



DOI: 10.22363/2312-8127-2021-13-2-167-176

Научная статья / Research article

Персидская торговля на Нижегородской ярмарке во второй половине XIX – начале XX в. и проблема транспортировки товаров

Г.Г. Корноухова*, Ю.О. Царева

Российский университет дружбы народов,
117198, Российская Федерация, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6
*kornoukhova-gg@rudn.ru

Аннотация. В статье показана роль Нижегородской ярмарки как важнейшего пункта российско-персидского товарооборота второй половины XIX – начала XX в.; рассматривается проблема перевозки товаров из Персии в Нижний Новгород и в обратном направлении. На основе впервые вводимых в научный оборот документов, хранящихся в Архиве внешней политики Российской империи, авторы показывают неэффективность работы акционерного общества «Кавказ и Меркурий», фактически монополизировавшего товароперевозки по Каспийскому морю в рассматриваемый период. Крайне низкая скорость доставки российских товаров, закупленных персидскими купцами на Нижегородской ярмарке, наносила ущерб не только частным коммерсантам, задействованным в российско-персидской торговле, но и неизбежно влекла за собой снижение показателей товарооборота в целом между двумя государствами.

Ключевые слова: торговля России со странами Востока, персидская торговля, транспортировка товаров в Персию, транспортная система

История статьи: Поступила в редакцию: 04.12.2020. Принята к публикации: 12.03.2021.

Для цитирования: Корноухова Г.Г., Царева Ю.О. Персидская торговля на Нижегородской ярмарке во второй половине XIX – начале XX в. и проблема транспортировки товаров // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история. 2021. Т. 13. № 2. С. 167–176. DOI: 10.22363/2312-8127-2021-13-2-167-176

Persian trade at the Nizhny Novgorod Fair in the second half of the 19th – early 20th century and the problem of goods transporting

G.G. Kornoukhova*, Y.O. Tsareva

Peoples' Friendship University of Russia,
6 Miklukho-Maklay street, Moscow, Russian Federation, 117198
*Corresponding author: kornoukhova-gg@rudn.ru

Abstract. The article shows the role of the Nizhny Novgorod Fair as the most important point of the Russo-Persian trade in the second half of the 19th – early 20th century. The problem

© Корноухова Г.Г., Царева Ю.О., 2021



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

of transportation of goods from Persia to Nizhny Novgorod and in the opposite direction is also considered. This research is based on the body of documents stored in the Archive of Foreign Policy of the Russian Empire and introduced into scientific circulation for the first time. On the base of them the authors show the inefficiency of activity of the “Caucasus and Mercury” Company, which actually monopolized the goods transportation across the Caspian Sea during the revised period. The extremely low speed of delivery of Russian goods purchased by Persian merchants at the Nizhny Novgorod Fair damaged not only private merchants’ commerce, involved in Russian-Persian trade, but also inevitably entailed a decrease in the overall trade between the two states.

Key words: trade between Russia and the countries of the East, Persian trade, transportation of goods to Persia, transport system

Article history: Received: 04.12.2020. Accepted: 12.03.2021.

For citation: Kornoukhova G.G., Tsareva Yu.O. Persian trade at the Nizhny Novgorod fair in the second half of the 19th – early 20th century and the problem of goods transporting. *RUDN Journal of World History*. 2021; 13(2):167–176. DOI: 10.22363/2312-8127-2021-13-2-167-176

Введение

В настоящее время геополитического разворота РФ с Запада на Восток все большую актуальность приобретает изучение истории торговых отношений России с восточными государствами, среди которых одним из ведущих партнеров Российской империи являлась Персия.

Со второй половины XIX в. сюда началось заметное проникновение российских торговых капиталов. В свою очередь, персидские купцы все активнее стали ввозить свои товары в пределы России. Одним из мест его сосредоточения становится Нижегородская ярмарка.

Изучение ее феномена началось уже в первой половине XIX в. и продолжалось вплоть до 1917 г. Работы исследователей той эпохи носят нарративный характер и в основном содержат описание происходивших событий во время торгов на Нижегородской ярмарке или деятельности ярмарки в целом [1–7]. В советский период после непродолжительного внимания к Нижегородской ярмарке в 1920-е гг. в связи с обсуждением необходимости восстановления ее работы для активизации торговых отношений с ближневосточными государствами интерес к ней на долгие годы пропал [8–11]. Его восстановление произошло лишь в постсоветское время и успешно продолжается на современном этапе. Авторами рассматривается география межрегиональных торговых связей Нижегородской ярмарки и определяются факторы, влиявшие на процесс их развития [12]; изучается вопрос о роли Нижегородской ярмарки в системе международного рынка [13–14]. При этом исследователями отмечается доминирование среди иностранных торговцев представителей Востока – Китая и Персии [15]. Отдельно объясняется стремительный рост количества представителей последнего государства в 60-е гг. XIX в. возникновением жесткого хлопкового кризиса из-за начала гражданской войны в Северной Америке. Образовавшийся дефицит удалось решить за счет завоза хлопка персидскими купцами, которые с этого момента прочно заняли свои

торговые позиции на Нижегородской ярмарке и успешно удерживали их до конца ее функционирования в истории Российской империи [16–17]. Особенности делового поведения мусульманских предпринимателей, в том числе персидских, на основе архивных материалов Нижегородского ярмарочного биржевого комитета рассматривает исследователь Г.Г. Корноухова [18].

Между тем, несмотря на наличие определенного исследовательского интереса к проблеме персидской торговли на Нижегородской ярмарке в отечественной историографии отсутствуют работы, посвященные проблемам транспортировки персидских товаров на ярмарку и вывоза российских грузов в Персию для их дальнейшей реализации купцами на местном рынке. В то же время товародвижение от места производства или приобретения товара к месту его продажи и использования является одним из важнейших факторов, влияющих на успешность торговой операции. Здесь ключевую роль играют такие моменты, как уровень цен, установленных перевозчиком, своевременность доставки и состояние товара в момент его прибытия к месту назначения. В настоящей статье авторы ставят задачу рассмотреть вопрос транспортировки товаров из Нижнего Новгорода до Персии и выявить основные проблемы, возникавшие при ее осуществлении.

Товарооборот Нижегородской ярмарки

Нижегородская ярмарка впервые была открыта 20 июля 1817 г. и стала стремительно развиваться, превратившись по своим размерам в город примерно с тридцатью улицами, десятью площадями и разветвленной инфраструктурой, включавшей в себя банки, почту, телеграф, предприятия общественного питания, гостиницы, постоялые дворы, бани, больницы, театры, цирк и т.д. Ярмарка открывалась ежегодно 15 июля и официально закрывалась 25 августа. Однако в действительности торговля на ней продолжалась до 10 сентября [19. С. 71, 73].

Показатели по количеству привезенного товара на Нижегородскую ярмарку из года в год, в целом, демонстрировали свою положительную динамику не только в первой, но и во второй половине XIX в., когда в целом по стране ярмарочная торговля падала в связи с развитием железных дорог и водного транспорта и, как следствие, распространением форм постоянной торговли – торговли через склады, магазины и лавки. Для получения конкретных данных по объему привозимого на Нижегородскую ярмарку товаров обратимся к таблице № 1.

Основной объем составляли на ярмарке отечественные товары, среди которых главное место занимали ткани, металл, металлические изделия, пушнина, кожа, шерсть, хлеб.

Основными персидскими товарами на ярмарке были сухофрукты, хлопок, рис, ковры. В 70-е гг. XIX в. на нее приходилось в среднем до 95% всего привоза персидского товара. Кроме того, через Нижний Новгород персидский товар шел транзитом. Так, в 1914 г. только одной персидской бакалеи проследовало через ярмарочную территорию 553 тыс. пудов. С Нижегородской

ярмарки, в свою очередь, отправлялись в Персию крупные партии мануфактурного товара (в 1911 г. – 32 тыс. пудов, в 1914 г. – 53 тыс. пудов) [20. С. 33].

Таблица 1 / Table 1

**Привоз товаров на Нижегородскую ярмарку 1817–1912 гг. /
Goods delivery to the Nizhny Novgorod Fair in 1817–1912**

Годы / Years	Привоз товаров, млн руб. / Goods Delivery, million rubles	Год / Years	Привоз товаров, млн руб. / Goods Delivery, million rubles
1817–1826	36	1887–1896	177
1827–1836	35	1897–1906	146
1837–1846	48	1908	194
1847–1856	60	1909	189
1857–1866	104	1910	199
1867–1876	155	1911	190
1877–1886	191	1912	195

Источник / Source: [10. С. 35]

Транспортировка товаров

Что касается транспортировки товаров из Персии в Нижний Новгород, то первоначально она осуществлялась сухим путем к портовым городам южного побережья Каспийского моря и далее грузы переправлялись по воде в Баку и Астрахань. Затем товары грузились на корабли, следовавшие по Волге к нижегородским причалам. Пароходы были деревянные, очень тяжелые, с большой осадкой, часто садились на мель. Путь от Астрахани до Нижнего Новгорода составлял порядка четырех недель [21].

По волжскому маршруту Астрахань – Нижний Новгород – Астрахань ходили суда пароходного общества «По Волге», образованного в 1842 г., в 1849–1850 гг. было создано пароходное общество «Меркурий», а в 1858 г. образовалась транспортная компания «Кавказ и Меркурий» (далее – КиМ), ставшая крупнейшим перевозчиком пассажиров и грузов, как по Волге, так и по Каспийскому морю.

Привилегированное положение КиМ, связанное с оказывавшейся ему государственной финансовой поддержкой, привело к тому, что данная компания стала постепенно монополизировать каспийскую акваторию [22. С. 674–679]. Это, в свою очередь, лишало клиентов возможности выбирать себе перевозчика и вынуждало ограничиваться услугами лишь одной компании. Последняя, в свою очередь, в условиях фактического отсутствия конкуренции освобождалась от необходимости улучшать качество предоставлявшихся клиентам услуг и провоцировала многочисленные жалобы с их стороны в свой адрес.

Так, к примеру, по отзывам персидских купцов, проживавших в Шахруде, Астрабаде и Барфуруше, доставка товара в 1889 г. с Нижегородской ярмарки на Гязский берег в Мешедесер была крайне медленной. Товар, купленный там и сданный обществу «КиМ» 5 сентября 1889 г., был доставлен в

Мешедесер не раньше, чем через пять месяцев. Поздняя доставка принесла персидскому купечеству убыток, достигавший трех тысяч туманов (1. Л. 1), и вынудил исфаганского купца Мирзу Ниматуллу Ашимова принести жалобу на общество «КиМ» Председателю Нижегородского биржевого комитета П.В. Осипову следующего содержания: «...Наши неоднократные переговоры относительно улучшения путей, благодаря чему была бы достигнута более быстрая доставка товаров в Персию, принуждает меня в настоящее время обратиться Ваше благосклонное внимание на то уже через чур плачевное состояние, в котором находится в настоящее время наши торговые сношения с этой страной благодаря халатному отношению транспортного общества «Кавказ и Меркурий» получающее субсидию от Русского Правительства.

Вы крайне будете удивлены, Милостивый Государь, если я Вам скажу, что часть товаров, которые были нами отправлены для Персии с Нижегородской ярмарки, в прошлом 1889 г. по сие время еще не доставлены по назначению. Происходит это оттого, что Общество «Кавказ и Меркурий» выгружает товары идущие из России в промежуточные порты Каспийского моря, не доставляя их прямо в тот порт, куда им было назначено и откуда эти товары могли бы быть отправлены немедленно дальше внутри Персии и оставлять их там до того времени, пока не находит для себя удобным, дать им дальнейшее направление <...> обращаю Ваше внимание, Милостивый Государь, на несправедливое обращение этого Общества с товароотправителями и на тот громадный ущерб, который мы терпим» (1. Л. 7–7 об.).

Как видим из документа, купец Ашимов в адрес КиМ высказал жалобу, во-первых, на «халатное» отношении этого Общества при перевозке товаров, во-вторых, на выгрузку их в промежуточных портах Каспийского моря.

Содержание этой жалобы стало известно Начальнику Азиатского департамента МИД И.А. Зиновьеву, который, в свою очередь, дал поручение Управляющему консульством в Астрабаде А. Левицкому выяснить обстоятельства произошедшего инцидента. В результате проведенного расследования А. Левитским было составлено донесение на имя И.А. Зиновьева, в котором была воссоздана вся цепочка действий, связанных с транспортировкой товара из Нижнего Новгорода до Персии. Так, закупленный на Нижегородской ярмарке товар сдавался обществу «КиМ» для отправления в Персию двумя способами: или на срочно-пассажирские пароходы, или же на баржу. В первом случае с товароотправителя взимался повышенный фрахт и товар доставляется до Бендер-Гяза или в Мешедесера через 15–20 дней (1. Л. 2). Во втором же случае взималась уменьшенная такса, и товар принимался на баржу и остался здесь до тех пор, пока баржа не будет достаточно нагружена грузами от других отправителей. Затем буксирующий до Астрахани эту баржу пароход для окончательного ее наполнения грузом приставал с нею почти ко всем приволжским пристаням. Это занимало значительное количество времени. Иногда суда не успевали дойти до Астрахани до наступления морозов. Так произошло и в 1889 г., когда два парохода КиМ с товарами, предназначенными для Персии, вынуждены были зазимовать в Черном Яру.

Далее, когда товар поступал в астраханский порт, он перегружался на морские суда и перевозился в Баку и в Узун-Ада, где, в свою очередь, сортировался по местам назначения. Так как товар в Баку накапливался иногда до 12 тыс. кип (1. Л. 2 об.), то сортировка его, конечно, отнимала немало времени, и он, таким образом, оставался неотправленным довольно долгое время.

Вполне устоявшейся практикой было, что идущий из Баку почтовым рейсом и нагруженный товарами для Персии пароход вовсе не брал в Узун-Ада груза, предназначенного к отправлению на Гязский берег или в Мешедесер, а специально грузовых судов КиМ не посылал.

Принятый в Баку или Узун-Ада груз специально для Мешедесера очень часто, особенно зимой, вследствие сильного ветра и бурунов, не сдавался в месте выгрузки, и пароход на обратном пути из Мешедесера оставлял этот товар на барже Гязского рейда. Следующие же затем почтовые пароходы, шедшие в Мешедесер, отказывались взять с Гязской баржи Мешедесерский груз или потому, что они уже были полны товаром, или вследствие запаздывания не могли располагать временем для выгрузки в Мешедесере предлагаемого товара (1. Л. 3). То же произошло и в 1889 г., когда на Гязской барже накопилось мешедесерского товара до двух тысяч мест, и последние кипы сданы были в Мешедесер только в первых числах января уже 1890 г. (1. Л. 3 об.).

Частой практикой была также так называемая «засылка товарных мест», когда товар вместо Астрабада засылался либо в Ашхабад, либо в Астару. При обнаружении ошибки товар снова возвращался туда, откуда он был принят, т.е. в Баку или в Узун-Ада (1. Л. 3 об.).

Свое донесение Управляющий Консульством А. Левитский завершал следующими словами: «Хотя об этом неудобстве не раз было заявлено Обществу “Кавказ и Меркурий”, но никакого улучшения или облегчения в этом отношении до сих пор еще не последовало» (1. Л. 4 об.).

Выводы

Нижегородская ярмарка являлась важнейшим пунктом российско-персидского товарооборота в конце XIX – начале XX в. Транспортировка товаров на ярмарку из Персии и обратно осуществлялась водным путем – по Каспийскому морю и Волге, где со второй половины XIX столетия начался бурный рост судоходства, приведшего к образованию ряда крупных пароходных компаний. Крупнейшей из них стало акционерное общество «КиМ», монопольное положение которого на Каспийском море неизбежно должно было повлечь за собой отсутствие у компании стремления повышать уровень сервисного обслуживания своих клиентов. Материалы, связанные с его функционированием, подтверждают данную закономерность. Серьезной проблемой при транспортировке товаров указанным обществом из Нижегородской ярмарки в Персию стала крайне низкая скорость их доставки. Это, в свою очередь, приводило к тому, что персидское купечество несло серьезные убытки. Также снижался темп российско-персидского товарооборота, что наносило ущерб торговым отношениям двух стран. Понимание последнего вызывало

озабоченность со стороны российского правительства и заставляло его разбираться в конкретных проблемных ситуациях.

Между тем менять необходимо было положение, связанное с монополизацией морских перевозок, поддерживать развитие конкуренции в сфере торгового судоходства на Волге и Каспии. Российское же правительство проводило политику, противоположную этому курсу (См. подробнее об этом: [22]).

Примечание

- (1) Архив внешней политики Российской империи. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2825.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- [1] *Гурьянов И.Г.* Историческое обозрение Нижнего Новгорода и переведенной туда Макарьевской ярмарки: С планом оной и таблицею разстояния Нижнего Новгорода от знатнейших городов России. М., 1824.
- [2] *Зубов А. Н.* Полная история Нижегородской ярмарки, прежде бывшей Макарьевской: С подроб. описанием начала и постепен. возвышенности оной, и присовокуплением Истории самого Нижнего Новгорода, Макарьева и знаменитого Печер. монастырей, а равно и всего, нужного для торговцев ярмарки. М., 1837.
- [3] *Мельников П.И.* Нижегородская ярмарка в 1843, 1844 и 1845 годах. Н. Новгород, 1846.
- [4] *Безобразов В.П.* Очерки Нижегородской ярмарки. М., 1865.
- [5] *Овсянников Н.Н.* О торговле на Нижегородской ярмарке. Н. Новгород, 1867.
- [6] *Канделаки И.* Роль ярмарок в русской торговле. СПб., 1914.
- [7] *Мельников А.П.* Очерки бытовой истории Нижегородской ярмарки. Н. Новгород, 1917.
- [8] *Мальшев С. В.* Нижегородская ярмарка 1924 г. Н. Новгород, 1924.
- [9] *Лаврухин А. Н.* Нижегородская ярмарка. М., 1925.
- [10] *Дрюбин Р., Ходорковский Н.* Итоги Нижегородской ярмарки. (Критический очерк). М., 1925.
- [11] *Арцимович И.* Нижегородская ярмарка и кустарная промышленность. М., 1926.
- [12] *Богородицкая Н.А.* Нижегородская ярмарка в системе межрегиональных торговых связей России в XIX – начале XX в. // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв. : сборник материалов Четвертой международной научной конференции. Н. Новгород, 2018. С. 338–345.
- [13] *Богородицкая Н.А.* Нижегородская ярмарка в системе международных торговых связей России в XIX–XX вв. // Вопросы истории. 2012. № 4. С. 146–151.
- [14] *Шумилкин С.М.* Нижегородская ярмарка как центр международной торговли российской империи рубежа XIX–XX вв. // Приволжский научный журнал. 2012. № 4. С. 215–218.
- [15] *Выборнов А.Ю.* Нижегородская ярмарка в системе международного рынка в XIX – начале XX вв. // XII чтения памяти профессора С.И. Архангельского: Материалы международной конференции. Н. Новгород, 2001. С. 39–43.
- [16] *Выборнов А.Ю.* Северо-Американская война и хлопковый кризис на Нижегородской ярмарке в 60-е гг. XIX в. // Владимир Даль и современная филология: Материалы международной научной конференции 22–23 ноября 2001. Нижний Новгород. Н. Новгород, 2001. С. 334–337.
- [17] *Грачева Е.З.* Торговые связи России и Ирана на Нижегородской ярмарке в 60–70-е гг. XIX в. // Актуальные проблемы истории, археологии, этнографии и

права: Межвузовский сборник научных трудов. Мордовский гос. пед. институт. Саранск, 2007. Вып. 1. С. 15.

- [18] Корноухова Г.Г. «Не обманешь – не продашь?»: К проблеме существования обмана в деловой культуре мусульманских предпринимателей Российской империи конца XIX – начала XX в. в торговой сфере // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2010. № 4. С. 128–144.
- [19] Богородицкая Н.А. Нижегородская ярмарка // Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): Энциклопедия: В 2 т. М., 2009. Т. 2.
- [20] Иванова А.А., Иванов А.В. Нижегородская ярмарка: «Меновый двор Европы с Азией» (к двухсотлетию открытия Нижегородской ярмарки) // Вестник Вятского государственного университета. 2017. № 1. С. 29–36.
- [21] Медведева А.А. Страницы истории волжского судоходства (XIX – начало XX вв.) // Центральная городская библиотека г. Нижнего Новгорода [сайт]. URL: <http://www.gorbibl.nnov.ru/sudohodstvo> (дата обращения: 25.11.2020 г.).
- [22] Корноухова Г.Г. Роль российского правительства в развитии каспийской морской торговли с Персией во второй половине XIX – начале XX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2019. Т. 18. № 3. С. 661–682.

REFERENCES

- [1] Gur'yanov IG. *Istoricheskoe obozrenie Nizhnyago Novgoroda i perevedennoi tuda Makar'evskoi yarmorki: S planom onoi i tablitsy razstoyaniya Nizhnyago Novgoroda ot znatneishikh gorodov Rossii* [Historical review of Nizhnyago Novgorod and the Makaryevskaya fair transferred there: With the plan of this and the table of the distance of Nizhnyago Novgorod from the noble cities of Russia]. M., 1824 (In Russ.).
- [2] Zubov AN. *Polnaya istoriya Nizhegorodskoy yarmarki, prezhe byvshey Makar'evskoy: S podrobnym opisaniem nachala i postepennosti vozvyshennosti onoy, i prisovokupleniem Istorii samogo Nizhnego Novgoroda, Makar'eva i znamenitogo Pecherskogo monastyrei, a ravno i vsego, nuzhnogo dlya torgovtsev yarmarki* [The complete history of the Nizhny Novgorod fair, the former Makarievskaya: With a detailed description of the beginning and gradual elevation of there, and the addition of the History of Nizhny Novgorod itself, Makariev and the famous Pecherskogo monasteries, as well as everything necessary for the traders of the fair]. M., 1837 (In Russ.).
- [3] Mel'nikov PI. *Nizhegorodskaya yarmarka v 1843, 1844 i 1845 godakh* [Nizhny Novgorod Fair in 1843, 1844 and 1845]. N. Novgorod, 1846 (In Russ.).
- [4] Bezobrazov VP. *Ocherki Nizhegorodskoi yarmarki* [Essays on the Nizhny Novgorod Fair]. M., 1865 (In Russ.).
- [5] Ovsyannikov NN. *O torgovle na Nizhegorodskoi yarmarke* [About trade at the Nizhny Novgorod Fair]. N. Novgorod, 1867 (In Russ.).
- [6] Kandelaki I. *Rol' yarmarok v russkoi torgovle* [The role of fairs in Russian trade]. St Petersburg, 1914 (In Russ.).
- [7] Melnikov AP. *Ocherki bytovoy istorii Nizhegorodskoy yarmarki* [Essays on the everyday history of the Nizhny Novgorod fair]. N. Novgorod, 1917 (In Russ.).
- [8] Malyshev SV. *Nizhegorodskaya yarmarka 1924 g.* [Nizhny Novgorod fair 1924] N. Novgorod, 1924 (In Russ.).
- [9] Lavrukhin AN. *Nizhegorodskaya yarmarka* [Nizhny Novgorod Fair]. M., 1925 (In Russ.).
- [10] Dryubin R., Khodorkovskiy N. *Itogi Nizhegorodskoi yarmarki (Kriticheskii ocherk)*. M., 1925 (In Russ.).

- [11] Artsimovich I. *Nizhegorodskaya yarmarka i kustarnaya promyshlennost* [Results of the Nizhny Novgorod Fair. (Critical essay)]. М., 1926 (In Russ.).
- [12] Bogoroditskaya NA. Nizhegorodskaya yarmarka v sisteme mezhregional'nykh torgovykh svyazei Rossii v XIX – nachale XX v. [Nizhny Novgorod Fair in the System of Interregional Trade Relations of Russia in the 19th – early 20th centuries] In: *Torgovlya, kupechestvo i tamozhennoe delo v Rossii v XVI–XIX vv. Sbornik materialov Chetvertoi mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii* [Trade, merchants and customs in Russia in the 16th – 19th centuries. Collection of materials of the Fourth International Scientific Conference]. N. Novgorod, 2018, P. 338–345 (In Russ.).
- [13] Bogoroditskaya NA. The problem of mujadjirs in the Dahgestan epistolary sources, late 19th – early 20th centuries. *Voprosy istorii*. 2012; (4): 146–151 (In Russ.).
- [14] Shumilkin, SM. The fair of Nizhny Novgorod as the center of international trade of the Russian Empire at the end of the 19th and the beginning of the 20th cent. *Privolzhsky Scientific Journal*. 2012; (4): 215–218 (In Russ.).
- [15] Vybornov AYu. Nizhegorodskaya yarmarka v sisteme mezhdunarodnogo rynka v XIX – nachale XX vv. [Nizhny Novgorod Fair in the system of the international market in the 19th – early 20th centuries] In: *XII chteniya pamyati professora S.I. Arkhangel'skogo. Materialy mezhdunarodnoi konferentsii* [XII readings in memory of professor S.I. Arkhangel'sk. Materials of the international conference]. N. Novgorod, 2001, P. 39–43 (In Russ.).
- [16] Vybornov A.Yu. Severo-Amerikanskaya voyna i khlopkovyi krizis na Nizhegorodskoi yarmarke v 60-e gg. XIX v. [The North American War and the Cotton Crisis at the Nizhny Novgorod Fair in the 60s. XIX century] In: *Vladimir Dal' i sovremennaya filologiya. Materialy mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii 22–23 noyabrya 2001. Nizhnii Novgorod* [Vladimir Dal and modern philology. Materials of the international scientific conference 22-23 November 2001]. N. Novgorod, 2001, P. 334–337 (In Russ.).
- [17] Gracheva EZ. Torgovye svyazi Rossii i Irana na Nizhegorodskoi yarmarke v 60–70-e gg. XIX v. [Trade relations between Russia and Iran at the Nizhny Novgorod Fair in the 60s and 70s. XIX century] In: *Aktual'nye problemy istorii, arkheologii, etnografii i prava: Mezhvuzovskii sbornik nauchnykh trudov. Mordovskiy gos.ped.institut* [Actual problems of history, archeology, ethnography and law: Interuniversity collection of scientific papers. Mordovian state ped. institute]. Issue 1. Saransk, 2007. P. 14–22 (In Russ.).
- [18] Kornoukhova GG. “No lies – no merchandize?”: The problem of deception in the muslim entrepreneurs' business culture of Russian Empire in the end of the 19th – beginning of the 20th centuries. *RUDN Journal of Russian History*. 2010; (4): 128–144 (In Russ.).
- [19] Bogoroditskaya NA. Nizhegorodskaya yarmarka [Nizhny Novgorod Fair]. In: *Ekonomicheskaya istoriya Rossii (s drevneishikh vremen do 1917 g.)*: Entsiklopediya [Economic history of Russia (from ancient times to 1917): Encyclopedia]. In 2 vols. М., 2009. Vol. 2 (In Russ.).
- [20] Ivanova AA., Ivanov AV. Nizhny Novgorod Fair: “the exchange yard of europe and asia” (on the bicentenary of the Nizhny Novgorod Fair establishing). *Herald of Vyatka State University*. 2017; (1): 29–36 (In Russ.).
- [21] Medvedeva AA. Stranitsy istorii volzhskogo sudokhodstva (XIX – nachalo XX vv.) [Pages of the Volga shipping history (XIX – early XX centuries)]. In: *Tsentrāl'naya gorodskaya biblioteka g. Nizhnego Novgoroda* [Central City Library of Nizhny Novgorod]. Available from: <http://www.gorbibl.nnov.ru/sudokhodstvo> [Accessed: 25.11.2020] (In Russ.).

- [22] Kornoukhova GG. The role of the Russian government in the development of Caspian Sea trade with Persia in the second half of the 19th – early 20th century. *RUDN Journal of Russian History*. 2019; (3): 661–682 (In Russ.).

Информация об авторах:

Корноухова Гадия Гизатуллаевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России Российского университета дружбы народов, e-mail: kornoukhova-gg@rudn.ru
Царева Юлия Олеговна – магистрант кафедры истории России Российского университета дружбы народов, e-mail: zorkova1997@mail.ru

Information about the authors:

Kornoukhova Gadilya – PhD in History, Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University), e-mail: kornoukhova-gg@rudn.ru
Tsareva Yulia Olegovna – master of the Department of History of Russia, Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University), e-mail: zorkova1997@mail.ru