

УДК 94(470.67)

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНЗИТНАЯ ТОРГОВЛЯ – ВАЖНЫЙ ФАКТОР
МЕЖКОНФЕССИОНАЛЬНОЙ И МЕЖНАЦИОНАЛЬНОЙ ТОЛЕРАНТНОСТИ
В СРЕДНЕВЕКОВОМ ДЕРБЕНТЕ**

Е.И. Иноземцева

Институт ИАЭ ДНЦ РАН, Махачкала

inozemceva47@mail.ru

Аннотация: На основе сведений архивных документов и литературных источников, с учетом достижений отечественной историографии сделана попытка раскрыть особую роль и значение крупномасштабной международной транзитной торговли в средневековом Дербенте как мощного фактора мира, культуры диалога, цивилизованного общения, уважения обычаев и веры партнеров в торговле. В контексте исторического процесса развития торгового судоходства на Каспии с X по XVIII век показана степень участия в нем тех или иных народов, тяготевших к Каспийскому морю. В статье раскрывается роль Дербента в осуществлении «шелкового транзита» из Персии через Дагестан и Русское государство в страны Западной Европы по Великому Волжско-Каспийскому пути. Показано значение этого обстоятельства для развития экономики народов, в частности, Дагестана. Подчеркивается особая заинтересованность в межконтинентальном транзите Российского правительства, освещается место Дагестана, в частности Дербента, в планах кавказской экономической политики России.

Abstract. Basing on the data of archival documents and literary sources and taking into account the achievements of national historiography, the author of the article reveals the special role and importance of large-scale international transit trade in medieval Derbent as a powerful factor of peace, dialogue, culture, civilized communication, and respect for the customs and beliefs of trading partners. In the context of the historical development of Caspian merchant shipping in the 10th – 18th centuries the author shows to what extent the various peoples gravitating towards the Caspian Sea took part in it. The article covers the role of Derbent in the ‘silk transit’ from Persia through Dagestan and the Russian state to Western Europe via the Great Volga-Caspian Route and shows the significance of this fact for the economic development of the peoples, especially for Dagestan people. The author emphasizes the special interest of Russian government in intercontinental transit, highlights the place of Dagestan and in particular of Derbent in the Caucasian economic policy of Russia.

Ключевые слова: Дагестан, Персия, Европа, Россия, Дербент, Астрахань, Волжско-Каспийский путь, «шелковый транзит», Каспийское море, российское торговое судоходство на Каспии, индийское купечество, армянское купечество, межэтническая и межконфессиональная толерантность.

Keywords: Dagestan, Persia, Europe, Russia, Derbent, Astrakhan, the Volga-Caspian Route, ‘silk transit’, the Caspian Sea, Russian merchant shipping in the Caspian Sea, Indian merchants, Armenian merchants, interethnic and interreligious tolerance.

Выгодное географическое положение Дагестана на перекрестке сухопутного и Великого водного пути по Волге и Каспийскому морю предопределило ему на протяжении тысячелетий историческую роль «моста», связывавшего два континента, два мира, своего рода «перекресток цивилизаций», зоны активных и разносторонних связей Европы и Азии, Востока и Запада, Севера и Юга. Через торговые связи, осуществляющиеся еще в древности по этой международной коммерческой артерии, не только шел обмен необходимыми товарами, но и происходил важный процесс широкого заимствования культурных, хозяйственно-технических достижений, знаний, традиций, идей (Гаджиев М.С., 1997. С. 3).

Дагестан всегда отличался исключительной даже для Кавказа этнической мозаичностью, этнолингвистической и этноконфессиональной пестротой. Данное обстоятельство как нельзя нагляднее представлено в одном из древнейших городов Кавказа, каким является Дербент. Здесь на протяжении веков складывался и уживался удивительный конгломерат «племен и народов», взаимодействуя и взаимообогащая друг друга. Особую роль в этом процессе играла торговля. Она являлась не только одной из прибыльных сфер хозяйственной деятельности, но и формой образа жизни и культуры людей.

Активизация международной транзитной торговли вдоль западного побережья Каспия стимулировала вовлечение местного населения в международный товарооборот, что оказывало благотворное влияние на уровень экономического развития населения, тяготевшего к Каспийскому морю.

В средневековье на протяжении длительного периода важнейшим торгово-экономическим центром Кавказа и всего Ближнего Востока, крупнейшим узлом международной транзитной торговли, а также одним из самых крупных портов на Каспии, центром морской транзитной торговли был древний Дербент (*Кудрявцев А.А.*, 1988. С. 85).

Данные средневековых источников позволили утверждать, что в товарообмен со странами Юго-Восточной Европы, Ближнего Востока и др. были вовлечены не только собственно жители Дербента, но и жители предгорного и нагорного Дагестана. И хотя ряд причин политического характера привели к резкому снижению роли Дербента как крупнейшего транзитного узла и «складского места» для товаров «севера и юга», широкие сдвиги в экономической жизни Дагестана, образования крупных населенных пунктов, ремесленных центров способствовали тому, что город на «вечном перекрестке» оставался одним из важнейших рынков сбыта продукции основных районов Дагестана и главным «окном» для экспорта местных товаров, что подтверждается не только дошедшими до нас памятниками, но и богатейшими археологическими материалами, обнаруженными дагестанскими учеными (*Кудрявцев А.А.*, 1980. С. 113–114). Автор первой половины X в. Ал-Истахри, описывая Дербент, сообщал, что сюда «стекаются хазары, сериры, шензаны, хайзаны, ... рукланы, зирикеры и гумики...». Далее он прямо указывал, что Дербент служил портом на Хазарском море для Серира (*Кудрявцев А.А.*, 1980. С. 113–114). Город служил также главным посредником в торговле между Передним Востоком и Хазарией, древней Русью, северными странами.

Все возрастающим экономическим, политическим и культурным связям народов Дагестана с государствами Востока и с Русью был нанесен жестокий удар татаро-монгольским нашествием, которое осложнило все важные процессы, происходившие и в истории народов Прикаспия. И лишь с конца XV – начала XVI вв. мы имеем более систематические и достаточно полные данные по истории региона.

В историографии русской внешней торговли XVI век является временем большого стремления Русского государства к рынкам Востока. Присоединение Казани и Астрахани к России отдало в распоряжение Московского государства основные центры торговли (Казань, Астрахань) с государствами Средней Азии и Ираном. Присоединением Астрахани, где было много иранских купцов, «завязались сами собой коммерческие сношения» с Ираном и другими восточными странами. По Волге Русское государство вышло к Каспийскому морю, что еще значительно сократило расстояние между Россией и Ираном, особенно Северо-Восточным. Вскоре русские купцы уже «вели в Астрабаде оживленную торговлю» своими традиционными товарами (*Костомаров Н.*, 1862. С. 51).

Включение в состав Российского государства всего Волжского бассейна способствовало дальнейшему экономическому развитию страны и расширению ее связей со странами Востока. «Кроме славы и блеска, Россия, примкнув свои владения к морю Каспийскому, открыла для себя новые источники богатства и силы, ее торговля и политическое влияние распространились. Звук оружия изгнал чужеземцев из Астрахани, но спокойствие и тишина возвратили их. Они приехали из Шемахи, Дербента, Шавкала», – писал Н.М. Карамзин (*Карамзин Н.М.*, 1892. Кн. 2. Т. 8. С. 143). По мнению другого видного русского историка С.М. Соловьева, «утверждение в устьях Волги открыло Московскому государству целый мир мелких владений в Прикавказье, князья их ссорились друг с другом; терпели от крымцев и потому, как скоро увидели у себя в соседстве могущественное государство, бросились к нему с просьбами о союзе, свободной торговле в Астрахани, некоторые с предложениями подданства» (*Соловьев С.М.*, 1961. Кн. 3. Т. 5–6. С. 178).

С этого времени торговля России с Востоком приобретает постоянный характер и отличается широким охватом стран и большой интенсивностью товарообмена. Значительную роль в русском

импорте стали составлять не только предметы роскоши, но и товары широкого потребления (хлопчатобумажные и шелковые ткани), и производственного назначения (краски, камедь, квасцы, нефть и др.). В экспорте преобладали товары собственного производства (кожа, железные и деревянные изделия, вооружение) и продукты промыслов (пушнина, мед, воск). Главным путем русской торговли становится Волжско-Каспийский морской путь, важным связующим звеном которого являлся Дербент.

Торговые связи Москвы с Персией по Волжско-Каспийскому пути приобретают постоянный характер, отличаются большой интенсивностью товарообмена и играют в общем внешнем товарообороте России первенствующую роль (*Фехнер М.В.*, 1862. С. 110). Этим целям способствовало создание во второй половине XVI в. русского торгового флота на Каспийском море. Исходным пунктом морского пути по Каспию являлась Астрахань, стоявшая на выходе торгового пути в Каспийское море – важный торгово-административный центр юга Русского государства. Товары астраханского рынка, как и дербентского, были столь же разнообразны, как разнообразен был состав купцов, торговавших на базарной площади. Как и Дербент, Астрахань была не просто местом торговых контактов. Здесь на протяжении многих столетий осуществлялись культурные связи, шел диалог цивилизаций Европы и Азии (*Иноземцева Е.И.*, 2007. С. 92–103).

В развитии русско-дагестанских торгово-экономических взаимоотношений важное место на рубеже XVII–XVIII вв., как и прежде, занимал крупнейший торгово-ремесленный центр Кавказа – Дербент, игравший в планах восточной экономической политики России одну из ведущих ролей.

Дербент был связан торговыми путями с внутренним Дагестаном. Здесь проходил имеющий огромное значение в хозяйственной жизни внутреннего Дагестана важнейший торговый путь по линии р. Самур – Курах – Рича – Кумух – Чох – р. Андийское Койсу – Чечня. По этому пути в Дербент стекались предметы ремесленного производства и излишки продуктов животноводства и земледелия народов Дагестана, которые из Дербента поступали частью для местного пользования, частью в Закавказье, частью – в Россию (*Магомедов Н.А.*, 1982. С. 72).

Из внутреннего Дагестана, например, Кубачей, Калакорейша, Кумуха, поступали в Дербент на рынок или через Дербент – в Астрахань ремесленные изделия: сабли, кинжалы, бурки, кубачинское сукно, славившееся на Северо-Восточном Кавказе своей мягкостью, тонкостью, и др. Причем эти товары поступали довольно крупными партиями, что приводит к мысли, что одному хозяйству не под силу было приготовить такое количество сукна, или епанчей, значит, это был торговец-скупщик или это был представитель, например, Казикумухского хана или другого феодального владельца Дагестана. Надо полагать, часть этих товаров активно включалась в международный товарооборот. Однако главными статьями в торговле Дербента с Россией оставались марена, шелк-сырец, хлопок-сырец, которые вывозились из Дербента как по суше, так и морем.

Дербент на рубеже XVII–XVIII вв. несколько утратил свое бывшее значение основного торгового порта на западном побережье Каспия. Пристань Дербента в изучаемое время оставляла желать лучшего, она была мелководной, открытой всем ветрам, необорудованной для приема крупных судов: последние садились на мель, и купцы свои плоскодонные суденышки «с великою нуждой по песку тягивали». Поэтому посланник Петра I Артемий Волынский в своих «Пунктах» Персидской капитуляции» (неравноправный договор, в силу которого подданным иностранных государств предоставляются известные преимущества и привилегии) наряду с требованиями не досматривать товары российских купцов, «не чинить в продаже никаких препятствий», «рагдарских денег (дорожная подать) и пошлин не иметь», продавать товары «вольною ценою» и т.п., выдвинул также пожелание из-за того, что пристани в Дербенте, Низовой и др. мелководны и труднодоступны, «того ради иное место для пристании оных судов чтобы отыскать (ибо от того им, купцам, великие изьяны 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 изьяну и убытков не было...» (*Алиев Ф.М.*, 1979. С. 112). У Петра I были грандиозные планы по реконструкции дербентского порта, которым, однако, не суждено было сбыться.

И, тем не менее, Дербент на рубеже XVII–XVIII вв. оставался одним из крупных торговых портов на западном побережье Каспия, центром как внутренней торговли, так и торговли Дагестана с Россией, а также центром транзитной торговли Востока с Западом. Это прекрасно иллюстрирует тот факт, что за 10 лет с 1710 по 1720 гг. в торговле между Астраханью и Дербентом участвовало 82 купца, которые вывезли из Астрахани в Дербент морем 90 партий товаров (*Алиев Ф.М.*, 1979. С. 112).

В конце XVII в., судя по архивным документам, собственно дербентцами из Астрахани в Дербент было вывезено 36 партий товара. Среди них были довольно крупные партии товаров, как, например, «торговый человек» Фуручка Эселбеков «в своих двух струшках» в Дербент везет товар: «103 юфти кож красного товару, 4 половинки сукна кипного, 7 арш. сукна полукармазину черного, полтретья пуда пуху гусиного, 18 пуд проволоки, 4 пуда котловой зеленой меди, 4 тыс. булавок, 4 тыс. игол, 10 зеркал, 4 топы стамеду, половинка сукна аглитского, 6 арш. сукна аглитского ж, 100 овчинок курпечатых, мех куней большой, 6 тарелок оловянных ... 30 коробок порожих, 6 ведер смолы. Да на тех же стругах работных людей татар 24 чел.» (Русско-дагестанские отношения, 1958. С. 209). Вероятно, этот дербентский купец, имея собственные два, а возможно и более морских судов и большое количество работников, занимался в конце XVII в. на Каспии профессиональной коммерческой деятельностью.

9 ноября 1675 г. дербентец «Аксачко Азизбеков в струшку с товаром, а товару у него: 50 коробок порожных, 12 ларчиков, обитых железом, 10 зеркал больших и средних, 20 тазов зеленой меди, 15 котлов медных, 40 блюд деревянных, 10 сит и 5 решет, 5 тыс. игол, 10 ящиков небольших красных, 10 фунт белил... С ним работников 10 чел.» (Русско-дагестанские отношения..., 1958. С. 205–206). Судя по количеству товаров, их ассортименту, а также по количеству работников на стружке, мы считаем возможным предположить, что этот дербентский купец ездил в Астрахань с большим количеством товаров, где, распродав его, приобрел нужный в Дагестане русский товар. 18 июня 1676 г., как нами уже говорилось выше, из Астрахани в Дербент (затем, вероятно, в Кубачи – Авт.) кубачинец Гасан Магомедов «на кладу» у тарковца Али Шабанова везет товар: «7 пуд меди красной в котлах, два пуда меди зеленой котловой, 18 зеркал малой руки, три кож красных телятинных, 6 аршин сукна кармазину, 35 овчинок, 5 тыс. игол, 100 булавок, четыре гривенки краски, шесть зеркал, пять блюд деревянных; да остаточного товару, которой не продан в Астрахани, десять епанеч черкасских малой руки, три сабли... С ним же работник его кубачинец Али Амзаев...» (Русско-дагестанские отношения..., 1958. С. 208). Этот архивный документ говорит нам о многом. Кубачи – крупный и широко известный центр металлообработки Дагестана. Традиционно народы Дагестана приобретали металл из Русского государства. В Русское государство в конце XVII в. металлы в основном поступали из Европы именно в изделиях, в данном случае – в котлах. Перечень же товара, который не был продан в Астрахани и возвращался кубачинцем назад, иллюстрирует и подтверждает тот факт, что и в конце XVII в., как и на протяжении всего XVII в., из ремесленных центров Дагестана, а значит, и из Кубачей в Русское государство шли дагестанские бурки – епанчи (хотя они и названы в документе черкасскими, однако это скорее всего традиционное название этого товара в Русском государстве – Авт.), а также знаменитое дагестанское оружие, а именно – сабли. Тот же кубачинец Гасан Магомедов еще раз фигурирует в записях Астраханской таможни в 1687 г. (Киласов Р.К., 1970. С. 12–13) Этот факт, на наш взгляд, не случаен. Можно предположить, что этот кубачинец-горец отправляется в столь сложный и небезопасный путь по грозному Каспийскому морю именно с коммерческой целью, а не «для собственных нужд». Возможно, он этим делом занимается время от времени, но тот факт, что его сопровождает вооруженный работник кубачинец же, говорит о том, что это довольно состоятельный и достаточно осведомленный в торговле человек. В том же 1687 г. в астраханских таможенных записях регистрируется еще один кубачинец с товарами. В широком ассортименте товаров, приобретаемых кубачинцами в Астрахани, наряду с другими, в основном фигурируют металлы в изделиях: медь зеленая и красная, медь проволочная, белое железо – сырье, необходимое Кубачам.

В 1688 г., 26 апреля, из Астрахани в Дербент «на своем струшку» возвращается дербентец «Агабичка Мурзалеев», который купил в Астрахани 80 тулуков масла коровья, с ним 15 чел. «музурей» (работники на морских судах Каспия – Авт.). В июле того же года дербентец «Азис Мамеделиев» на своем струшку следует из Астрахани в Дербент с товарами: «50 юфтей красного товару, 50 юфтей шуб белых, 20 топ стамедов, 5 половинок аршинного сукна красного, 10 пуд. пуху лебяжья, 800 савров, две коропки, 50 топ бумаги, два мевраша, в них 5 тыс. игол, 5 тыс. булавок, 100 мерлушек, две дюжины наперстков, две шубы мерлушечьих, 3 пуд. сахара. А тот товар в 10 таях» (Русско-дагестанские отношения..., 1958. С. 214–215).

20 июля того же года дербентец «Аджизаматка Магомедов» из Астрахани в Дербент везет «в своем стружку: 24 стамеда, 40 стоп бумаги пищевой, 2 пуда зеленой меди, пуд белил, 100 мерлушек, 20 тыс. булавок, 1 тыс. игол, полпуда сахару, 9 тулуков масла коровья. Для обережи ружья, пицаль, фунт пороху, свинцу тож» (Русско-дагестанские отношения..., 1958. С. 217).

В 1688 г. 23 июля «дербентец Агамаметов на стружку у дербентца ж Мамажитки» в Дербент везет товар: «50 юфтей красного товару, 75 юфтей шуб белых, 40 стоп бумаги писчей, 1500 савров, 3 коробки, а в них 4 пуда сахару, 3 тыс. игол, 2 тыс. булавок, 10 зеркал малой руки, 5 гривенок гвоздики, 5 портищ стамеду, 5 шуб мерлуцатых, 50 овчинок, всего 13 тай» (Русско-дагестанские отношения..., 1958. С. 216).

Документами зафиксированы и мелкие торговцы, которые везли небольшие партии товаров, «на кладу, где попадетца» и не имели работных людей.

Но встречаются и крупные партии товаров, которые транспортируются дербентскими купцами также «на кладу, где попадетца», что, вероятно, подтверждает тот факт, что суда астраханского торгового флота, о котором говорилось выше, обслуживали торговлю по Каспию. Все это подтверждает тот факт, что торговые рейсы в Дербент из Астрахани и обратно были довольно обычным явлением.

Кроме собственно коренных дербентских купцов, в городе проживало большое число купцов других государств. По свидетельству И. Гербера, «обретаются в Дербенте много купецких людей из персиянов, армянов, грузинцов и индийцев». Иноземные купцы в основном занимались посреднической торговлей между Россией и народами Северо-Восточного Кавказа. Причем, многие из них жили в Дербенте постоянно. Еще при царе Алексее Михайловиче (в 1667 г.) и при Петре I (в 1710–1720 гг.) были заключены договоры с армянской торговой компанией Нор-Джуги. Она обязывалась вывозить из Ирана и Прикаспийских государств через Дербент, Терский город, Тарки и Астрахань в Россию, а далее и в Западную Европу шелк-сырец и другие восточные товары как морем, так и сухопутным путем под охраной русского конвоя от Астрахани до Москвы.

Среди них были обосновавшиеся в Дербенте шемахинские, грузинские, ереванские армяне, а также из Джульфы, Тевриза и Ардубада. Армянские купцы пользовались привилегиями, которые были им даны еще в XVII в. и подтверждены правительством Петра I в 1711 г.

Большое участие индийских купцов в реэкспорте восточных товаров через Дербент в Астрахань, а оттуда в центральные районы России и далее – в Европу отмечается на рубеже XVII–XVIII вв. Индийцы, жившие в Дербенте, Терках и Астрахани, держали в своих руках в изучаемое время, пожалуй, всю восточную торговлю (*Ашурбейли С.*, 1990. С. 35). «Насколько тонка их вера, – писал об индусах Я. Стрейс в конце XVII в., – настолько они тонки, изворотливы и лукавы в торговых делах...» (*Стрейс Я.*, 1935. С. 276–277). По сведениям архивных документов конца XVII в., индийскими купцами было вывезено из Астрахани в Дербент 29 партий товаров (*Киласов Р.К.*, 1970. С. 210). Они везли обычно большие партии товаров, имели работных людей, но в отличие от собственно дербентских купцов, имевших собственные суда, индийские купцы перебрасывали свои товары на наемных дербентских или российских судах.

По количеству вывозимых в отдельно взятой одной партии товаров и по качеству их можно сделать вывод, что эти индийцы – крупные профессиональные купцы, подолгу живущие в Астрахани и Дербенте, а также в Терках, а позже в крепости Св. Крест и Кизляре и обслуживающие транзитную торговлю по Волжско-Каспийской международной торговой трассе. Товары они доставляли как из глубин России: Москвы, Казани, Сибири через Астрахань и Дербент дальше на Восток – так и в обратном направлении. Часть этих товаров, естественно, через Дербент оседала в Дагестане (*Магомедов Н.А., Абдурахманова М.С.*, 2012. С. 67–73).

Для иллюстрации приведем следующие данные. В августе 1676 г. по Каспию из Астрахани в Дербент следовал караван на «струшках» и «государевых полубусьях», которым отправлялся товар 10 индийских купцов (Русско-индийские отношения..., 1958. С. 262–267; *Магомедов Н.А.*, 1982. С. 78). Так, например, торговые люди из индийцев Тирятка Багриев и Ражарамка Сидоров (так в документе – Авт.) вывезли из Астрахани в Дербент на «дербентском струшку» товар «50 топ гарусов стамеду, 50 юфтей кож красного товару, 25 шуб хорьковых, 38 пуд перцу русского, 75 юфтей кож красного товару казанского, 20 пуд чилиму, 7 половинок сукон красных, 6 половинок сукон кипных малой руки, 20 топ белок, 370 савров, 14 топ пищевой бумаги, 4 топы стамеду аглицкого, 10 фунт струи бобровой. А тот товар в 4 коробках...» (*Киласов Р.К.*, 1970. С. 218).

В августе 1676 г. торговый человек Муллачка посылал свой товар «с дербенцом с Сафаром на струшку... А товару его: 100 половинок сукон кармазину, 165 юфтей красного товару. А тот его товар в 20 и 5 таях, да 8 коробок с иглами и с наперстками и с зеркалами и со всякою мелкою рухлядью, да полторы половинки сукна черного, да 10 кож красных... Да за тем ево товаром 5 человек индейцев да 6-ой кашевар» (Русско-индийские отношения..., 1958. С. 294; *Киласов Р.К.*, 1970. С. 210).

19 июня 1687 г. торговый человек Лал Манш «на дербентском струшку» вез в Дербент: «17 половинок сукна кармазину, 69 косяков гарусов стамедов, 20 стамедов аглинских, 146 юфтей кож красного товару, 8 половинок сукна аглицкого, 10 бочек белого железа, 4 пуда пуху...» (Русско-индийские отношения..., 1958. С. 294; *Киласов Р.К.*, 1970. С. 210) и т.п.

В выписи Астраханской таможни об отпуске из Астрахани в Дербент индийских купцов Бхагата и Ганга Рама перечисляются следующие товары: «75 юфтей красного товару казанского дела, 16 половинок сукна аршинного, 16 половинок сукна кипного, 50 косяков стамедов гарусных, 10 половинок сукна кармазинного, 25 косяков стамедов аглицких средней руки, две половинки сукна кипного, 57 шапок индийских с овчинками, 9 овчинок ногайских, 50 топ белки чистой, 50 тыс. булавок, 60 тыс. игол, 300 литров мишуры» (Русско-индийские отношения..., 1958. С. 294; *Киласов Р.К.*, 1970. С. 210).

Даже при поверхностном изучении приведенных сведений заметна большая разница между ассортиментом, а главное, объемом товаров индийских купцов и купцов из Дагестана.

Судя по неполным данным Астраханской таможни в 1725 г., с апреля по октябрь, т.е. за навигацию, из Астрахани в Дербент было вывезено 98 партий товаров. Из них 28 партий было вывезено собственно дербентцами, 24 – армянскими купцами и 46 партий – индийскими купцами (*Киласов Р.*, 1970. С. 216–217). Как полагает Н.Б. Голикова, «индийские купцы предпочитали пестроте ассортимента вывоз основных, находивших широкий спрос товаров, и не расплывали средств на второстепенные предметы и мелкие изделия. Дербентцы, не имевшие крупных капиталов, – подчеркивает она, – старались покупать ходкие и дешевые товары, а армяне отдавали предпочтение широте ассортимента» (*Голикова Н.Б.*, 1982. С. 193).

Индийские купцы, обосновавшиеся в Прикаспии, владели значительными денежными средствами и наряду с отправлением посреднической торговли между Россией и народами Северо-Восточного Кавказа выступали в роли банкиров-ростовщиков, ссужая крупные суммы денег под большие проценты местным феодалам и торговцам, в частности, Терского городка и Дербента (*Голикова Н.Б.*, 1982. С. 203). По архивным сведениям в 1724–1725 гг., индийские купцы только гилянцам и дербентцам выдали 27 ссуд. В Астраханской индийской колонии насчитывалось 19 человек, ведущих широкую ростовщическую деятельность. Астраханский индиец Жадумов Перу, имевший постоянные торговые связи с Дербентом, в 1724 г. дал 22 ссуды на сумму 2376 руб., в 1725 г. – 18 ссуд на сумму 2861 руб., а все его капиталовложения в торговые и кредитные операции в торговле России со странами Прикаспия выражались суммой: в 1724 г. – 11326 руб.; в 1725 г. – 5193 руб. Другой индиец Сатариев Премры, также связавший свои коммерческие интересы с Дербентом, вложил 3970 руб. в торговые операции и 100 руб. – в кредитные (*Голикова Н.Б.*, 1982. С. 202–203).

Русское государство в начале XVIII в. в результате кардинальных социально-экономических, политических и культурных сдвигов уже имело все предпосылки превратиться в крупную и мощную державу. Тем не менее, оно все еще уступало передовым западноевропейским странам. Весь ход исторического развития подводил Россию к необходимости существенных преобразований в целях ликвидации ее экономической отсталости. И эта объективная необходимость нашла свое отражение в широких преобразовательных планах русских государственных деятелей и экономистов Петровского периода. Большое значение в деле укрепления экономической мощи страны русское правительство придавало развитию внутренней и внешней торговли. С целью усиления внешних торговых связей предпринимались меры для поиска водных и сухопутных сообщений, заключались торговые соглашения. В свете этой политики огромное значение придавалось укреплению позиций России на Востоке, чему и служила торговля с прикаспийскими областями Ирана, Азербайджана и Дагестана, в значительной мере через Дербент.

Один из векторов сложного комплекса различных по характеру, но взаимосвязанных вопросов программы восточной политики России – овладение стратегической инициативой для перемещения восточной торговли с Европой на Волжско-Каспийскую магистраль. Подлинное экономическое значение для России Волжско-Каспийский путь приобрел только в XVIII в. благодаря интенсивному развитию русского мореходства на Каспии, связанного с деятельностью Петра I, хорошо понимавшего значение и выгоду этой удобной торговой магистрали, по которой можно было направить всю восточную торговлю в Западную Европу, перехватив огромные доходы от шелкового транзита у Османской империи. В XVII–XVIII вв. в экономике шелк отчасти напоминал нынешнюю нефть: так войны крупнейших морских держав Франции и Англии вызывали скачек цен на шелк (*Иноземцева Е.И.*, 2011. С. 69–73). Именно «на восточной

торговле складывались крупные купеческие капиталы, которые впоследствии способствовали промышленному развитию России (*Кушева Е.Н.*, 1963. С. 296). Московская дипломатия последовательно и целенаправленно стремилась к утверждению своего влияния на народы Северо-Восточного Кавказа. Экономические же факторы в этом процессе играли весьма и весьма значительную роль, без уяснения которой трудно понять глубинные причины российской активности в регионе в целом, в Дагестане – в частности. С усилением интереса России к экономическим ресурсам государственных образований Прикаспия и Кавказа и особенно, торговле с ними, борьба между Ираном и Турцией за торговые пути еще более обострилась, что и обусловило исключительную активность политики Петра I, взявшего курс на укрепление позиций России на Каспии, в Дагестане и Закавказье

На наш взгляд, следует считать справедливым мнение исследователей, признающих особенно важным экономический аспект Каспийского похода Петра I. «Польза торговли, – свидетельствовал современник тех событий, – понудила его (Петра I) предпринять трудный поход в Персию, из коей богатейшая провинция, производящая весь персидский шелк присовокупить к России» (*Голиков И.И.*, 1790. Ч. 1. С. 50). Профессор В.Г. Гаджиев также считал одной из основных причин Каспийского похода стремление царизма обеспечить нарождающуюся русскую мануфактурную промышленность сырьем из прикаспийских областей Кавказа и присоединить к России важные для нее в экономическом отношении прикаспийские провинции (*Гаджиев В.Г.*, 1965. С. 102, 129).

Для того, чтобы усилить позиции русского купечества в международной торговле, Петр I создает на Каспии отечественный торговый флот, лично руководя его строительством, всячески поощряя местных купцов вывозить товары на русских торговых судах. Так, с 1701 по 1725 г. для судоходства на Каспии было выстроено в Казани – 110, а в Астрахани – 7 судов (*Хромов П.А.*, 1988. С. 220).

Важнейшая роль в осуществлении крупномасштабной транзитной торговли по Волжско-Каспийской международной торговой трассе отводилась деятельному армянскому купечеству, имевшему богатый коммерческий опыт и традиции (См.: *Магомедов Н.А., Абдурахманова М.С.*, 2013. С. 31–35).

Документы свидетельствуют, что Дербент сыграл огромную роль в обеспечении шелковым транзитом из Персии в Россию, чему способствовали удачное географическое и геополитическое положение и наличие морского порта. С другой стороны, Дербент первой половины XVIII в. являлся важным рынком для сбыта продуктов основных районов Дагестана и главным «окном» для экспорта местных товаров. Дербент – не только важнейший партнер и посредник в русско-дагестанской торговле, он – крупнейший феодальный город Восточного Кавказа с обширной местной торговлей (*Магомедов Н.А.*, 2011. Вып. VII. С. 164–184).

Приведенный выше фактический материал, а также наблюдения и выводы отечественной историографии не оставляют сомнения в том, что средневековый Дербент представлял собой полиэтничный и поликонфессиональный конгломерат представителей торговых кругов различных государственных образований Прикаспия, в частности, Дагестана, а также Русского государства, объединенных общими экономическими интересами и потребностями, многообразными формами сотрудничества. Важным обстоятельством бытования такой межэтнической и межконфессиональной толерантности и являлась торговля.

Реализуя естественные потребности народов в обмене товарами, торговля была мощным фактором созидания, ибо стимулировала развитие ремесел, науки, искусства, освоение новых территорий, строительство городов. Торговля выступала и как важный фактор мира, ибо нуждалась в политической стабильности. Вместе с тем торговля была фактором культуры диалога, культуры цивилизованного общения, уважения обычаев и веры партнеров в торговле.

ЛИТЕРАТУРА

Алиев Ф.М. Миссия посланника Русского государства А.П. Волынского в Азербайджане. Баку, 1979. – 122 с.

Ашурбейли С. Экономически и культурные связи Азербайджана с Индией в средние века. Баку: Элм, 1990. – 151 с.

Гаджиев В.Г. Роль России в истории Дагестана. М.: Наука, 1965. – 391 с.

Гаджиев М.С. Между Европой и Азией. Из истории торговых связей в албано-сарматский период. Махачкала: ИИАЭ ДНЦ РАН, 1997. – 156 с.

Голиков И.И. Деяния Петра Великого, мудраго преобразителя России, собранная из достоверных источников и расположенная по годам. М., 1790. Ч. 1. – 448 с.

Голикова Н.Б. Очерки истории городов России конца XVII – начала XVIII в. М.: Изд-во МГУ, 1982. – 215 с.

Иноземцева Е.И. Дербент – международный торговый порт средневековья // Историко-культурные и экономические связи народов Дагестана и Азербайджана через прошлый опыт взгляд в XXI век. Махачкала, 2007. С. 92–103.

Иноземцева Е.И. «Шелковый транзит» из Персии через Дагестан и Россию в Европу – важный фактор развития Российского торгового судоходства на Каспии в XVIII веке // Вестник Дагестанского научного центра, 2011. № 42. С. 69–73.

История, география и этнография Дагестана XVIII–XIX вв.: Архивные мат-лы / Под ред. М.О. Косвена и Х.-М. Хашаева. М., 1958. – 371 с.

Карамзин Н.М. История государства Российского. СПб., 1892. Кн. 2. Т. 8. – 188 с.

Киласов Р.К. Из истории экономических связей Дагестана с Россией (конец XVII – начало XVIII в.) // УЗ ИИЯЛ Дагфилиала АН СССР. Махачкала, 1970. Т. XX. С. 205–220.

Костомаров Н. Очерк торговли Московского государства в XVI–XVII столетиях. СПб., 1862. – 299 с.

Кудрявцев А.А. Развитие торговли в Дербенте в VI – первой половине XIII в. // Ближний и Средний Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме. М.: Наука, 1980. С. 108–116.

Кудрявцев В.А. Город, не подвластный векам. Махачкала: Дагкнигоиздат, 1988. – 144 с.

Кушева Е.Н. Народы Северного Кавказа и их связи с Россией. Вторая половина XVI – 30-е годы XVIII века). М.: Изд-во АН СССР, 1963. – 371 с.

Магомедов Н.А. Торговые связи Дагестана с Россией в конце XVII – нач. XVIII вв. // Из истории взаимоотношений Дагестана с Россией и с народами Кавказа. Махачкала, 1982. С. 71–90.

Магомедов Н.А. Роль Дербента в развитии внутридагестанской торговли в XVIII – первой половине XIX вв. // Вопросы истории Дагестана. Махачкала, 2011. Вып. VII. С. 164–184.

Магомедов Н.А., Абдурахманова М.С. Формирование армянской общины Дербента в XVIIIв. // Вестник ИАЭ ДНЦ РАН. 2013. № 3(35). С. 31–35.

Магомедов Н.А., Абдурахманова М.С. Роль индийского купечества в развитии транзитной торговли России через Дагестан в XVII – первой половине XVIII века // Вестник ДНЦ РАН, 2012. № 46. С. 67–73.

Русско-дагестанские отношения в XVII – первой четверти XVIII вв.: Доклады и материалы / Сорст. Р.Г. Маршаев. Махачкала: Дагкнигоиздат, 1958. – 336 с.

Соловьев С.М. История России с древнейших времен. М., 1989. Кн. 3. Т. 5–6. – 783 с.

Стрейс Я. Три путешествия. / Пер. Э. Бородиной. М.: Соцэкгиз, 1935. – 415 с.

Фехнер М.В. Торговля Русского государства со странами Востока в XVI веке. 2-е изд., доп. М.: Госкультпросветиздат, 1952. – 122 с.

Хромов П.А. Очерки экономики докапиталистической России. М.: Наука, 1988. – 312 с.