-экономических преобразований, невозможных без финансовой и иной поддержки со стороны европейских стран. Несмотря на

ограниченность имеющихся ресурсов и значительного доминирования со стороны Австро-Венгрии в экономической сфере, Болгария, стремясь преодолеть объективные и субъективные обстоятельства внутреннего развития, не отказывается от дальнейших попыток преобразования и совершенствования собственного, пусть и небольшого торгового флота. Получив самые разные предложения от иностранных держав и компаний по преобразованию своего предприятия, болгарское правительство принципиально отказалось от совместного ведения дела и предпочло сохранить пароходство под национальным флагом.

Библиография

1. АВПРИ. Ф. 146. Оп. 495. Д. 8408. О реформировании в Варне Болгарского пароходного общества.
2. РГИА. Ф. 40. Оп. 1. Д. 77. Торговый договор с Болгарией.
3. РГИА. Ф. 107. Оп. 1. Д. 1919. Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ). Дела Правления. Назначение господина Печенева, генерального представителя Общества на Ближнем Востоке и торговые сношения с Ближним Востоком и Балканскими государствами.
4. Българска морска енциклопедия. Варна: МС ООД, 2016. 302 с.
5. История Болгарии. Москва: Изд-во Акад. наук СССР, 1954. Т. 1. 575 с.
6. Мартыненко А.К. Русско-болгарские отношения в 1894–1902 гг. Киев: Изд-во Киев. ун-та, 1967. 296 с.
7. Пенчев П.Д. Стопанските резултати от дейността на Българското търговско параходно дружество (1893–1913 г.) // Минало. 2008. № 2. С. 71–78.
8. Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. Москва: Гос. изд-во политической литературы, 1952. 462 с.
9. Стателова Р., Попов В., Танкова. История на българската дипломация 1879–1913. София, 1994. 503 с.
10. Mitea I. The Agreements Concluded by the Bulgarian State With Foreign Navigation Companies in the International Navigation on the Danube And Black Sea in the late 19th – early 20th centuries // Eminak. 2024. № 2 (46). P. 313–329. DOI: [https://doi.org/10.33782/eminak2024.2\(46\).719](https://doi.org/10.33782/eminak2024.2(46).719) EDN: STVFLM.
11. Държавен вестник. 1893. № 52.
12. Държавен вестник. 1907. № 71.
13. Русский инвалид. 1902. № 25.
14. Русский инвалид. 1913. № 249.
15. Черно море. 1891. № 19.
16. Черно море. 1894. № 107.

Результаты процедуры рецензирования статьи

Рецензия скрыта по просьбе автора