



<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-4-556-567>

Научная статья / Research article

## Российские экспортеры в Иран vs закавказский транзит европейских товаров в начале 1880-х гг.

Гадиля Корноухова

Российский университет дружбы народов, Москва, Россия

[kornoukhova-gg@rudn.ru](mailto:kornoukhova-gg@rudn.ru)

**Аннотация:** Освещается проблема транзита европейских товаров из черноморских портов России через Закавказье на северные рынки Ирана в XIX в. Автор анализирует историю его функционирования, уделяет специальное внимание процессу обсуждения российской бюрократией вопроса о целесообразности сохранения закавказского транзита, окончательно закрывшегося в 1883 г. Историкографический анализ позволил выявить, что проблема роли российских предпринимателей в отмене беспошлинного провоза европейских товаров через Закавказье в Иран еще не получила специального освещения. Выявляется позиция предпринимателей по существовавшему вопросу через анализ материалов, отложившихся в фонде Московского биржевого комитета Центрального государственного архива города Москвы; рассматриваются доводы в пользу ликвидации транзита тех предпринимателей, которые в начале 1880-х гг. были связаны с иранским экспортом; выявлены обращения предпринимателей к царскому правительству. Автор приходит к выводу об отсутствии в кругах высшей бюрократии единой позиции по данному вопросу, что было обусловлено различиями в оценке роли коммерческих грузов, следовавших из Европы в Иран, для развития российской экономики. Если одна группа чиновников, как и представители торгово-промышленных кругов, видела в сохранении транзита препятствие для сбыта отечественной продукции, то для другой части государственной бюрократии это был фискальный источник пополнения казны. В результате давление со стороны торгово-промышленных кругов, участвовавших в экспортной торговле с Ираном, привело к отмене беспошлинного транзита для европейских товаров.

**Ключевые слова:** российско-персидская торговля, позднеимперская Россия, международный рынок, российское купечество, экономическая история, внешняя торговля

**Для цитирования:** Корноухова Г.Г. Российские экспортеры в Иран vs закавказский транзит европейских товаров в начале 1880-х гг. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2022. Т. 21. № 4. С. 556–567. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-4-556-567>

## Russian Exporters to Iran vs Transcaucasian Transit of European Goods in the Early 1880s

Gadilya Kornoukhova

Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University), Moscow, Russia

[kornoukhova-gg@rudn.ru](mailto:kornoukhova-gg@rudn.ru)

**Abstract:** The problem of European goods transit from the Black Sea ports of Russia through Transcaucasia to the northern markets of Persia in the 19<sup>th</sup> century is considered. The author analyzes the history of its functioning, pays special attention to the process of Russian bureaucracy's discussion of the issue of the expediency of preserving the Transcaucasian transit which was finally closed in 1883. The historiographic analysis reveals that the problem of the role of Russian entrepreneurs in



the abolition of duty-free transportation of European goods through Transcaucasia to Iran has not yet been covered properly. The author discloses the position of entrepreneurs on the issue under consideration through the analysis of materials stored in the fund of the Moscow Exchange Committee of the Central State Archives of Moscow; there are considered the arguments in favor of abolishing the transit expressed by the entrepreneurs associated with export to Iran in the early 1880s; there are revealed the Russian entrepreneurs' appeals to the government. The author comes to the conclusion that in the circles of the highest bureaucracy there was no unified position on this issue, which was due to the differences in the assessment of the role of commercial cargo from Europe to Iran for the development of the Russian economy. Whereas some officials, as well as representatives of the commercial and industrial circles, considered the preservation of transit to be an obstacle to the sale of their own products, for another part of the state bureaucracy it was a fiscal source of replenishment of the treasury. As a result, the pressure on the part of the commercial and industrial circles involved in the export trade with Iran led to the abolition of duty-free transit for European goods.

**Keywords:** Russo-Persian trade, late imperial Russia, international market, Russian merchants, economic history, foreign trade

**For citation:** Kornoukhova, Gadiya. "Russian Exporters to Iran vs Transcaucasian Transit of European Goods in the Early 1880s." *RUDN Journal of Russian History* 21, no. 4 (November 2022): 556–567. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-4-556-567>

## Введение

Россию и Иран связывают давние торгово-экономические отношения. С начала текущего столетия осуществляется заметное сближение двух государств, правительства которых выражают свое твердое намерение развивать торгово-инвестиционные связи в условиях существования жесткого санкционного режима по отношению к двум государствам. В том числе речь идет и о продолжении реализации проекта создания международного транспортного коридора «Север – Юг», который предусматривает транспортировку товаров из Индии в Иран и далее через железнодорожную сеть Азербайджана в различных направлениях, включая российское. Новый маршрут должен, таким образом, превратить Россию в крупное транзитное государство, по которому будут следовать грузы из восточноазиатских в европейские страны; дать России возможность не только увеличить собственный грузооборот, но и получить существенный доход от транзита<sup>1</sup>.

Реализация текущего проекта актуализирует обращение к истории функционирования европейского транзита в Иран через закавказскую территорию Российской империи в XIX в., функционирование которого началось в 1821 г., неоднократно прерывалось и окончательно было прекращено в 1883 г.

К настоящему времени в отечественной историографии сформировалась солидная историографическая база по рассматриваемой проблеме, включая труды по истории создания закавказского транзита, товарообороту между Ираном и Россией в условиях беспошлинного провоза европейских товаров по российским дорогам Закавказья. Исследователями сделан вывод о пагубности влияния существовавшей ситуации на российский экспорт в Иран, выявлено доминирование показателей ввоза европейских товаров над российскими в северо-западные провинции соседнего государства<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Международный транспортный коридор «Север – Юг» // Министерство иностранных дел Российской Федерации. URL: [https://www.mid.ru/foreign\\_policy/economic\\_diplomacy/ism\\_communication/-/asset\\_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/2510952](https://www.mid.ru/foreign_policy/economic_diplomacy/ism_communication/-/asset_publisher/fajfwCb4PqDA/content/id/2510952) (дата обращения: 23.07.2020).

<sup>2</sup> Куканова Н.Г. Очерки по истории русско-иранских торговых отношений в VII – первой половине XIX века (по материалам русских архивов). Саранск, 1977; Атаев Х.А. Торгово-экономические связи Ирана с Россией в XVIII–XIX вв. М., 1991; Кулагина Л.М. Торгово-Экономические связи России и Ирана (XIX – начало XX вв.) // Иран. История, экономика, культура. Памяти С.М. Алиева. М., 2009. С. 120–121.

Окончательная отмена закавказского беспошлинного транзита европейских товаров в отечественной историографии получила единодушно положительную оценку. При этом заметна диспропорция в освещении вклада отдельных социальных групп в достижение этого решения. О.А. Никонов<sup>3</sup>, А.В. Пыжиков<sup>4</sup> указывают в своих исследованиях на решающую роль российских чиновников в закрытии маршрута между черноморскими и каспийскими портами России для европейских конкурентов. В.Л. Степанов при этом отмечает роль редактора-издателя журнала «Русский вестник» и газеты «Московские ведомости» М.Н. Каткова, к мнению которого прислушивались «и в кругах высшей бюрократии, и при императорском дворе». В 1880-е гг. Катков, как известно, был сторонником идеи создания «национальной» экономики, отгороженной от Запада высокими таможенными барьерами, и потому активно продвигал на страницах своей газеты вопрос о необходимости ликвидации закавказского беспошлинного транзита<sup>5</sup>.

В гораздо меньшей степени проработан вопрос об участии российских предпринимателей в решении транзитного вопроса. Существует ряд исследований, в которых данный аспект лишь упоминается<sup>6</sup>. Чуть более развернуто он представлен в статье Т.Л. Морозовой, которая обратила внимание на неоднородность взглядов отечественной буржуазии. Автор смогла выявить существование конфликта интересов между представителями двух промышленных центров – Москвы и Петербурга. Первые при этом, представляя интересы текстильной и легкой промышленности, выступали за его отмену. Вторые, представляя интересы финансистов, тяжелой индустрии и дворянской столичной знати, тесно связанной с экспортом хлеба и сырья, выступали за сохранение закавказского беспошлинного транзита для европейских товаров<sup>7</sup>.

Таким образом, в отечественной историографии вопрос о закавказском транзите получил многостороннее освещение. Между тем недостаточно проработанной остается роль российских предпринимателей в решении существовавшей проблемы. Упомянутые авторы лишь вскользь указывают на участие российских экспортеров в обсуждении проблемы транзита. При этом не рассматривается их система аргументации, доводов и суждений.

В данной статье ставится задача восполнить существующий пробел за счет анализа материалов, хранящихся в фонде «Персидский стол» (Ф. 144) Архива внешней политики Российской империи и в фонде «Московский биржевой комитет» (Ф. 143) Центрального государственного архива г. Москвы. Исследование построено, главным образом, на основе делопроизводственной документации: консульских донесений представителей МИД в Иране и заявлений российских предпринимателей в Московский биржевой комитет по вопросу о существовании беспошлинного закавказского транзита европейских товаров.

<sup>3</sup> Никонов О.А. Политика Российской Империи на Среднем Востоке во второй половине XIX в. М., 2015. С. 39, 41.

<sup>4</sup> Пыжиков А.В. Грани русского раскола: тайная роль старообрядчества от 17 века до 17 года. М., 2018.

<sup>5</sup> Степанов В.Л. М.Н. Катков о проблемах таможенной политики в России: фритредерство или протекционизм? (1860–1880-е гг.) // Вопросы теоретической экономики. 2020. № 3. С. 116–129.

<sup>6</sup> Бобынин Н.Н. Персия, ее экономическое положение и внешняя торговля 1901–1923. Тифлис, 1923. С. 253–254; Шустер У.А. Экономическая борьба Москвы с Лодзью (из истории русско-польских экономических отношений в 80-х годах прошлого века) // Исторические записки. Вып. 5 / отв. ред. Б.Д. Греков (1882–1953). М., 1939. С. 188–245; Куприянова Л.В. Морозовы и Общество для содействия русской промышленности и торговле // Морозовские чтения. 1996 г. URL: <https://www.bogorodsk-noginsk.ru/arhiv/chteniya96/index.html> (дата обращения: 28.10.2021).

<sup>7</sup> Морозова Т.Л. К истории отмены закавказского транзита // История СССР. 1977. № 3. С. 135.

## Транзит европейских товаров через Закавказье в первой половине XIX в.

Спустя некоторое время после присоединения к России территорий, лежавших на западной стороне Каспийского моря от р. Аракс до р. Кура, российское правительство поставило своей задачей привлечь отечественный и иностранный капитал для экономического оживления данного региона. В 1821 г. было издано правительственное постановление, согласно которому всем предпринимателям, учредившим в Закавказье торговые дома для осуществления оптовой торговли, с 1 июля 1822 г. в течение десяти лет предоставлялись права купцов первой гильдии без уплаты гильдейских и личных податей<sup>8</sup>. Кроме того, согласно специальному указу от 8 октября 1821 г. для европейских товаров, ввозившихся в Закавказье, вводился пятипроцентный льготный тариф и разрешался их беспошлинный транзит в Иран<sup>9</sup>.

Предпринятые меры, действительно, привели к ожидаемому притоку капиталов в Закавказье. Если с 1807–1822 гг. сборы пошлин по тифлисской таможене составляли 274, 2 тыс. руб. серебром, то в период с 1822–1832 гг. они возросли до 740 тыс. руб.<sup>10</sup> Местное купечество также получало соответствующую прибыль, будучи втянутым в международный товарообмен.

Между тем стали проявляться и негативные стороны проводившейся транзитной политики. По наблюдениям А.С. Грибоедова, неограниченный приток европейских товаров отнюдь не способствовал росту местного производства, а тифлисский базар, пестревший привозными изделиями, был очень скудным в предложениях местных товаров<sup>11</sup>. Не лучше обстояла ситуация и на иранском рынке, наводненном европейской продукцией.

Поступление информации о негативном влиянии свободного европейского транзита через Закавказье сподвигло правительство на введение ограничительных мер. В 1832 г. был принят запретительный таможенный устав, который привел к закрытию черноморских портов для иностранных грузов и резкому повышению тарифа на них. Эта мера должна была остановить транзит европейских товаров, серьезно осложнив их проникновение в Иран. Однако на деле поток не прекратился в связи с освоением европейскими комиссионерами нового пути в обход российской территории через Турцию – из Трапезунда и Хоя в Тавриз. Ожидания, связанные с доминирующим присутствием русских товаров на северо-западных границах Ирана, таким образом, не оправдались. Напротив, в период 1832–1834 гг. российский экспорт снизился более чем на 1 млн руб. Что касается европейского экспорта, то его поток в Иран, наоборот, возрос с 20 млн руб. в 1833 г. до 52 млн руб. в 1836 г.<sup>12</sup> Так называемый эрзурумский путь к тому же обладал рядом преимуществ перед закавказским. Здесь использовалось большее количество перевозочных средств, существовало больше пастбищ на протяжении маршрута, что обеспечивало дешевизну перевозки кладей в сравнении с путем, пролегавшим от Поти в Джульфу через Тифлис<sup>13</sup>.

Обеспокоенность остановкой торгового движения через Закавказье побудила кавказского наместника князя М.С. Воронцова выступить с ходатайством о необходимости установить беспошлинный транзит европейских товаров. Эта инициатива была одобрена и реализовалась в виде «Высочайшего указа о беспошлинном

<sup>8</sup> Неболсин Г. П. Статистические записки о внешней торговле России. СПб., 1835. Ч. 2. С. 164.

<sup>9</sup> Куканова Н.Г. Очерки по истории... С. 119.

<sup>10</sup> Там же. С. 121.

<sup>11</sup> Там же. С. 122.

<sup>12</sup> Там же. С. 126.

<sup>13</sup> Архив внешней политики Российской империи (далее – АВПРИ). Ф. 144. Оп. 488. Д. 388. Л. 77 об.

транзите через Закавказский край» 14 декабря в 1846 г. Согласно ему, начиная с 1848 г., продвижение европейских товаров осуществлялось из Редут-Кале через Тифлис в иранские Джульфу и Тавриз. В начале 1860-х гг. было добавлено еще два новых маршрута: первый – из Поти (заменившего собой Редут-Кале в 1858 г.) и Сухума на Кутаис, Ахалцих, Ахалканаки, Александрополь, Эриван, Нахичевань и Джульфийскую переправу (через Аракс); и второй – из Поти и Сухума на Кутаис, Тифлис, Елисаветполь, Шемаху, Баку. С 1864 г. транзитные товары было разрешено перемещать из Баку морем при условии, что они будут грузиться исключительно на российские суда и доставляться в те персидские порты, в которых было российское консульство<sup>14</sup>.

### Обсуждение вопроса о закавказском транзите в правительстве в 1870-х – начале 1880-х гг.

В 1870-е гг. перемещение европейских товаров облегчалось в связи с запуском в 1872 г. Поти-Тифлисской железной дороги. Следствием создания таких комфортных условий для европейского транзита, при отсутствии мер по облегчению поставок российской продукции из внутренних регионов страны, стало значительное увеличение объема европейских товаров, проникавших в Иран через Закавказье. Конкретные данные по годам приведены в таблице.

Вывоз российских и транзит европейских товаров в Иран в 1870–1876 гг., руб.

Год	Отпущено российских товаров в Персию	Транзитом перевезено в Персию иностранных товаров
1870	1 662 370	1 826 594
1871	1 429 968	1 348 462
1872	1 693 379	1 977 866
1873	1 819 516	2 643 164
1874	1 845 762	3 692 053
1875	1 873 530	3 486 247
1876	1 676 563	3 898 456

Цит. по: *Шавров Н.А.* Русский путь в Закавказье. СПб., 1883. С. 13.

Показатели таблицы демонстрируют положительную динамику в транзитной перевозке европейских товаров в Иран на протяжении 1870–1876 гг. в то время, как российские показатели оставались практически на одном уровне. Всего же за семь лет через закавказскую границу отечественных товаров в Иран было перевезено на сумму, равную чуть более 12 млн руб., в то время как стоимость европейских товаров составила 18,9 млн руб.

На пагубность существования беспошлинного европейского транзита для российского экспорта в Иран обращали внимание представителями МИД<sup>15</sup>. Однако с точки зрения закавказского чиновничества активизация перевозок европейских товаров с открытием Поти-Тифлисской железной дороги была выгодна для Закавказского края, поскольку транзит формировал немалую статью дохода местной казны, принося более чем в 200 тыс. руб. в год<sup>16</sup>. В результате вопрос о необходимости отмены беспошлинного транзита в первой половине 1870-х гг. остался открытым.

<sup>14</sup> *Тихоцкий Е.А.* Закавказский транзит и наша с ним конкуренция по торговле с Персией в 1862–1881 гг. Киев, 1883. С. 9.

<sup>15</sup> *Никонов О.А.* Политика Российской Империи... С. 39.

<sup>16</sup> *Палашковский С. Е.* Закавказский транзит в Персию. СПб., 1876. С. 7.

Вторая половина XIX в. была временем бурного развития отечественной нефтедобычи и началом экспорта нефти за границу. Для облегчения ее вывоза с территории Апшеронского полуострова на черноморское побережье и дальнейшей транспортировки на мировые рынки появился проект строительства железнодорожной ветки Тифлис – Баку, которая должна была стать продолжением участка Поти – Тифлис Закавказской железной дороги. Концессию на ее строительство, начавшееся в 1878 г., получили близкие к царской бюрократии предприниматели С.Е. Палашковский и А.А. Бунге<sup>17</sup>.

Последние строительные работы на участке Тифлис – Баку Закавказской железной дороги заканчивались в 1883 г. Начало же возведения железнодорожной магистрали активизировало в правительственных кругах дискуссию об оправданности существования беспошлинного европейского транзита через российскую территорию. Обсуждение, развернувшееся внутри МИД, обнаружило раскол мнений по данному вопросу. Заметная часть представителей дипломатического корпуса выступала за сохранение беспошлинного транзита. Так, генеральный консул в Тавризе Я. Кребель в 1878 г. писал в своем донесении российскому посланнику в Тегеран, что считает неверным подвергать транзитную торговлю каким-либо стеснительным мерам, даже если «предположить», что она «служит причиной упадка нашей торговли в Персии». Полезным же, с его точки зрения, было не только допускать, но и всеми средствами облегчать и поощрять транзит иностранных товаров через Закавказье с целью отвлечь иностранные грузы от трапезунд-эрзурумского маршрута. Дипломат призвал даже сделать закавказский путь более комфортным в эксплуатации, а для этого соединить Батумский порт рельсовой магистралью с Тифлисом и Тегераном. Совместными усилиями с персидским правительством предлагалось построить «колесную дорогу» от Джульфы до Тегерана, упростить таможенное прохождение товаров и учредить солидную транспортную компанию с агентствами на всем протяжении пути от Батуми до Тавриза. Я. Кребель полагал, что в дальнейшем по мере развития товаропотока возникнет возможность заменить шоссейную дорогу между Тифлисом и Тавризом на железную, продолжив ее до Тегерана и даже далее, на юго-восток, до северных границ Индии. Это, с его точки зрения, обеспечило бы привлечение европейских товаров, поскольку новая железная дорога была бы удобнее проектируемой англичанами «Евфратской линии», нацеленной на соединение Средиземного моря с Персидским заливом. Подобная дорога, по мнению Я. Кребеля, могла бы иметь и стратегическое значение в случае возникновения напряженной ситуации на западе или на востоке от указанного пути<sup>18</sup>.

Другая часть российских дипломатов во главе с российским полномочным министром в Тегеране И.А. Зиновьевым придерживалась противоположного взгляда, указывая на то, что беспошлинный транзит в условиях строившейся железнодорожной ветки Тифлис – Баку в дальнейшем облегчит проникновение европейских товаров не только в северные иранские провинции, но и в Закаспийский край, следуя по пути Тифлис – Баку – Красноводск – Ашхабад<sup>19</sup>.

<sup>17</sup> С.Е. Палашковский был сыном бывшего уездного бакинского начальника, а А.А. Бунге – племянником министра финансов; Завершение строительства железнодорожной ветки было связано уже с Бакинским домом Ротшильдов в связи с финансовыми проблемами, с которыми столкнулись первые учредители. См. об этом подробнее: *Славкина М.В.* Российская добыча. М., 2014. С. 51–52.

<sup>18</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 388. Л. 89–92.

<sup>19</sup> *Никонов О.А.* Политика Российской Империи... С. 112.

## Обсуждение вопроса о транзите среди предпринимателей

Запуск движения по единой магистрали Поти – Баку с нетерпением ожидался нефтепромышленниками. В то же время серьезную озабоченность он вызывал у другой части российских предпринимателей – тех, чья экспортная торговля была связана с Ираном. На повестку встал вопрос о возможном распространении практики беспошлинного транзита европейских товаров и на новый участок Закавказской железной дороги. Даже С.Е. Палашковский, доказывая в своей работе «Закавказский транзит в Персию» выгоду строительства новой железнодорожной ветки для нефтепромышленников и государства, в 1876 г. признавал, что в случае открытия беспошлинного европейского транзита по Закавказской железной дороге до Баку именно товары отечественной хлопчатобумажной промышленности получат невыгодную ценовую конъюнктуру. Концессионер подсчитал, что с этого момента иностранная мануфактура, стоившая в Иране около 60 руб. за пуд, могла подешеветь на 20 коп., т. е. приблизительно на 0,3 %. Даже для грубых бумажных тканей, аршин которых стоил около 15 коп., это удешевление составило бы 20 коп.<sup>20</sup>

Вполне оправданную озабоченность в связи с этим стали выражать и сами представители текстильной промышленности. Одним из главных центров, аккумулировавшим купеческое недовольство в связи с перспективой распространения беспошлинного транзита европейских товаров на новый железнодорожный участок – Тифлис – Баку, был Московский биржевой комитет (МБК). 6 октября 1882 г. сюда поступило заявление от российских предпринимателей во главе с текстильным промышленником, потомственным почетным гражданином В.Е. Морозовым. В нем сообщалось об обеспокоенности деловых кругов России вопросом беспошлинного транзита иностранных товаров через Закавказский край и содержалась просьба к председателю МБК Н.А. Найденову обратиться к министру финансов Н.Х. Бунге с тем, чтобы собрание выборных Московского купеческого общества получило право ходатайствовать об ограждении своих интересов в торговле с Закавказским краем и Ираном<sup>21</sup>.

28 октября 1882 г. в МБК поступило письмо от председателя Нижегородского ярмарочного биржевого комитета П.В. Осипова, в котором сообщалось о просьбе со стороны ряда фирм и отдельных предпринимателей, торговавших с Ираном и Кавказом, «всесторонне рассмотреть» вопрос о беспошлинном транзите через Закавказье для иностранных товаров<sup>22</sup>.

В ноябре 1882 г. в МБК поступило очередное заявление за подписью В.Е. Морозова и других предпринимателей, в котором указывалось на существование высокой степени озабоченности российских деловых кругов судьбой российской промышленности в виду существования беспошлинного европейского транзита. В письме, в частности, писалось:

В настоящее время промышленный и торговый мир как Москвы, так и других центральных губерний смотрит на вопрос о транзите через Закавказский край с тревогой, смущаемый изъяснениями о том направлении, которое приняло обсуждение этого вопроса<sup>23</sup>.

Также в заявлении содержалась просьба позволить избрать «особую депутацию» для ходатайства перед императором о защите интересов российской промышленности и торговли путем закрытия транзита иностранных товаров через Закавказский край в Иран<sup>24</sup>.

<sup>20</sup> Палашковский С. Е. Закавказский транзит в Персию. СПб., 1876. С. 32.

<sup>21</sup> Центральный государственный архив г. Москвы (далее – ЦГА г. Москвы). Ф. 143. Оп. 1. Д. 98. Л. 4.

<sup>22</sup> Там же. Л. 5.

<sup>23</sup> Там же. Л. 113.

<sup>24</sup> Там же. Л. 113.

Идею об отмене беспошлинного транзита европейских товаров стали высказывать и представители других производственных отраслей. В частности, в МБК поступило заявление от фабриканта фарфоровых и фаянсовых изделий Потомственного Почетного гражданина М.С. Кузнецова, в котором он выражал солидарность с остальными предпринимателями в желании сподвигнуть правительство на закрытие Закавказского транзита. Эти настроения он выражал следующими словами:

Я считаю своею обязанностью высказать свое мнение по интересующему всех нас фабрикантов вопросу и голос свой присовокупляю к тому мнению Московского биржевого комитета, как и большинства русских коммерческих людей, которые высказываются за закрытие Закавказского транзита<sup>25</sup>.

Далее М.С. Кузнецов излагал свои аргументы о вреде беспошлинного провоза европейских товаров с позиции производителя фарфоровых и фаянсовых изделий.

Он заметил, что с фабрик в Астрахань, а оттуда и с Нижегородской ярмарки в Иран товары направлялись только в период навигации. На стороне Великобритании было то преимущество, что товары свои она могла отправлять круглый год. Также в случае наплыва западных товаров неизбежно могла возникнуть опасность исчезновения у иранцев необходимости направляться в Астрахань и Нижний Новгород за российской продукцией. В этом случае, считал М.С. Кузнецов, даже если коммерсанты придут на ярмарку, они будут только продавать свои товары, а вырученные деньги повезут на родину, не приобретая на них российской продукции. Деньги же они отдадут англичанам в качестве платы за изделия британских производителей<sup>26</sup>.

М.С. Кузнецов заявлял, что от разрешения транзитного вопроса «зависит участь не одной сотни тысяч фабричных людей», поскольку при наполнении иранского рынка европейскими товарами неминуемо произойдет вытеснение российских аналогов. В этом случае отечественные производители, учитывая понижение спроса на внешнем рынке, должны будут сократить производство соответствующей продукции. Это, в свою очередь, станет причиной увольнения рабочих, что «повлечет за собой крайнюю между ними нужду и неизбежное нищенство»<sup>27</sup>.

Антитранзитные настроения поддержали, в частности, и предприниматели Егорьевского уезда Рязанской губернии, которые обратились в МБК с просьбой

присоединить их ходатайство перед Высшим Правительством о совершенном запрещении беспошлинного провоза транзитом иностранных товаров по вновь открытой Закавказской железной дороге<sup>28</sup>.

Последние выражали свою убежденность в том, что его разрешение обеспечит британских конкурентов не только дешевизной перевозки по железнодорожной магистрали, но и коротким путем по Каспию от Баку до иранского побережья. Кроме того, они указывали на тот факт, что сама транспортировка из Великобритании до Поти обходилась дешевле для британцев чем доставка отечественных товаров по внутренним речным путям из-за высоких фрахтов российских перевозчиков. При этом пути по Волге через Астрахань в Иран были закрыты в течение полугода. Все эти отягчающие обстоятельства, с точки зрения егорьевских предпринимателей, способны были вытеснить российские товары со всех иранских рынков, лежавших по берегу Каспийского моря<sup>29</sup>.

Позицию сахарных производителей в своем заявлении в МБК выразил Почетный гражданин г. Москвы Н.П. Сергеев, который указал на необходимость защищать интересы российской экспортной сахарной торговли пошлинами на иностранные

<sup>25</sup> ЦГА г. Москвы. Ф. 143. Оп. 1. Д. 98. Л. 126.

<sup>26</sup> Там же. Л. 127.

<sup>27</sup> Там же. Л. 127 об.

<sup>28</sup> Там же. Л. 21.

<sup>29</sup> Там же.

аналоги. Вместо этого Закавказская железная дорога, с точки зрения предпринимателя, давала «заграничным товарам легкую возможность проникать как на северо-западное, так и на восточное побережье Каспийского моря» и создавать там конкуренцию российскому сахару<sup>30</sup>.

На основе поступивших обращений от российских предпринимателей собрание выборных Московского биржевого общества провело обсуждение вопроса о влиянии закавказского транзита на положение российской промышленности и торговли. 5 ноября 1882 г. был напечатан «Приговор собрания выборных Московского биржевого общества» по рассмотренной проблеме. В нем признавались справедливыми все аргументы российских предпринимателей в пользу запрета на существование беспошлинного провоза иностранных товаров по железной дороге Поти – Баку. Помимо ранее упомянутых доводов в «Приговоре» содержались и другие доказательства невыгодности его существования для российской внешней торговли. В частности, речь шла о существовании контрабандных перевозок в Россию через Каспий в связи с отсутствием контроля за маршрутом судов в морской акватории. С открытием железной дороги до Баку при разрешении беспошлинного транзита создавались еще более благоприятные условия для провоза контрабанды<sup>31</sup>.

Отдельное внимание было уделено альтернативному пути иностранных товаров в Иран со стороны Турции. В экспертном заключении МБК было показано, что турецкий путь для иностранных коммерсантов не был выгодным с финансовой точки зрения и закавказский путь по-прежнему сохранит свою привлекательность даже в случае отмены беспошлинного транзита. В качестве доказательства приводился расчет. Согласно ему плата за провоз товаров от Великобритании до Тавриза составляла 3 руб. с пуда, а до Решта – 4 руб. 60 коп. В то же время в случае доставки аналогичного товара из Британии через Поти до Тифлиса и через Джульфу до Тавриза стоимость сокращалась до 2 руб. с пуда. Если же груз следовал через Поти по железной дороге до Баку и морем до Решта, стоимость составляла только 1 руб. 62 коп. с пуда. Следовательно, провоз до Тавриза через Джульфу обходился бы дешевле британским экспортерам более чем на 1 руб. за пуд, а до Решта через Баку – почти на 3 руб. Более того, выгодность использования Закавказской железной дороги состояла также и в скорости доставки: на провоз товаров по ней из Великобритании до Решта уходило 20 дней, тогда как на транспортировку через Трапезунд, которая осуществлялась выючным путем, требовалось от трех до четырех месяцев<sup>32</sup>.

Также в «Приговоре собрания выборных Московского биржевого общества» было обращено внимание на более легкое в случае допуска беспошлинного транзита проникновение европейских товаров через Баку и Каспийское море не только в северо-восточную часть Ирана – наиболее удаленную территорию для иностранных коммерсантов, – но и в среднеазиатские владения России. В составленном документе содержалось в связи с этим предостережение об отрицательном влиянии транзита на экономические результаты и о «несоответствии последствий транзита политическим видам России»<sup>33</sup>.

Собрание выборных пришло к единогласному заключению, что транзит иностранных товаров через Закавказье

представляется в интересах России безусловно вредным и потому неотлагательное уничтожение его оказывается крайне необходимым<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> ЦГА г. Москвы. Ф. 143. Оп. 1. Д. 98. Л. 136.

<sup>31</sup> АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 386. Л. 121.

<sup>32</sup> ЦГА г. Москвы. Ф. 143. Оп. 1. Д. 98. Л. 24 об.

<sup>33</sup> Там же. Л. 26; АВПРИ. Ф. 488. Оп. 144. Д. 386. Л. 123 об.

<sup>34</sup> ЦГА г. Москвы. Ф. 143. Оп. 1. Д. 98. Л. 26.

На основе принятого решения председатель МБК Н.А. Найденов 30 ноября 1882 г. направил министру финансов Н.Х. Бунге ходатайство о возможности встречи представителей от МБК с императором по вопросу о функционировании закавказского транзита<sup>35</sup>. Однако эта инициатива не получила поддержки. 8 декабря 1882 г. был получен ответ, что на ходатайство московского купечества о принятии от них депутации «Всемиловейшего на сие соизволения не воспоследовало»<sup>36</sup>.

Вопрос о транзите оставался открытым. Между тем его обсуждение получило широкое освещение в печати при поддержке М.Н. Каткова. Сам он защищал позицию той части высшей бюрократии, которая выступала за усиление протекционистского курса в пику политике министра финансов Н.Х. Бунге, не одобрявшего крайностей таможенной защиты во избежание возможных экономических потрясений<sup>37</sup>.

Дополнительную поддержку российские экспортеры в Иран получили со стороны Общества для содействия русской промышленности и торговле, которое в конце 1882 г. посвятило сразу несколько заседаний обсуждению данного вопроса. В январе 1883 г. общее собрание Общества решило ходатайствовать перед правительством о закрытии беспошлинного транзита европейских товаров через Закавказье<sup>38</sup>.

МБК вернулся к рассмотрению вопроса о транзите весной 1883 г. К этому времени сюда поступило заявление за подписью 79 московских промышленников с просьбой повторить ходатайство по поводу закавказского транзита перед правительством. Подписавшие его предприниматели указывали на приближение найма рабочих на «новую поживу с Пасхи до 1 октября» – им важно было знать исход разрешения вопроса для того, чтобы определиться с вопросом о количестве нанимаемых работников. В заявлении указывалось на распространение слуха о значительном усилении подвоза иностранных товаров для транзита к Поти и Батуми. Обращавшиеся в адрес МБК писали, что «один только слух уже действует удручающим образом на торговлю произведениями русских фабрик» и, вызывая значительное уменьшение объема выработки товаров, может вынудить предпринимателей приступить к сокращению рабочих мест.

Особое внимание уделялось неблагоприятным изменениям, к которым мог привести беспошлинный транзит на участке Тифлис – Баку для российской торговли в северо-восточном районе Ирана. В частности, в заявлении, поступившем в МБК от экспертов по металлической промышленности, указывалось, что до отсутствия нового участка грузовой транзит для европейских металлов до Баку был относительно дорогим. Железнодорожная же перевозка должна была открыть им рынки всего побережья Каспийского моря и дать преимущество перед российскими товарами, обеспечив круглогодичную поставку. В свою очередь, местонахождение отечественных заводов обуславливало доставку российских металлов на восточное и южное каспийское побережье не через Баку, а через Астрахань. Порт же этого города оставался закрытым в течение шести месяцев. Для решения проблемы предлагалось увеличить перевозной тариф для европейского металла по железной дороге по направлению Поти – Баку до развития южных российских заводов по производству железа

когда последние, удовлетворив местное потребление, будут в состоянии уделять свои произведения для Кавказа и Закавказья<sup>39</sup>.

Наконец, 23 марта 1883 г. в МБК поступила телеграмма о запланированном на 31 марта в Государственном совете рассмотрении дела о Закавказском транзите.

<sup>35</sup> ЦГА г. Москвы. Ф. 143. Оп. 1. Д. 98. Л. 118.

<sup>36</sup> Там же. Л. 121.

<sup>37</sup> Степанов В.Л. М.Н. Катков о проблемах таможенной политики... С. 123.

<sup>38</sup> Куприянова Л.В. Морозовы и Общество...

<sup>39</sup> ЦГА г. Москвы. Ф. 143. Оп. 1. Д. 98. Л. 101 об. – 102.

Также в ней говорилось, что министр финансов поручает МБК направить трех экспертов от различных отраслей промышленных производств<sup>40</sup>. В соответствии с этим запросом МБК было принято решение отправить в качестве представителя от хлопчатобумажной промышленности А.И. Баранова, от шерстяной промышленности – И.М. Матвеева и от сахарной – М.Ф. Марка<sup>41</sup>.

В назначенный день в Государственном совете состоялось обсуждение вопроса о допущении транзита по вновь открываемой Закавказской железной дороге. Министр финансов Н.Х. Бунге предлагал, закрыв беспошлинный транзит для европейских товаров на Каспийское море, сохранить его в направлении Джульфы. Однако против принятия каких-либо компромиссных решений выступил бывший министр финансов А.А. Абаза при поддержке председателя Комитета министров М.Х. Рейтерна. По свидетельству государственного секретаря А.А. Половцева, с ними согласились все министры<sup>42</sup>.

3 июня 1883 г. закон об отмене транзита был утвержден<sup>43</sup>. И, хотя, по признанию самих же российских предпринимателей, он не привел к немедленному положительному изменению в соотношении европейских и отечественных товаров в Иране, в долгосрочной перспективе он дал свои результаты, став еще одним шагом по закреплению монопольного положения России в северных провинциях Ирана.

### Выводы

Проведенное исследование показало, что российские предприниматели, связанные с иранским рынком, были хорошо осведомлены о механизмах поставок на него отечественных и европейских товаров. Ими были просчитаны все издержки, которые могла понести торговля в случае сохранения беспошлинного транзита на функционировавших железнодорожных линиях и его распространения на новой ветке Тифлис – Баку. Вопросы о защите российских торговых интересов на Среднем Востоке находились в центре внимания правительственных кругов, одновременно заинтересованных в обеспечении финансовых поступлений в государственную казну за счет притока иностранных капиталов в Закавказский регион. Российские предприниматели смогли доказать отсутствие серьезных финансовых потерь для российского бюджета в случае отмены беспошлинного транзита для иностранных товаров и одновременно раскрыть выгоду, которую могла принести эта мера для развития российско-иранских торговых отношений.

Хотя официальные обращения к правительству делались от лица Московского биржевого общества, участие в их разработке принимали предприниматели из различных регионов, включая поволжский и юго-западный. Торгово-промышленные круги, связанные с иранским рынком, воспринимали европейский транзит через Закавказье исключительно в качестве негативного фактора, наносившего ущерб торговле в Иране, а следовательно, и препятствовавшего динамичному развитию самой отечественной промышленности.

Российская бюрократия не имела однозначно отрицательного отношения к вопросу о транзите европейских товаров через закавказскую территорию. Российские экспортеры в вопросе о транзите смогли выработать единую позицию, и проявленные ими консолидированность и компетентность сыграли решающую роль в ходе обсуждения вопроса об отмене бесплатного закавказского транзита для иностранных товаров.

Поступила в редакцию / Submitted: 27.08.2022

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 30.10.2022

Принята к публикации / Accepted for publication: 31.10.2022

<sup>40</sup> ЦГА г. Москвы. Ф. 143. Оп. 1. Д. 98. Л. 169.

<sup>41</sup> Там же. Л. 171.

<sup>42</sup> Половцев А.А. Дневник Государственного секретаря. М., 2005. Т. 1. С. 80.

<sup>43</sup> Полный свод законов Российской империи. СПб., 1886. Собр. 3. Т. III. № 1581.

## References

- Ataev, Kh.A. *Torgovo-ekonomicheskie svyazi Irana s Rossiei v XVIII–XIX vv.* Moscow: Nauka. Glavnaia redaktsiia vostochnoi literatury Publ., 1991 (in Russian).
- Bobylin, N.N. *Persiia, ee ekonomicheskoe polozhenie i vneshniaia torgovlia 1901–1923.* Tiflis: Tipografiia Voenного Komissariata Publ., 1923 (in Russian).
- Kukanova, N.G. *Ocherki po istorii rusско-iranskikh torgovykh otnoshenii v VII – pervoi polovine XIX veka (po materialam russkikh arkhivov).* Saransk: Mordovskoe knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1977 (in Russian).
- Kukanova, N.G. *Torgovo-ekonomicheskie otnosheniia Rossii i Irana v period pozdnego feodalizma.* Saransk: Izd-vo Mordovskogo universiteta Publ., 1993 (in Russian).
- Kulagina, L.M. “Torgovo-Ekonomicheskie svyazi Rossii i Irana (XIX – nachalo XX vv.)” *Iran. Istoriia, ekonomika, kul'tura. Pamyati S.M. Alieva*, 118–140. Moscow: IV RAN Publ., 2009 (in Russian).
- Kupriyanova, L.V. “Morozovy i Obschestvo dlia sodeystviia russkoi promyshlennosti i torgovle.” *Morozovskie chteniia.* 1996 g., Accessed October 28, 2021, <https://www.bogorodsk-noginsk.ru/arhiv/chteniya96/index.html> (in Russian).
- Lobko, P.L. *Vsepoddaniishii otchet Gosudarstvennogo kontrolera.* St. Petersburg: [S.n.], 1901 (in Russian).
- Morozova, T.L. “On the history of the abolition of the Transcaucasian transit.” *History of the USSR*, no. 3 (1977): 3 128–140 (in Russian).
- Nebol'sin, G.P. *Statisticheskie zapiski o vneshnei torgovle Rossii.* St. Petersburg: [S.n.], 1835 (in Russian).
- Nikonov, O.A. *Politika Rossiiskoi Imperii na Srednem Vostoke vo vtoroi polovine XIX v.* Moscow: Prometei Publ., 2015 (in Russian).
- Palashkovskii, S.E. *Zakavkazskii tranzit v Persiiu.* St. Petersburg: tip. t-va Obschestv. Pol'za Publ., 1876 (in Russian).
- Polovtsev, A.A. *Dnevnik Gosudarstvennogo sekretaria.* Moscow: Tsentrpoligraf Publ., 2005. Vol. 1 (in Russian).
- Pyzhikov, A.V. *Grani russkogo raskola: tainaiia rol' staroobriadchestva ot 17 veka do 17 goda.* Moscow: Conceptual Publ., 2018 (in Russian).
- Shavrov, N.A. *Russkii put' v Zakavkaz'e.* St. Petersburg: tip. A.S. Suvorina Publ., 1883 (in Russian).
- Shuster, U.A. “Ekonomicheskaiia bor'ba Moskvy s Lodz'iu (iz istorii rusско-pol'skikh ekonomicheskikh otnoshenii v 80-kh godakh proshlogo veka).” *Istoricheskie zapiski*, no. 5 (1939): 188–245 (in Russian).
- Slavkina, M. V. *Rossiiskaia dobycha.* Moscow: Rodina MEDIA Publ., 2014 (in Russian).
- Stepanov, V.L. M.N. “Katkov o problemakh tamozhennoi politiki v Rossii: fritrederstvo ili protektsionizm? (1860–1880-ye gg.)” *Voprosy teoreticheskoy ekonomiki*, no. 3 (2020): 116–129 (in Russian). <https://doi.org/10.24411/2587-7666-2020-10306>
- Tikhotskii, E.A. *Zakavkazskii tranzit i nasha s nim konkurentsiiia po torgovle s Persiei v 1862–81 gg.* Kiev: S.V. Kul'zhenko Publ., 1883 (in Russian).

## Информация об авторе / Information about the author

**Корноухова Гадилia Гизатуллаевна**, канд. истор. наук, доцент кафедры истории России, Российской университет дружбы народов; 117198, Россия, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6; [kornoukhova-gg@rudn.ru](mailto:kornoukhova-gg@rudn.ru); <https://orcid.org/0000-0002-7553-1856>

**Gadilya G. Kornoukhova**, PhD in History, Ass. Professor of the Russian History Department, RUDN University; 6, Miklukho-Maklaya Str., Moscow, 117198, Russia; [kornoukhova-gg@rudn.ru](mailto:kornoukhova-gg@rudn.ru); <https://orcid.org/0000-0002-7553-1856>