

## ИСТОРИЯ

УДК 94(479)

### РАЗВИТИЕ ЗАПАДНО-КАСПИЙСКОЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XVIII В.

*(Публикация подготовлена в рамках поддержанного отделением гуманитарных и общественных наук РФФИ научного проекта №16-31-01034)*

Ш.А. Магарамов,

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии Дагестанского научного центра РАН, Махачкала

[sharafutdin@list.ru](mailto:sharafutdin@list.ru)

З.А. Халаев,

кандидат исторических наук, научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии Дагестанского научного центра РАН, Махачкала

[za120778@mail.ru](mailto:za120778@mail.ru)

М.-П.Б. Абдусаламов,

кандидат исторических наук, доцент Дагестанского государственного университета народного хозяйства, Махачкала

[vikingpasha@mail.ru](mailto:vikingpasha@mail.ru)

*Аннотация.* В статье исследуется развитие торговых контактов между Россией и восточными странами, осуществляемых через западное и южное побережье Каспийского моря в первой половине XVIII в. Посредством Волжско-Каспийского пути еще со времен раннего средневековья поддерживались контакты русов с прикаспийскими областями и восточными странами. Западное побережье Каспийского моря в отличие от восточного располагало значительными торговыми гаванями (Дербент, Низабат, Баку), на долю которых приходилась большая часть международного товарооборота. С начала XVIII столетия транзитная роль кавказского побережья Каспия возрастает, Россия заинтересована была в налаживании торгово-экономических контактов с Востоком, поскольку основной товар восточной торговли – шелк, должен был вывозиться в европейские страны транзитом через Каспийско-Волжский путь в Россию. С этой целью предпринимались меры по реконструкции торговых гаваней, в частности в Дербенте и Баку, создавалась необходимая инфраструктура вдоль западного и южного побережья Каспия, модернизировалась каспийская флотилия, строились более грузоподъемные суда, заменившие бусы прошлого столетия. Перевозка грузов по Каспийскому морю была достаточно прибыльным делом, и осуществлялась она исключительно русскими мореходными судами, которые строились в Астраханском адмиралтействе, учрежденном по распоряжению Петра I. Каспийская торговля со странами Кавказа и западно-прикаспийскими областями продолжала развиваться и в постпетровское время. Надир-шах в период кавказских завоеваний планировал создать такой же сильный флот на Каспийском море подобно российскому. С этой целью представители российской Английской компании Ханвей и Эльтон были приняты на службу к Надир-шаху в качестве служащих компании, которым было разрешено строить корабли и плавать на торговых судах по Каспийскому морю. Однако планы иранского шаха создать на Каспии собственный флот, так же, как и дагестанская кампания, провалились.

*Ключевые слова:* Каспийское море, Дербент, Баку, Гилян, юго-западное побережье, международная морская торговля, каспийская флотилия, торговые гавани, условия торговли.

## DEVELOPMENT OF THE WESTERN CASPIAN MARITIME TRADE IN THE FIRST HALF OF THE 18<sup>th</sup> CENTURY

*(The work was carried out with financial support from Russian Foundation for Basic Research, Project No. 16-31-01034)*

Sh.A. Magaramov,

Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher, Institute of History, Archaeology and Ethnography,  
Dagestan Scientific Center, RAS, Makhachkala;

[sharafutdin@list.ru](mailto:sharafutdin@list.ru)

Z.A. Khalaev,

Candidate of Historical Sciences, Researcher, Institute of History, Archaeology and Ethnography,  
Dagestan Scientific Center, RAS, Makhachkala;

[za120778@mail.ru](mailto:za120778@mail.ru)

M.-P.B. Abdusalamov,

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Dagestan State University of National Economy,  
Makhachkala

[vikingpasha@mail.ru](mailto:vikingpasha@mail.ru)

*Abstract:* The article deals with the development of trade contacts between Russia and Oriental countries that were carried out through the western and southern coasts of the Caspian Sea in the first half of the 18<sup>th</sup> century. Since the early Middle Ages, the Russians had been contacting with the population of the Caspian Sea regions and Oriental countries via the Volga-Caspian Route. The western coast of the Caspian Sea, in contrast to the eastern one, had significant merchant harbors (Derbent, Nizabad, Baku), which accounted for a great part of international trade turnover. Since the beginning of the 18<sup>th</sup> century, the transit role of the Caucasian coast of the Caspian Sea had been increasing, Russia was interested in establishing trade and economic contacts with the East, as the main commodity of the Eastern trade – silk – was to be exported to European countries via the Caspian-Volga Route. Therefore, measures were taken to reconstruct the merchant harbors, particularly in Derbent and Baku, the required infrastructure along the western and southern coasts of the Caspian Sea was created, the Caspian flotilla was modernized, and more weight-lifting vessels were built and replaced the busses of the previous century. Transportation of cargo across the Caspian Sea was quite a profitable business, and it was carried out only by Russian sea-going vessels that had been built in the Astrakhan Admiralty established on the order of Peter I. The Caspian trade with the countries of the Caucasus and the Western Caspian Sea regions continued developing in the post-Petrine period. During the period of the Caucasian conquests, Nadir Shah planned to create a strong fleet in the Caspian Sea like that of Russia. For this purpose, the representatives of the English company, Hanway and Elton, were employed by Nadir Shah and were allowed to build ships and sail on merchant ships over the Caspian Sea. However, the Iranian Shah's plans to create his own fleet in the Caspian Sea, as well as his Dagestan campaign failed.

*Keywords:* Caspian Sea, Derbent, Baku, Gilan, south-west coast, international maritime trade, Caspian flotilla, merchant harbors, terms of trade.

Каспийское море издавна выступало как природная контактная зона, как значительный торговый бассейн между Западом и Востоком. Еще в раннее средневековье купцы из разных стран ходили по всему Волжско-Каспийскому пути, добирались до портов на западном и южном побережьях Каспийского моря. Арабские авторы IX–X вв. отмечают оживленность торговых операций на юго-западном Каспии. Ибн-Хаукаль (977–978) в своей работе посвятил один из

разделов Каспийскому морю, в которой важное место уделено описанию морской трассы вдоль юго-западного побережья Каспия: «От Абаскуна до земель хазар по правому берегу около 300 фарсахов. При благоприятном ветре переправиться через море от Табаристана до Баб ал-абваба можно в неделю» [12, с. 118]. Ибн-Хордадбех (40-е гг. IX в.) в «Книге путей и стран» говорит, что славянские купцы «если желают, то ездят Танаисом (Дон), рекою славян (Волга), проходят через Камлидж (Итиль), столицу Хазар, там их владетель берет с них десятину. Затем они плавают по морю Джурджана (Каспийское море) и выходят в любой берег» [13, с. 41]. Аль-Масуди (943–947) рассказывает, что между Абаскуном, Гилянском и западным побережьем Каспия было постоянное движение судов с товарами [2, с. 50].

В период тимуровских завоеваний международной морской торговле по западному Каспию был нанесен серьезный урон. Произошло смещение торговых путей: если до этого караваны из стран Передней Азии и Южного Кавказа в Золотую Орду, русские княжества и Западную Европу шли через Дербент и Астрахань, то с конца XIV в. восточные товары стали поступать на внешние рынки через сирийские порты [11, с. 56-57]. С ослаблением Золотой Орды значительно оживились торговые связи прикаспийских регионов с Московским государством, поддерживаемые в основном посредством Волжско-Каспийского торгового пути. После выхода России к Каспийскому морю положение крайне изменилось. Астрахань, служившая «воротами в Азию» для России, начиная со второй половины XVI в., снаряжала свои торговые суда (казенные бусы) к кавказским и персидским берегам Каспия – Дербенту, Баку и Гилян [28, с. 17; 15, с. 345].

Дербент и Баку занимали наиболее выгодное положение: они находились на пересечении сухопутных торговых караванных путей и одновременно являлись главными морскими торговыми портами на западном побережье Каспийского моря. Значительная доля торговых операций, осуществляемых через Каспийское море, являющееся значительным торговым бассейном, по которому проходил торговый путь из Ирана в Россию и обратно, приходилась на долю указанных морских гаваней.

Несмотря на сложное внутренне положение, в начале XVII в. Россия продолжала усилия по налаживанию торгово-экономических связей с кавказским побережьем Каспия и с Ираном. В соответствии с заинтересованностью обоих государств торговля между Россией и Ираном развивалась из года в год. Об этом свидетельствует С. Броневский: «... российские торги за Каспийское море с Персиею, и наипаче с Ширваном, ежегодно умножались» [5, с. 193]. С конца 1660-х гг. посредниками в торговле шелком между Российским государством и Ираном становятся купцы армянской Джульфинской торговой компании. Посредниками в торговых контактах Астрахани, служившей «средоточием персидской торговли на Каспии», с торговыми портами Кавказа также являлись индийские купцы [20, с. 105-108], которые считались самыми богатыми купцами из всех торговавших в прикаспийских областях.

С начала XVIII в. в восточной политике России торгово-экономические отношения заняли важное место и соответственно возрастает экономическое значение Каспия. Петр Великий поставил перед собой задачу в интересах России не допустить, «чтобы какая другая держава, чья бы то ни было, на Каспийском море утвердилась» [22, с. 606]. Понимая, настолько важное значение может играть Каспийское море в восточной торговле, «нам крайняя нужда будет, – заявлял император, – береги по Каспийскому морю овладеть, понеже турок тут допускать нам невозможно». Как известно, в петровских планах шелк в Европу из Ирана и прикаспийских областей должен был поступать по Волге и Каспийскому морю [22, с. 666]. В 1722 г. Петр Великий в Астрахани беседовал с индийским купцом Абдураном Банианом, от которого узнал, что до 1721 г. из Гиляна вывозилось до 9 тысяч тай шелка при цене на западноевропейском рынке в 80 руб. за пуд, т.е. 640 руб. за таю. Соответственно такие объемы торговли могли приносить миллионы рублей прибыли [10, с. 289].

Когда западное побережье Каспия в результате Каспийского похода было включено в состав российских территорий, император распорядился издать именной указ российскому послу в Гааге Б.И. Куракину, в котором объявлял голландцам о «весьма безопасном» шелковом торге вдоль западного берега Каспийского моря. Другим именованием указом от 8 ноября 1723 г. он требовал от Коммерц-коллегии не только «умножения коммерции» в отношении европейских стран, но и проникновения ее «в нынешние уступленные нам от Персии места, где, кроме шелка, многие изрядные вещи обретаются, яко нефть, шафран, сухие и соленые фрукты, ореховые, кипарисные и пальмовые деревья и прочие», для чего надо было «строить компании» и посылать торговых людей за границу для обучения [24, с. 115, 152]. Восточный мираж государя подогревался полученным осенью 1723г. от посла Измаил-бека «реестром доходов тех провинций и городов,

которые уступлены быть имеют его императорскому величеству»; согласно этому документу общий доход казны юго-западных областей Каспия оценивался в огромную сумму – 2 млн. 250 тыс. руб., что равнялось почти трети дефицитного российского бюджета [26, д. 24, л. 306–307].

В реализации российских внешнеэкономических планов на Востоке Дербенту уделялось немаловажное значение ввиду его стратегической и экономической значимости на торговых путях по Каспию. Более масштабный характер носили планы петровского двора по укреплению Дербента и реконструкции его торговой гавани. Поскольку дербентская гавань была не приспособлена для причаливания большегрузных торговых судов, А. Волынский получил наказ «... иное место для пристани оных судов чтобы отыскать (ибо от того им, купцам, великие изъяны чинятся), и дабы было повелено морскую иную пристань и караван-сарай построить, и торг учинить, чтоб их судам приставать было свободно и купечеству бы их изъяну и убытков не было...» [1, с. 112]. Работы по реконструкции гавани производились в течение 1723–1724 гг., о чем, ознакомившись с ситуацией на месте, Матюшкин докладывал императору в январе 1725 г.: «В Дербенте все благополучно, и по указу вашего императорского величества крепость приказал я делать; а гавен делают, и на дело оной берут с босурманских могил камень» [19, с. 133].

В отличие от Дербента Баку обладал лучшей гаванью, где «суда от всех ветров стоять могут безопасно». Роль Баку как транзитного пункта в каспийской торговле возрастает. «В Баку производятся довольно значущие торги и наипаче транзитный торг российскими и европейскими товарами в Персию, Ширван и Грузию на российских судах, каковых приходит к бакинскому порту ежегодно около 60. Обороты бакинских торгов достигают до 500 тыс. привоза и отпуска» [6, с. 225].

Кроме того, император планировал «при устье реки Куры заложить большой купеческий город, в котором бы торги грузинцев, армян, персиян, яко в центре, соединились и оттуда бы продолжались до Астрахани». В дальнейшем новому центру предстояло стать «первым купеческим городом для всего западного берега Каспийского моря» [6, с. 265].

В результате принятых мер значительно вырос вывоз товаров из Дербента, Баку, Шемахи и Астрахань и другие российские города. «Купцы-кызылбаши, армяне, кумыки и индийцы приезжали с шелком-сырцом и со всякими персидскими товарами... и торговали теми товарами в Москве и Астрахани» [21, с. 75]. В делах Петра Великого упоминается, что весной 1723 г. в Астрахань из Баку доставили шелка вареного 4 тай и 12 узлов, парчевых товаров 5 тай, из Дербента – шелка-сырца 1 узел, шелка вареного 6 тай и 13 узлов, парчевых и прочих товаров 57 тай и 7 узлов [25, д. 24, л. 308], примерно 6225 кг. По сведениям Б. Левашева, за 1723 г. в Астрахань было отправлено 104 тай шелка, 260 тай парчи, 162 – сафьяна, 15 – бязи, 41 – чернильных орешков и 4 тай кишмиша [26, д. 67, л. 398].

Судя по реестру заморских товаров, привезенных в 1723 г. в Астрахань из западно-каспийских областей, шелк составлял более половины, а шелкотекстильные изделия, вместе взятые, – более 2/3 российского импорта из этих регионов [26, д. 67, л. 310–312]. В первой четверти XVIII в. по Каспийскому морю в Россию было вывезено более 3000 пудов шелка-сырца, в основном шемахинского и гянджинского. За этот же период из Средней Азии в Астрахань шелк поступил в незначительном количестве [1, с. 85].

Шелк – важный товар восточной торговли – поступал в разных видах: сырец, вареный по цветам, пряденый и сученый. В таможенных книгах «Заморского привоза» шелк обычно именуется в зависимости, откуда привезен, «дербентским», «шемахинским», «гянджинским», «гилянским», «ардебильским», «тавризским» [9, д. 81, л. 214].

Активизация российской восточной торговли была вызвана тем, что в петровской России создается шелковое производство в течение 1714–1725 гг. было создано 14 шелкоткацких мануфактур, основанных на привозном сырье преимущественно из прикаспийских областей [18, с. 251]. Отправленный в 1715–1718 гг. для изучения экономико-географических ресурсов юго-западного Прикаспия А.П. Волынский указывал на такие важные центры шелкового производства, как Дербент, Куба, Шемаха, Баку и Агдаш [27, д. 2, л. 587, 592].

Шелковые и бумажные ткани и изделия из них составляли одну из самых значительных статей ввоза в Россию. Среди товаров чаще всего упоминаются шелк-сырец, бархат, шелковая, полупелюшковая и хлопковая ткани, кожа, шали, платки, дараи (полубумажная ткань), киндяки (кумачи), кружева. Среди товаров дербентского и бакинского экспорта также перечислены пшено сарачинское (рис), чихирь (вино), различные фрукты, орехи грецкие и миндальные, табак, ковры, овечья шерсть, нефть белая и черная [21, с. 81]. Наряду с армянами и индийцами нередко с торговыми целями в российские города выезжали местные купцы. Так, в октябре 1724 г.

дербентские купцы Имамали Адерханов, Ага Рагимов, Ага Мирза Багмагомедов, тебризский купец Аллахверди Халилов совместно с джюльфинскими купцами Цатуром Петровым, Цатуром Якупчановым и Назаретом Мкртумовым ездили в Россию с товарами [9, д. 92, л. 143–144, 221–222].

Во второй четверти XVIII в. одну из главных статей каспийской торговли также составлял шелк. Поступление шелка в Россию достигло в 1726 г. около 1940 пудов, в 1733 г. – 1231 и в 1735 г. – 4644 пуда. По-прежнему главными поставщиками шелка-сырца в Россию были западно-прикаспийские области и северо-восточные провинции Ирана. Кроме того, из Дербента, Шемахи и Баку вывозили хлопок в значительном количестве. В 1726 г. его поступило в Астрахань более 500 пудов, в 1733 г. – 560 и в 1735 г. – 1206 пудов [4, с. 63–64]. Как видно, за десять лет вывоз шелка-сырца и хлопка по Западному Каспию увеличился почти в 2,5 раза.

Через юго-западные торговые порты Каспия в Астрахань в основном вывозились дагестанские, азербайджанские и иранские товары. Так, в 1729 году из Дербента 37 торговцами было привезено товаров на сумму 9819 руб. [16, с. 16]. В 1733 г. астраханский армянин Степан Васильев доставил в Астрахань 64 кошки, 50 лисиц, 12 оленьих кож и 12 «чекалок» (шакалов) всего на сумму 27 рублей 20 копеек. В 1735 г. суздальский купец Анисим Трофимов вывез из крепости Святого Креста 20 пудов воска на сумму 128 руб., астраханский купец Ф. Смирнов – 20 пудов риса и 30 тысяч грецких орехов [19, с. 276].

Каспийская торговля России со странами Кавказа и западно-прикаспийскими областями в постпетровское время продолжала развиваться. Согласно данным гражданской канцелярии крепости Святого Креста, в 1729 г. подали прошение о разрешении выехать морем в Гилян, Шемаху, Баку и Решт 26 купцов и торговых людей; в Дербент – 32 человека, в Кабарду – 16 [8, с. 169]. Как видно, объем торговых оборотов Дербента в каспийской морской торговле был значительным, в отдельные годы несколько превосходил обороты бакинской и гилянской торговли.

Из России привозились сукна, холсты, зеркала, нитки, сундуки и различные металлические изделия – ножи, ножницы, котлы, сковороды, иглы. Один из самых крупных астраханских «торговых людей» Тихон Лошкарев, имевший в собственности морские суда, в 1724 г. вывез в Дербент партию промышленных товаров: сукно, подошвы, писчую бумагу, ножницы, иголки, булавки, хмель. Он же в 1728 г. отправил в Гилян муку, овес, мясо, рыбу, мед, соль, капусту, кожи, а в 1732 и 1734 гг. привез в Баку и Гилян товаров на 2710 руб. (580 кож юфти, 828 кож сырых яловичных, 475 неких савров (кожаные подколеники у седла) «малой руки», пять тысяч аршин холста). В Гиляне приказчики Лошкарева в 1734–1735 гг. закупили шелка и тканей на 508 руб., а в Дербенте – рис и сухие фрукты [29, с. 18–20, 23, 59].

Торгово-экономические связи Ирана с Россией через Каспийское море при Надир-шахе, по данным Х.А. Атаева, получили дальнейшее развитие. По его данным, в 1739–1744 гг. из Ирана в Россию было доставлено товаров на сумму 661245 руб. А шахский купец Шефи-хан, прибывший в 1746 г. в Астрахань и оттуда в Москву, привез товаров на 100 тыс. руб. [4, с. 64]. В трудные годы своего правления Надир-шах стремился восстановить ремесленное производство, развивать торговлю, поощрял иностранное купечество. Надир-шах планировал «создать в Персии независимую от чужеземного влияния торговлю, в особенности коммерческий флот, основание которому он положил в Персидском заливе...» [17, с. 218]. Однако ему помешала конкуренция со стороны Англии, а на Каспийском море – сильное торговое влияние России.

Россия старалась сохранить свое монопольное положение на Каспии. Перевозка грузов по Каспию осуществлялась исключительно русскими мореходными судами, которые строились в Астраханском адмиралтействе, учрежденном по распоряжению Петра I, и была достаточно прибыльным делом. Как отмечается в источнике, «торговое значение было до того значительно, что за перевоз товаров на казенных бусах выручалась порядочная сумма, так, например, в одном 1717 году собрано было 28650 руб.», не считая незаконные поборы в пользу начальника астраханской таможни Рентеля и его подчиненных [23, с. 360]. Однако печальное положение каспийской флотилии, где насчитывалось всего 25 судов, из которых для перевозки коммерческих грузов использовались только 9 тялок и 6 шкут, сильно ограничивало торговые возможности Каспийского моря. Картина несколько улучшилась после Каспийского похода императора. Так, в 1723 г. каспийская флотилия, не считая мелких судов и островных лодок, уже состояла из 73 судов [23, с. 370, 383], часть которых, правда, использовалась в военных целях.

Надир-шах стремился создать такой же сильный флот на Каспийском море. В 1739 г. агенты созданной в 1736 г. российской Английской компании Ханвей и Эльтон поступили на службу к

Надир-шаху в качестве служащих компании, которым было разрешено строить корабли и плавать на торговых судах по Каспийскому морю. Однако вскоре выяснилось, что вместо содействия торговле России с Ираном они помогали только Надир-шаху в его планах создать свой собственный флот на Каспии. Это послужило причиной ликвидации данной компании в 1747 г. В первые годы своего правления шах относился с вниманием ко всем иноземным купцам и нередко защищал их интересы [3, с. 242–243]. Понимая важность международной торговли, он часто приказывал местным правителям строго наказывать тех, кто нарушал условия торговли. Так, правитель Астрабада Мохаммед Хусейн-хан на основании указания шаха приказал местным торговцам, чтобы они прилежно занимались своими делами, в противном случае грозил им смертной казнью [7, с. 221–222].

Также интересны фирманы шаха о развитии торговых отношений с Россией. В одном из них на имя правителей Дербента и Гиляна он предписывает всячески содействовать и помогать русским купцам «без задержания и промедления в нужном направлении и смотреть, чтобы никто не притеснял их и не причинял обид». В другом фирмане шах приказывал везиру Решта компенсировать стоимость товаров русским купцам, ограбленным в этой провинции [4, с. 66].

Совершенно другая картина складывалась в последние годы правления шаха, когда были увеличены различные торговые поборы. Надир-шах фактически отменил право беспошлинной торговли русских купцов в Иране, предоставленное в качестве компенсации за возвращенные Ирану территории по условиям Рештского (1732) и Гянджинского (1735) договоров. Более того, товары отбирались и подвергались грабежу. Все это привело к постоянному ослаблению российско-иранской торговли, которая стала носить стихийный характер и зависела от воли отдельных правителей прикаспийских областей.

Итак, приведенный выше материал свидетельствует о развитости торговых отношений на западном берегу Каспийского моря, где обороты морской торговли преумножались из года в год в течение всей первой половины XVIII в. С целью улучшения каспийской торговли российским правительством модернизировалась каспийская флотилия, создавалась необходимая торговая инфраструктура, реконструировались торговые гавани, купцы либо освобождались от торговых пошлин, либо им предоставлялись торговые льготы.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Алиев Ф.М.* Миссия посланника Русского государства А.П. Волынского в Азербайджане. Баку, 1979. – 238 с.
2. *Аль-Масуди.* Из книги «Луга золота и рудники драгоценных камней» // СМОМПК. Тифлис, 1908. Вып. 38. С. 37–78.
3. *Арунова М.Р., Аирафян К.З.* Государство Надир-шаха Афшара. Очерки общественных отношений в Иране 30–40-х гг. XVIII в. М., 1958. – 284 с.
4. *Атаев Х.А.* Торгово-экономические связи Ирана с Россией в XVIII–XIX вв. М., 1991. – 392 с.
5. *Броневский С.* Новейшие географические и исторические известия о Кавказе. Ч. I. М., 1823. – 361 с.
6. *Броневский С.* Новейшие географические и исторические известия о Кавказе. Ч. II. М., 1823. – 471 с.
7. *Бутков П.Г.* Материалы для новой истории Кавказа, с 1722 по 1803 год. Ч. I. СПб., 1869. – 548 с.
8. *Гарунова Н.Н.* Административная и культурная роль городов-крепостей в политике России на Северо-Восточном Кавказе в XVIII – первой половине XIX века. Махачкала, 2008. – 304 с.
9. Государственный архив Астраханской области. Ф. 394, 1724 г. Д. 92.
10. *Голиков И.И.* Деяния Петра Великого, мудрого преобразителя России. Ч. 7. М., 1789. – 315 с.
11. *Гусарова Е.В.* Астраханские находки. История, архитектура, градостроительство Астрахани XVI–XVIII вв. по документам из собраний Петербурга. Санкт-Петербург, 2009. – 488 с.
12. *Ибн-Хаукаль.* Из «Книги путей и царств» // СМОМПК. Тифлис, 1908. Вып. 38. С. 81–130.
13. *Ибн-Хордадбех.* Книга путей и стран / Перев. с араб., коммент., исслед. и указат. Н. Велихановой. Баку, 1986. – 428 с.
14. *Иноземцева Е.И.* Международная транзитная торговля средневековья через приморский Дагестан – важный фактор культуры диалога, мира и созидания // История народов Северного Кавказа. Сб. научных трудов. Вып. 7. Пятигорск, 2007. С. 18–22.

15. *Кидирниязов Д.С.* Ногайцы в XV–XVIII вв.: политические, экономические и культурные аспекты взаимоотношений с сопредельными странами и народами. Дис. ... докт. ист. наук. Махачкала, 2001. – 585 с.
16. *Киласов Р.К.* Русско-дагестанские экономические отношения последней четверти XVII – первой половины XVIII в. Автореф. дис.. канд. ист. наук. М., 1971. – 17 с.
17. *Кишмишев С.С.* Походы Надир-шаха в Герат, Кандагар, Индию и события в Персии после его смерти. Тифлис, 1889. – 296 с.
18. *Куканова Н.Г.* Русско-иранские торговые отношения в конце XVII – начале XVIII в. // Исторические записки. 1956. №. 57. С. 232–254.
19. *Курукин И.В.* Персидский поход Петра Великого. Низовой корпус на берегах Каспия (1722–1735). М., 2010. – 381 с.
20. *Магомедов Н.А., Магарамов Ш.А.* Индийское купечество в развитии торговых контактов Дербента с Астраханью в XVII в. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2014. №8–2(46). С. 105–108.
21. *Мамедов С.А.* Азербайджан по источникам XV – первой половины XVIII вв. Баку, 1993. – 240 с.
22. Очерки истории СССР. XVIII в. Период феодализма. Россия в первой четверти XVIII в. М., 1954. – 814 с.
23. Очерк русской морской истории. Ч. I. СПб., 1875. – 701 с.
24. Полное собрание законов Российской империи. Т. 7. 1723–1727 гг. 1830. – 933 с.
25. Российский государственный архив древних актов (Далее – РГАДА). Ф. Кабинет Петра Великого, отд. 2-е. Кн. 94.
26. РГАДА. Ф. 9. Отд. II. Д. 94.
27. РГАДА. Ф. Сношения России с Персией. Оп. 77. Д. 2, 1715–1718.
28. *Штылько А.* Волжско-Каспийское судоходство в старину. СПб., 1896. – 76 с.
29. *Юхт А.И.* Торговля с восточными странами и внутренний рынок России (30 – 60-е годы XVIII в.). М., 1994. – 186 с.

## REFERENCES

1. *Aliev F.M.* Missiya poslannika Russkogo gosudarstva A.P. Volynskogo v Azerbajdzhane. Baku, 1979. – 238 s.
2. *Al'-Masudi.* Iz knigi «Luga zolota i rudniki dragocennyh kamnej» // SMOMPK. Tiflis, 1908. Vyp. 38. S. 37–78.
3. *Arunova M.R., Ashrafyan K.Z.* Gosudarstvo Nadir-shaha Afshara. Ocherki obshchestvennyh otnoshenij v Irane 30 – 40-h gg. XVIII v. M., 1958. – 284 s.
4. *Ataev H.A.* Torgovo-ehkonomicheskie svyazi Irana s Rossiej v XVIII – XIX vv. M., 1991. – 392s.
5. *Bronevskij S.* Novejshie geograficheskie i istoricheskie izvestiya o Kavkaze. CH. I. M., 1823. – 361 s.
6. *Bronevskij S.* Novejshie geograficheskie i istoricheskie izvestiya o Kavkaze. CH. II. M., 1823. – 471 s.
7. *Butkov P.G.* Materialy dlya novej istorii Kavkaza, s 1722 po 1803 god. CH. I. SPb., 1869. – 548s.
8. *Garunova N.N.* Administrativnaya i kul'turnaya rol' gorodov-krepostej v politike Rossii na Severo-Vostochnom Kavkaze v XVIII – pervoj polovine XIX veka. Mahachkala, 2008. – 304s.
9. Gosudarstvennyj arhiv Astrahanskoj oblasti. F. 394, 1724 g. D. 92.
10. *Golikov I.I.* Deyaniya Petra Velikogo, mudrogo preobrazitelya Rossii. CH. 7. M., 1789. – 315 s.
11. *Gusarova E.V.* Astrahanskije nahodki. Istoriya, arhitektura, gradostroitel'stvo Astrahani XVI–XVIII vv. po dokumentam iz sobranij Peterburga. Sankt-Peterburg, 2009. – 488 s.
12. *Ibn-Haukal'.* Iz «Knigi putej i carstv» // SMOMPK. Tiflis, 1908. Vyp. 38. S. 81–130.
13. *Ibn-Hordadbekh.* Kniga putej i stran / Perev. s arab., komment., issled. i ukazat. N. Velihanovoj. Baku, 1986. – 428 s.
14. *Inozemceva E.I.* Mezhdunarodnaya tranzitnaya trgovlya srednevekov'ya cherez primorskij Dagestan – vazhnyj faktor kul'tury dialoga, mira i sozidaniya // Istoriya narodov Severnogo Kavkaza. Sb. nauchnyh trudov. Vyp. 7. Pyatigorsk, 2007. S. 18–22.
15. *Kidirniязov D.S.* Nogajcy v XV–XVIII vv.: politicheskie, ehkonomicheskie i kul'turnye aspekty vzaimootnoshenij s sopredel'nymi stranami i narodami. Diss... dokt. ist. nauk. Mahachkala, 2001. – 585 s.

16. *Kilasov R.K.* Russko-dagestanskije ehkonomicheskie otnosheniya poslednej chetverti XVII – pervoj poloviny XVIII v. Avtoref. diss. ... kand. ist. nauk. M., 1971. – 17 s.
17. *Kishmishev S.S.* Pohody Nadir-shaha v Gerat, Kandagar, Indiyu i sobytiya v Persii posle ego smerti. Tiflis, 1889. – 296 s.
18. *Kukanova N.G.* Russko-iranskije trgovyye otnosheniya v konce XVII – nachale XVIII v. // Istoricheskie zapiski. 1956. № 57. S. 232–254.
19. *Kurukin I.V.* Persidskij pohod Petra Velikogo. Nizovoj korpus na beregah Kaspiya (1722–1735). M., 2010. – 381 s.
20. *Magomedov N.A., Magaramov S.H.A.* Indijskoe kupechestvo v razvitii trgovyyh kontaktov Derbenta s Astrahan'yu v XVII v. // Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki. 2014. № 8–2 (46). S. 105–108.
21. *Mamedov S.A.* Azerbajdzhan po istochnikam XV – pervoj poloviny XVIII vv. Baku, 1993.–240s.
22. Ocherki istorii SSSR. XVIII v. Period feodalizma. Rossiya v pervoj chetverti XVIII v. M., 1954. – 814 s.
23. Ocherk russkoj morskoy istorii. CH. I. SPb., 1875. – 701 s.
24. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. T. 7. 1723-1727 gg. 1830. – 933 s.
25. Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv drevnikh aktov (Daleyev – RGADA). F. Kabinet Petra Velikogo, otd. 2-e. Kn. 94.
26. RGADA. F. 9. Otd. II. D. 94.
27. RGADA. F. Snosheniya Rossii s Persiej. Op. 77. D. 2, 1715–1718.
28. *SHtyl'ko A.* Volzhsko-Kaspijskoe sudohodstvo v starinu. SPb., 1896. – 76 s.
29. *YUht A.I.* Torgovlya s vostochnymi stranami i vnutrennij rynek Rossii (30–60-e gody XVIII v.). M., 1994. – 186 s.