

Рябцев Александр Львович

ГЕОГРАФИЯ ЭКСПОРТА РОССИЙСКИХ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ АСТРАХАНСКИЙ ПОРТ И ЕГО ОСОБЕННОСТИ В XVIII ВЕКЕ

На основе широкого круга архивных источников автор исследует географию экспорта российских товаров в торговле России в бассейне Каспийского моря через Астрахань в XVIII веке. Особое внимание уделено роли морских портов Ирана, Северного Азербайджана и Средней Азии в экспортных операциях России. Автор анализирует потенциал торговли отечественными товарами через Астраханский порт и выделяет его особенности в сравнении с экспортными операциями на Балтийском, Кяхтинском и Архангельском направлениях экспортной торговли России.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/7-1/40.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 7 (21): в 3-х ч. Ч. I. С. 165-170. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/7-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

28. **Об охране окружающей среды:** Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ // СЗРФ. 2002. № 2. Ст. 133.
29. **Ожегов С. И.** Словарь русского языка / под ред. д-ра филол. наук. проф. Н. Ю. Шведовой. Изд-е 10-е, стереотипное. М.: Советская энциклопедия, 1973. 846 с.
30. **Омаров А. М.** Социальное управление: некоторые вопросы теории и практики. М.: Центр экономики и маркетинга, 2007. 271 с.
31. **Осичкина Н. Е.** Некоторые вопросы разграничения понятий прокурорского надзора и судебного контроля за деятельностью органов внутренних дел // Контроль и надзор за деятельностью органов внутренних дел – важнейшая гарантия обеспечения прав человека. М.: Щит-М, 2000. С. 95-102.
32. **Парыгина В. А., Тедеев А. А.** Налоговое право Российской Федерации. Ростов н/Д, 2002. 480 с.
33. **Разаренов Ф. С.** О сущности и значении административного надзора в советском государственном управлении // Вопросы административного права на современном этапе. М.: Госюриздат, 1963. С. 68-75.
34. **Рохлин В. И.** Прокурорский надзор и государственный контроль: история, развитие, понятие, соотношение. СПб.: Юридический центр «Пресс», 2003. 305 с.
35. **Салищева Н. Г.** Государственный и общественный контроль в СССР. М., 1970. 218 с.
36. **Советское административное право:** учебник / под ред. В. В. Малькова. М.: Юрид. лит., 1973. 624 с.
37. **Спектор Е. И.** Лицензирование в Российской Федерации: правовое регулирование. М.: Юстицинформ, 2007. 200 с.
38. **Стерлинг М. Р.** Правовое регулирование организации контрольной и надзорной деятельности федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. СПб., 2004. 27 с.
39. **Студеникина М. С.** Государственный контроль в сфере управления. М.: Юридическая литература, 1974. 160 с.
40. **Философия:** учебник для вузов / под общ. ред. В. В. Миронова. М.: Инфра-М, 2011. 912 с.
41. **Халфина Р. О.** Необходимые условия действительности права // Советское государство и право. 1990. № 3.
42. **Чернявский В. С.** Государственный финансовый контроль: проблемы эффективности // Право и политика. М.: Nota Bene, 2004. № 6.
43. **Шорина Е. В.** Контроль за деятельностью органов государственного управления в СССР. М.: Наука, 1981. 301 с.

ABOUT CORRELATION BETWEEN NOTIONS OF MONITORING AND SUPERVISION OVER EDUCATIONAL ACTIVITY LICENSING PROCEDURE

Natal'ya Anatol'evna Rubanova

Department of Law

Magnitogorsk State Technical University named after G. I. Nosov
rubanova64@mail.ru

The author reveals the content of the notions "monitoring" and "supervision", presents different scientific views on the interpretation of these terms, pays special attention to the legislative consolidation of the terms "monitoring" and "supervision" in the conceptual apparatus of those normative-legal acts that define the powers of state bodies in monitoring and supervision that allow developing common approaches to the interpretation and use of these notions.

Key words and phrases: monitoring; supervision; monitoring and supervisory activity; licensing; educational activity.

УДК 93/94

На основе широкого круга архивных источников автор исследует географию экспорта российских товаров в торговле России в бассейне Каспийского моря через Астрахань в XVIII веке. Особое внимание уделено роли морских портов Ирана, Северного Азербайджана и Средней Азии в экспортных операциях России. Автор анализирует потенциал торговли отечественными товарами через Астраханский порт и выделяет его особенности в сравнении с экспортными операциями на Балтийском, Кяхтинском и Архангельском направлениях экспортной торговли России.

Ключевые слова и фразы: каспийская торговля России; география экспорта; реэкспорт; структура экспорта; промышленные центры России; промышленные села; Астраханский порт; конкурентоспособность русских товаров.

Александр Львович Рябцев, к.и.н.

Кафедра рекламы и связей с общественностью

Астраханский государственный университет

ryabtsevae@yandex.ru

ГЕОГРАФИЯ ЭКСПОРТА РОССИЙСКИХ ТОВАРОВ ЧЕРЕЗ АСТРАХАНСКИЙ ПОРТ И ЕГО ОСОБЕННОСТИ В XVIII ВЕКЕ®

Поток грузов, шедший из Астрахани в страны Востока и Кавказа в XVIII веке, состоял из трех основных групп товаров, выделенных по национально-географическому принципу: российских, европейских и

восточных. В группу российских входили товары как мануфактурного производства, так и промыслов, их удельный вес по стоимости занимал в торговых оборотах второе место после европейских товаров, не поднимаясь выше 20% [11, с. 78].

Европейские товары, поступавшие главным образом через Балтийское море, были важным инструментом российской торговли со странами Востока на астраханском направлении. Перевод европейско-восточной торговли на Волжско-Каспийский путь повлек за собой не только укрепление русско-иранских торговых отношений, но и уменьшение доходов Турции – главного внешнеполитического противника России в XVIII в. Наконец, русское правительство рассчитывало использовать транзитную торговлю как рычаг для воздействия на европейскую политику.

В первой половине XVIII века транзит европейских товаров в страны Востока постепенно набирал обороты: в 1737-1739 гг. он составил 744 тыс. руб., т.е. в среднем 248 тыс. руб. в год, а за 1740-1746, 1750 гг. в среднем за год равнялся 509 тыс. руб. [12, с. 94]. 85-90% европейского транзита приходилось на реэкспорт сукна и краски [3, д. 3079, 3084, 3098].

Удельный вес европейских товаров в экспорте России на астраханском направлении был значительным – от 77% до 96%. Усматривается и устойчивый рост их удельного веса: в 1750-1760-е гг. он составил 80,3%, в 1770-е гг. – 91,4%, а в 1780 – начале 1790-х гг. – 91,7% [11, с. 96].

Благодаря реэкспорту европейских товаров торговый баланс России со странами Востока в XVIII веке был активным [Там же, с. 199]. Торговые люди России и Востока в равной мере торговали ими на Каспии.

Несомненно, большое значение для иллюстрации возможностей экономики России имела экспортная торговля российскими товарами. Экспорт в страны Востока состоял из промышленных и продовольственных товаров. Сюда входили: ткани, металлы и изделия из них, кожа и изделия из неё (меха, овчины, мерлушки, шкуры), стекло, посуда, бумага, продовольствие и другие товары (москательно-химические, галантерейные товары, предметы домашнего обихода и т.д.). Промышленные товары были продукцией мелкотоварного ремесла, мануфактур и промыслов.

К Астраханскому порту они привозились из крупных промышленных центров России: Москвы, Тулы (Центральный район), Нижнего Новгорода, Казани, Симбирска, Ярославля, промышленных сел Нижегородского уезда (Поволжский район) и Петербурга (Северо-Западный район), кроме этого, местом производства экспортных товаров была Астрахань и Калмыцкие улусы.

В XVIII в. Москва стала центром шелкоткацкой промышленности и остро нуждалась в привозе шелка-сырца. Это обстоятельство повышало интерес московских купцов и фабрикантов непосредственно к Астрахани и через нее к заморскому торгу.

Из Москвы везли галантерейные товары (тесьму, позумент золотой и серебряный, сетку серебряную, золотые кружева, зеркала, бисер, мишуру, перчатки и т.д.). Все иглы, стеклянная посуда, сукно и шелковые ткани производились в самой Москве. Но основную массу товаров, привозимых из Москвы, как показывают материалы таможенных ведомостей за 1750-1791 гг., составляли реэкспортные европейские товары. К тому же ассортимент российских товаров московского производства составлял небольшую часть от объема всех российских товаров [Там же, с. 122].

Гораздо большее значение могла играть Тула – крупный торгово-промышленный центр. В городе была развита металлургическая и металлообрабатывающая промышленность, действовал известный на всю страну оружейный завод. Но ограничения на вывоз через Астрахань за границу части изделий тульских мануфактур сужали эту возможность. В этой связи показательны материалы Астраханской таможни о выдаче паспортов на вывоз из Астрахани товаров внутрь России за первую половину 1772 г. [2, д. 3655, л. 1-53]. Из 110 явок товаров до Тулы была отправлена 1 явка, до Тулы и Москвы вместе – 7 явок. Отдельно до Москвы было отправлено 10 явок товаров. Всего до разных городов Центрального района было отправлено 24 явки.

Петербург был единственным центром Северо-Западного района, откуда уже с 30-х годов XVIII века поступали товары, изготовленные на его мануфактурах: хрусталь, посуда из него и ценная посуда, а с 50-х годов XVIII века – галантерейные товары. Ситуация меняется в 1760-е годы, когда, испытывая конкуренцию со стороны товаров «московской руки», привоз «петербургских» товаров резко сокращается. Москва перехватывает инициативу и в транзите европейских товаров.

В 80-е годы XVIII века первенство в торговых оборотах астраханского экспорта переходит к товарам, производимым в Поволжском районе. Если в 1750-е годы российские товары привозились в Астрахань по торговому пути Петербург-Москва (Тула) – Нижний Новгород (Макарьевская ярмарка) – Астрахань, то в 1770-х годах – по новому пути: Казань – Нижний Новгород – Симбирск – Астрахань.

Нижний Новгород – один из крупнейших городов Среднего Поволжья с развитым ремеслом и мануфактурной промышленностью. В конце XVIII в. годовое производство ремесленников Нижнего Новгорода достигло сравнительно больших размеров. По данным подворной переписи 1789 г., из 1 957 домов 141 принадлежал купцам, 60 – цеховым и 641 – посадским людям [4, с. 269]. В городе производились крашенина, одежда, обувь, металлические изделия и другие товары. Здесь были развиты мыловаренное, кузнечное, кожевенное и другие отрасли производства. Кроме этого, в Нижегородском уезде находились крупные промышленные села (Павлово, Лысцово, Мурашкино, Благовещенская слобода), которые производили металлические изделия, холст, кожаные изделия, деревянную и глиняную посуду.

Еще одним крупным центром была Казань. Через нее проходили торговые пути в Сибирь на Ирбитскую ярмарку и до Тобольска. После основания Оренбурга Казань стала важным перевалочным пунктом транзитной

торговли с Казахстаном и Средней Азией. Наряду с торговлей в городе были развиты кожевенная, мыловаренная, гончарная и другие отрасли промышленности. К концу XVIII в. в городе действовали 25 мыловаренных производств, которые ежегодно вываривали 125 тыс. пудов мыла, и 28 кожевенных, ежегодно вырабатывавших 73 650 юфтевых и 3 575 подошвенных кож [Там же, с. 281-283].

Немаловажное значение в Поволжском районе играли и другие центры. Симбирск был основным поставщиком вывозимой муки, а Ярославль – пестряди и крашенины.

По наиболее полным таможенным записям купеческих паспортов за 1772 г. можно составить достаточно полную картину торговых связей Астрахани на внутреннем рынке России. Так, из 110 явок товарных партий 69 были отправлены именно в Поволжский район. Из них 26 явок – через Макарьевскую ярмарку до Казани, 16 явок – до Макарьевской ярмарки, 6 явок – до Симбирска, что составило 70% всех товарных явок (паспортов) [2, д. 3655, л. 1-53].

Поволжский район, особенно с 80-х годов XVIII в., становится основным поставщиком тканей, изделий из металлов, кожи, посуды, мехов и шкур, продовольствия и части москательно-химических товаров. За Москвой остался привоз бумаги, игл, галантерейных товаров, купороса и ряда других товаров. Несомненно, что районы, о которых речь шла выше, обладали значительным экономическим потенциалом и могли полностью обеспечить потребности Астраханского торгового центра со странами Востока.

Торговля с Ираном велась через его провинции Астрабад, Мазандеран, Гилян и Северный Азербайджан. В Азербайджане города Дербент, Баку, Куба, и Шемаха были главными транзитными пунктами в торговле с Европой, Индией и Кавказом. Один транзитный путь шел от берегов Черного моря в Грузию, а затем к Кубе, Шемахе, Баку или Гяндже, Ленкорани и далее в южные области Азербайджана и Иран. Другой дорогой в южный Азербайджан и Иран был Аракс, центрами переправы через который были Нахичевань и Джульфа. Существовал и торговый путь до Тбилиси через Шемаху или Ленкорань к Джаваду, Шуше и далее на Гянджу с Тбилиси [5, с. 256-259, 268-271]. Города Азербайджана привлекали купцов не только из Ирана, но и Закавказья, Турции и даже Индии [2, д. 78, л. 78-80].

Энзилинский порт, находящийся в Гилянской провинции, был удобен для торговли купцам из Багдада, Исфахана, Хамадана, Езды и других внутренних районов Ирана. Особенно выгодные были стоянки у Астрабада и Мазандерана – это были выгодные транзитные пункты для торговых связей со Средней Азией, Афганистаном, Индией и внутренними районами Ирана.

Сухопутных караванных путей в Россию к Астрахани было два. Один проходил от Дербента через Кабарду, но здесь торговля велась слабо. Другой связывал Среднюю Азию через Бухару, Хиву и Гурьев с Астраханью. Но развития он не получил, так как караванная торговля была опасной из-за нападения кочевников. К тому же для торговли со Средней Азией Россия имела Оренбург и Троицкую крепость.

Экспортные товары распределялись по трем направлениям: в Иран, Закавказье (Каспийский Кавказ), в Среднюю Азию (через Мангышлакский порт) и на Северный Кавказ (сухопутно в Кабарду и в отдельные годы в Грузию). Материалы таможенных ведомостей Астраханской таможни позволяют подробно проследить географию вывоза русских товаров начиная с 1774 г. Их основной поток шел в Иран и Закавказье. Сюда вывозилось до 91-100% стоимости тканей и 86-100% их количества [11, с. 117]. В 1774-1778 гг. удельный вес стоимости на этом направлении составлял от 86 до 97% количественных показателей. В остальные годы удельный вес стоимости и количества тканей достигал 99,9%, а в 1791 г. все ткани вывозились на этом направлении.

Экспорт русских товаров в Среднюю Азию по объему занимал второе место. Вывоз тканей на этом направлении значительно уступал Ирану и Закавказью, их удельный вес стоимости за год не поднимался выше 0,5%, а удельный вес количества не превышал 1,7%. За все годы (ткани вывозились в 1778, 1779, 1781, 1787, 1789 и 1790 гг.) в Среднюю Азию было вывезено 23 585 аршин стоимостью 632 руб. 48 коп. Причем только за 1781 и 1787 гг. сюда было вывезено 91% всего количества русских тканей.

Уступая в объемах торговли тканями, Средняя Азия была основным рынком сбыта железа, чугуна и стали. Сюда в 1780, 1788 и 1789 гг. поступало от 69 до 100% железа, 70-100% чугуна и 53-100% стали. Необходимо отметить, что в 1777, 1778, 1780 и 1781 гг. все железо было законтрактовано личным поверенным бывшего бухарского посланника Ирнзара Максютотова и вывозилось беспопылинно.

В целом на рынки Средней Азии поступало 54-66% стоимости всего объема металлов и изделий из них. Исключение составили 1777, 1781 и 1791 гг., когда первенство перешло к портам Ирана и Закавказья.

Остальные виды товаров, за исключением отдельных лет, вывозились в Среднюю Азию в меньших объемах, чем в Иран и Закавказье. Так, до Мангышлака экспортировалось до 38% кожи (только в 1779 г. – 64%), от 3 до 30% мягкой рухляди (только в 1781 и 1791 гг. – 72 и 48%), до 6% стекла и посуды, до 8% бумаги и до 32% продуктов питания. Исключение составили 1779 г., когда от Астраханского порта было привезено 52% бумаги и 58% продуктов питания, и 1787 г., когда к Мангышлаку поступило 30,5% бумаги и 100% продуктов питания. Вывоз галантерейных, москательно-химических и других товаров был еще ниже и составлял от 1 до 26% их общего объема.

Третьим направлением экспорта русских товаров через Астрахань был Северный Кавказ – Кабарда и Грузия. Вывоз сюда проследивается с 1774 по 1788 г., а затем прекращается. Весь товарооборот с Северным Кавказом переходит от Астрахани к Кизляру. Экспорт в Кабарду по объему занимал второе место и осуществлялся до 1787 г. Удельный вес стоимости экспортных товаров был невелик – 0,6-8,3%, а количества – от 1,2 до 13%.

Вывоз русских товаров в Кабарду и Грузию осуществлялся сухопутно через Кизляр и Моздок. Непосредственно с Грузией торговля велась через Дарьяльское ущелье. Сухопутная торговля велась и с Закавказьем.

Так, в 1777 г. сухопутно до Дербента (единственный сухопутный путь) было вывезено русских товаров на 117 руб. 64 коп. – 97% стоимости русских товаров составляли ткани. В Среднюю Азию караваном через Гурьев русские товары вывозились только в 1791 г. – на 34 руб.

Основной объем экспорта вывозился морем. Распределение всего потока по направлениям представлено в Таблице 1.

Таблица 1.

География экспорта русских товаров в страны Каспийского бассейна и Северный Кавказ через Астрахань во второй половине XVIII века*

Годы	Иран, Закавказье		Средняя Азия		Сев. Кавказ		Всего	
	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%	Руб.	%
1774	11640	72,0	4033	25,0	512	3,0	16185	100
1777	15954	79,0	3941	19,0	348	2,0	20243	100
1778	33106	70,7	12676	27,5	1054	2,2	46836	100
1779	13908	66,7	6945	33,3	5	0,0	20858	100
1780	12419	82,4	2448	16,2	209	1,4	15076	100
1781	24085	75,5	6748	21,2	1063	3,3	31896	100
1787	39842	76,6	12113	23,2	128	0,2	52083	100
1788	43897	81,0	10317	19,0	18	0,0	54232	100
1789	21138	69,0	9558	31,0	-	-	30696	100
1790	22588	70,0	9530	30,0	-	-	32118	100
1791	15933	74,0	5632	26,0	-	-	21565	100

* Составлено по: 1774 г. – [10, д. 937, л. 20 - 51 об.]; 1777 г. – [7, д. 297, ч. 13, л. 79 - 114 об.]; 1778 г. – [Там же, ч. 14, л. 384-472]; 1779-1780 – [Там же, ч. 16, л. 73-119]; 1781 г. – [Там же, ч. 17, л. 157-199]; 1787 г. – [10, д. 940, л. 138 - 178 об.]; 1788 г. – [Там же, д. 972, л. 112 - 151 об.]; 1789 г. – [Там же, д. 945, л. 262 - 292 об.]; 1790 г. – [Там же, д. 948, л. 140 - 173 об.]; 1791 г. – [Там же, д. 949, л. 85 - 123 об.].

Национальные товары, так же как и европейские, вывозились во все крупные порты Каспийского моря. Но количество поступавших туда товаров русского мастерства было различным.

Основной объем экспорта поступал на рынки Ирана и Закавказья, куда привозилось 86-100% русских тканей, 62-99% кожи, 52-97% мягкой рухляди, 85-100% стекла и посуды, 92-100% бумаги, практически все продовольствие и другие товары. Небольшой объем вывозимого сюда железа (20-46%) в целом не снижал объемов грузооборотов этого направления. Приоритет по товарообороту русскими товарами начиная с 1778 г. прочно удерживали порты Северного Азербайджана, среди которых главное значение имел Баку (см. Табл. 2).

Таблица 2.

Вывоз русских товаров в порты Каспийского моря во второй половине XVIII века (в %)*

Годы	Иран			Азербайджан			Средняя Азия	Остальные порты и пункты	Всего за год
	Энзели	Мазандеран	Астрабад	Баку	Сальяны	Дербент	Мангышлак		
1774	66,0	1,5	0,4	2,5	-	1,6	25,0	3,0	100
1777	54,6	0,4	-	7,1	14,3	2,0	19,0	2,6	100
1778	29,0	0,3	-	5,5	29,4	6,5	27,1	2,2	100
1779	15,5	-	-	38,8	-	-	33,3	12,4	100
1780	23,0	-	-	56,4	3,0	-	16,2	1,4	100
1781	1,5	-	-	71,3	-	2,7	21,2	3,3	100
1787	-	-	-	75,4	-	1,2	23,2	0,2	100
1788	3,0	-	-	76,0	-	2,0	19,0	0,0	100
1789	4,8	-	-	55,7	-	8,5	31,0	-	100
1790	3,2	0,9	-	48,0	0,9	2,4	30,0	15,2	100
1791	9,2	0,2	-	43,5	0,2	9,6	26,0	10,0	100

* Составлено по: 1774 г. – [10, д. 937, л. 20 - 51 об.]; 1777 г. – [7, д. 297, ч. 13, л. 79 - 114 об.]; 1778 г. – [Там же, ч. 14, л. 384-472]; 1779-1780 гг. – [Там же, ч. 16, л. 73-119]; 1781 г. – [Там же, ч. 17, л. 157-199]; 1787 г. – [10, д. 940, л. 138 - 178 об.]; 1788 г. – [Там же, д. 972, л. 112 - 151 об.]; 1789 г. – [Там же, д. 945, л. 262 - 292 об.]; 1790 г. – [Там же, д. 948, л. 140 - 173 об.]; 1791 г. – [Там же, д. 949, л. 85 - 123 об.].

Порты Ирана начиная с 80-х гг. практически не вели торговлю русскими товарами и значительно уступали не только портам Азербайджана, но и Мангышлаку, ведущему торговлю на среднеазиатском направлении. Баку и Мангышлак к 90-м годам XVIII века заняли главное место в торговле русскими товарами на Каспии. И если торговые обороты Баку зависели от привоза тканей и кож, то обороты Мангышлака – от чугуна, железа и стали. В последней графе Таблицы 2 показан удельный вес караванной торговли, а за 1779, 1790 и 1791 гг. – отправка металлов и изделий поверенными картлийского царя Ираклия и других купцов до портов Ирана и Закавказья. Но поскольку эти товары предназначались для Грузии, то и они должны были перевозиться через порты Азербайджана.

Порты Ирана были слишком опасны для перевоза такого стратегического для Грузии сырья. Поэтому есть основание предполагать, что за эти 3 года обороты портов Азербайджана были еще выше.

Каспийская торговля России в XVIII в. велась в основном морем, вдоль западного побережья Каспия. Россия, имея один крупный порт на Каспии – Астрахань, контролировала всю торговлю на море. Наиболее близким портом от Астрахани был Мангышлак – центр торговли со Средней Азией. Расстояние морем до него было 373 версты, и при благоприятном ветре судно могло дойти до него за 24 часа [2, д. 3140, л. 17]. Суда отправлялись до Мангышлака с начала весны (в апреле-мае) и возвращались обратно в июне-июле. Осенью они обычно отправлялись в сентябре-октябре и возвращались в ноябре. Зимовка при Мангышлаке была опасной из-за нападений кочевых племен, а недостаток питьевой воды и лед у берега делали стоянку практически невозможной.

Из иранских и азербайджанских портов торговое значение имели: Энзили (Гилян в первой половине XVIII в.), Мазандеран, Астрабад, Сальяны, Дербент и Баку. Самым близким портом был Дербент (440 верст) [Там же]. При благополучном марсельном ветре суда доходили туда за 48 часов, а при крепком ветре и за 24 часа. Но стоянка при Дербенте была неудобной из-за плохого грунта у берега.

До Баку расстояние определялось в 716 верст. Судно могло пройти это расстояние за 5-6 дней [Там же]. Если судно отправлялось в апреле, то по окончании торговли возвращалось в сентябре-октябре месяце. А если судно только перевозило товары, то возвращалось за 2-3 месяца. Русские моряки единодушно признавали Баку лучшим местом для стоянки судов на всем побережье Каспийского моря. К тому же он был главным портом для торговли с Закавказьем. Энзили был главным портом для торговли с Ираном. Пристань на Энзилинском заливе была устроена по приказу Петра I. Поблизости находился Решт – крупный торговый город и центр самой богатой шелком иранской провинции Гилян. Время от времени Энзилинский порт становился непригодным для торговли, так как заносился песком. Но выгодность торговли шелком позволяла ему функционировать. До Гиляни или Энзилинского порта расстояние было 964,5 версты [Там же]. Если судно отправлялось из Астрахани 1-го сентября, то прибывало 5-го, погрузка и выгрузка при порте могла продолжаться до 20-го сентября, и если судно сразу отплывало, то до Астрахани оно добиралось к 1-му ноября. Суда с грузом стояли обычно в открытом море, это было неудобно, так как при шторме судам негде было укрыться.

Самыми дальними портами были Мазандеран (1 066 верст) и Астрабад (1 094 версты) [Там же]. Добирались туда при благополучном марсельном ветре около недели. При Мазандеране суда стояли в открытом море, у Астрабада стоянка была удобная и могла способствовать развитию торгового продолжительное время.

Перевозку грузов на Каспии осуществляли русские мореходные суда. В первой половине XVIII века это было прерогативой мореходной компании и казенных судов. Только в 1750 году Астраханская контора над портом отдала в аренду 15 мореходных судов для торговли с Ираном [Там же].

В 1760-е годы казна начала продавать суда астраханскому и иногороднему российскому купечеству, разрешалось и самостоятельное строительство судов. В 1769 году указом Правительствующего Сената было дозволено и астраханским армянам строить мореходные суда [Там же, д. 1497, л. 5-9]. К 1766 году у астраханских купцов было уже 25 собственных судов [6, № 13384], а в 1785 году у российских купцов, в том числе и астраханских, было 33 судна, у астраханских армян – 16 мореходных судов, еще четыре было у Бухарского двора татар и 4 судна у отставного майора Варвация [1, д. 419, л. 57-58]. К концу века (1794 г.) у астраханских купцов было уже 31 мореходное судно, а у иногородних – 10 мореходных судов. Астраханские армянские купцы имели еще 12, индийцы – 4 судна [Там же, д. 991, л. 6-9]. Определить точное количество судов, принимающих участие только в торговле со Средней Азией и Ираном, по имеющимся данным, не представляется возможным. Одной из причин является тот факт, что судовладельцы использовали свои суда и для промысла на тюленей. Так, ведомость о движении мореходных судов за 1794 год показывает движение 34 судов, отпущенных для торговли и промыслов, кроме них еще 10 судов было отпущено до Кизлярской пристани с казенным провиантом и другими грузами [Там же, д. 1417, л. 6 - 8 об.]. Материалы архивов за другие годы не дают полной картины.

В 1754 г. из Ирана к Астраханскому порту прибыло 19 судов Астраханской мореходной компании [Там же, л. 4-5]. В 1766-1768 гг. к Ирану и Мангышлаку отпускалось в среднем 6-8 судов, столько же приходило к Астраханскому порту обратно [2, д. 1779, л. 1 - 17 об.]. По неполным данным, в 1778 г. от Астрахани было отпущено 13 мореходных судов [Там же, д. 3140, л. 26 об.], а в 1781 г. – 7 судов, из них одно до Мангышлака [7, д. 297, ч. 15, л. 98 - 137 об.]. Ведомость приписанных к Астраханскому порту мореходных судов за 1785 г. фиксирует 57 судов [2, д. 5306, л. 14-15]. Приведенные данные не учитывают казенные суда, которые также занимались перевозками на Каспии.

Грузоподъемность мореходных судов была различной: от 6 000 до 12 000 пудов, или от 98 до 196,5 тонн [1, д. 991, л. 5 - 8 об.]. Если не учитывать материалы и припасы, необходимые для поддержания жизнедеятельности судна (они занимали до 60% всей грузоподъемности), по нашим подсчетам, русские мореходные

суда могли перевозить от 2,5 до 5 тысяч пудов товаров, или 40-80 тонн. Таким образом, даже 6 судов с тоннажем 10-12 тысяч пудов могли полностью удовлетворить потребности каспийской торговли.

Но удельный вес стоимости русского экспорта на протяжении XVIII в. неуклонно понижался. Так, экспорт русских товаров в страны Востока в 40-е годы [12, с. 41] составлял 30% стоимости всех вывозимых товаров, в 50-е годы – уже 16-20%, в 60-70-е гг. – 7-11%, а к началу 90-х гг. – 5-6% [10, д. 138, л. 13].

Но особенностью экспорта российских товаров являлась ориентация их вывоза через Петербургский морской порт и другие порты Балтийского моря. Так, в 1762 г. от Петербурга было отпущено железных полос на 620 963 рубля, что составило 85% стоимости всего их вывоза за пределы России. В этом же году было отпущено 94% масла льняного и конопляного (231 678 руб.), 89% парусного полотна (197 804 руб.), 67% сала говяжьего (435 439 руб.) и 87% юфти (693 639 руб.) [9, д. 655, л. 1 - 43 об.]. Всего от Петербурга было отправлено товаров российского производства на 4 940 тыс. руб., что составило 40% всех экспортных и реэкспортных товаров. В 1765 г. от Петербурга было отправлено 95% железа (1 757 тыс. пуд.), 61% сала топленого (135 838 пуд.) и 90% юфти (163 746 пуд.), вывозимых из России. В 1766 и 1767 гг. эти пропорции мало изменились [Там же, д. 102, л. 1 - 14 об.]. Объем вывозимых товаров через Петербург (вместе с Кронштадтом) по меркам России был огромным. В 1780 г. он составил 56% всего вывоза из страны, а в 1788 г. достиг 70% [10, д. 601, л. 52 - 52 об., 59 - 59 об.]. Только на рубеже XVIII-XIX вв. он снижается: в 1801 г. – до 46%, а в 1802 г. – до 44%, что в денежном выражении соответствовало 32 и 30 миллионам рублей [8, д. 1590, л. 3 об. - 4 об.]. С Петербургским портом по вывозу товаров можно сравнить только Рижский порт, вывоз через который в 1801 г. достиг 14 миллионов, а в 1802 г. – 11 миллионов рублей. Следом шли Кяхтинская пограничная таможня (торговля с Китаем) и Архангельский порт, обороты которых в эти годы были в среднем по 4 миллиона руб. [Там же]. Обороты же Астраханского порта в эти годы составляли 0,96% внешнеторговых оборотов России, учитывая и реэкспортные товары [11, с. 198-199].

Таким образом, несмотря на низкие цены, российские товары достигали значительных оборотов на Балтийском, Кяхтинском и Архангельском направлениях, но за счет сырья и полуфабрикатов. Важно отметить и активный торговый баланс всего российского экспорта. Астраханское же направление, где вывозились российские изделия и полуфабрикаты (железо, чугун, юфть, ткани), не имея емкого рынка для экспорта, выполняло главную задачу – транзита европейских и восточных товаров, а также насыщения сырьем отечественной шелковой и хлопчатобумажной промышленности. Сокращение экспорта русских товаров, вывозимых через Астрахань в страны Востока, было связано с рядом причин. Они были в характере и задачах торговли России, в состоянии национальной промышленности и купечества. Немаловажным фактором была и более низкая конкурентоспособность русских товаров по сравнению с западноевропейскими.

Список литературы

1. Государственный архив Астраханской области (ГААО). Ф. 1. Оп. 1.
2. ГААО. Ф. 394. Оп. 1.
3. ГААО. Ф. 681. Оп. 1.
4. Клокман Ю. Р. Социально-экономическая история русского города: вторая половина XVIII века. М.: Наука, 1967. 336 с.
5. Кушева Е. И. Народы Северного Кавказа и их связи с Россией в XVI-XVII вв. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1963. 370 с.
6. Полный свод законов Российской империи с 1649 года. СПб.: Типография Его Императорского Величества Канцелярии, 1830. Собрание I. Т. XVIII. 1031 с.
7. Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф. 19. Оп. 1.
8. РГАДА. Ф. 276. Оп. 3.
9. РГАДА. Ф. 397. Оп. 1.
10. РГАДА. Ф. 1261. Оп. 6.
11. Рябцев А. Л. Роль Ирана в восточной торговле России в XVIII веке. М.: МПГУ, 2002. 214 с.
12. Юхт А. И. Торговля с восточными странами и внутренний рынок России: 20-60-е гг. XVIII в. М.: Институт российской истории РАН, 1994. 261 с.

GEOGRAPHY OF RUSSIAN GOODS EXPORT THROUGH ASTRAKHAN' PORT AND ITS FEATURES IN THE XVIIITH CENTURY

Aleksandr L'vovich Ryabtsev, Ph. D. in History
Department of Advertising and Public Relations
Astrakhan' State University
ryabtsevae@yandex.ru

The author studies the geography of Russian goods export in the trade of Russia within the Caspian Sea basin through Astrakhan' in the XVIIIth century basing on the wide range of archival sources, pays particular attention to the role of Iran, North Azerbaijan and Central Asia sea ports in the export transactions of Russia, analyzes the potential of native goods trade through the port of Astrakhan', and reveals its features in comparison with export transactions in Baltic, Kyakhta and Archangel directions of export trade in Russia.

Key words and phrases: Caspian trade of Russia; geography of export; re-export; export structure; industrial centers of Russia; industrial villages; Astrakhan' port; Russian goods competitiveness.