

УДК 94(470.67) «16/17»

**РОЛЬ ЗАПАДНО-ПРИКАСПИЙСКИХ ТОРГОВЫХ ЦЕНТРОВ  
В РАЗВИТИИ ТОРГОВЛИ ДЕРБЕНТА С РОССИЕЙ (XVII–XVIII ВВ.)**  
(*Публикация подготовлена в рамках поддержанного РГНФ научного проекта  
№ 14-01-00118*)

Н.А. Магомедов,  
доктор исторических наук, заведующий отделом Института истории, археологии и этнографии  
Дагестанского научного центра РАН, Махачкала

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

sharafutdin@list.ru

*Аннотация:* В статье анализируются торговые отношения Дербента с другими торговыми центрами Западного Прикаспия, показана их роль в поддержании российско-дербентских торговых связей. Основываясь на письменных источниках, описываются торговые пути между ними вдоль западного побережья Каспия, а также морской торговый путь. Приводятся цифровые данные относительно сухопутной и морской торговли в регионе, показан ассортимент товаров, создание торговой инфраструктуры.

*Ключевые слова:* Западный Прикаспий, Дербент, торговые центры, региональная торговля, восточное купечество.

**THE ROLE OF THE WESTERN CASPIAN TRADING CENTERS IN THE DEVELOPMENT  
OF TRADE BETWEEN DERBENT AND RUSSIA (IN THE 17<sup>TH</sup> -18<sup>TH</sup> CENTURIES)**

N.A. Magomedov,  
Doctor of Historical Sciences, Head of the Department of the Institute of History, Archaeology and  
Ethnography, Dagestan Scientific Center, RAS, Makhachkala

Sh.A. Magaramov,  
Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher, Institute of History, Archaeology and Ethnography,  
Dagestan Scientific Center, RAS, Makhachkala

sharafutdin@list.ru

*Abstract:* The article covers trading relations between Derbent and other trading centers of the Western Caspian Sea region and their role in maintaining of trade ties between Russia and Derbent. Basing on available written sources, the authors of the article describe trade routes along the western coast of the Caspian Sea, as well as shipping trade lanes. The authors present numerical data on the land and maritime trade in the region, analyze a range of goods and development of trade infrastructure.

*Keywords:* Western Caspian Sea region, Derbent, trading centers, regional trade, eastern merchants.

Как известно, Дербент являлся крупным транзитным центром торговли России со странами Востока. Выгодное географическое положение предопределило его роль как важнейшего узла в установлении и развитии взаимовыгодных и взаимообусловленных торгово-экономических контактов стран Западной Европы и России с народами Дагестана, Азербайджана, Ирана и даже Индии.

В XVII – нач. XVIII в. Дербент находился под властью сефевидского Ирана. Государство Сефевидов переживало не лучшие времена, экономика Дербента и его округа пришли в упадок. Пришли в упадок сельское хозяйство, ремесло и торговля [5, с. 221]. И, тем не менее, в планах восточной экономической политики России в развитии русско-восточной торговли Дербент продолжал играть одну из ведущих ролей. Будучи единственным портом в Дагестане, Дербент издавна был крупным торговым центром, куда стекались товары не только со всего Дагестана, но и из многих стран, с которыми установились и развивались торгово-экономические связи. Этому способствовало удачное географическое положение города и наличие у него крупного морского порта.

Дербент был связан по «великому пути народов» с внутренним Дагестаном, по которому в город поступали 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 [18, с.72].

С Россией торговые связи Дербента были налажены издавна. Особенно тесными и устойчивыми были торгово-экономические связи Дербента с городами Центральной России после подписания в 1667 г. при царе Алексее Михайловиче договора с Армянской торговой компанией «Нор-Джуги» (Новая Джульфа), которая обязывалась вывозить из Ирана и Азербайджана через Дербент и Тарки в Астрахань и другие города России и дальше в Западную Европу шелк-сырец и другие восточные товары морем или сухопутной дорогой.

Сухопутная дорога от Дербента до Тарков была довольно наезженной. Как писал А.Лопухин, дорога из Дербента на север «вся гладкая» [17, с. 30]. Передвигались по ней как на колесах, так и на вьючных животных: верблюдах, лошадях, ослах. По пути в таких населенных пунктах приморского Дагестана, как Башлы, Карабудахкент, Бойнак, существовали караван-сарай, где в случае необходимости можно было нанять подводы для транспортировки своих товаров. Получая от русского правительства жалование и признавая себя подданными России, феодалы Дагестана, через владения которых проходила сухопутная торговая трасса, обязывались сопровождать и оберегать как торговые караваны, так и русских послов, курьеров и т.п. Иногда купцы за определенную плату в случае необходимости нанимали проводников, как это сделал житель Кизляра, грузинский купец Е.Семенов, заплативший 4 рубля за перевозку товаров из Дербента в Кизляр [24, с. 316]. Выделяя проводников для сопровождения торговых караванов и получая за это определенную плату, правители Дагестана несли полную ответственность за сохранность товаров и безопасность купцов.

Этот путь был хорошо знаком русским купцам, что видно из росписи Приказа тайных дел, в которой сказано: «А от Астрахани до Терека сухим путем 7 дней ..., а Ондреева деревня 1 день, до Тарков 2 дня, до усмия 1 день, до Дербени 1 день, до Шемахи 5 дней, до Баки 7 дней...» [22, с. 219]. В этой росписи подробно описан маршрут и по Каспийскому морю.

Этот путь был наиболее благоустроенным для передвижения торговых караванов. Существовал и другой путь сухопутной транзитной трассы, связывающей страны Востока с Европой. Из Астрахани эта дорога вела по степи в Терский городок, а затем «в находящийся в землях кумыков город Тарки», далее в Дербент. Ввиду того, что в низовьях Терека имелось множество озер, протоков, плавней, в Тарки приходилось ехать из Терского городка в обход, купцы с вьюками двигались вверх по Тереку до места впадения в него р. Сунжи. Переправившись через нее на пароме или стругах, доезжали берегом моря до Тарков на арбах или телегах. Этот обходной путь от Терки до Тарков составлял около 240 км, уходило на него около 5 дней, и около 8 дней до Дербента [16, с. 297].

Данная сухопутная дорога из-за значительной своей протяженности, неблагоприятных транспортно-технических условий (неоднократные перегрузки в пути, а также болотистая местность, в период разливов затапливаемая водой) представляла большие трудности даже для вьючного движения. Путь от Астрахани до Дербента через степь в обход Терки занимал не менее 18 дней.

Доставка товаров колесным транспортом производилась либо на больших повозках, либо на небольших телегах. На повозках и телегах доставлялись не только сельхозпродукты, но и ремесленные изделия и т.п. Единицей меры ремесленных изделий и дров могли служить повозки – арбы. Груз, который перевозился одной вьючной лошадей, также являлся единицей меры, называемой вьюк. Лошадиный вьюк был равен примерно 150 кг. Для сыпучих товаров единицей меры служили чувал, харал, сапетка, тулук и т.п. [9, с. 46].

В рассматриваемое время в связи с дальнейшим усилением и углублением процесса феодальной раздробленности на территории Дагестана появился ряд новых независимых феодальных владений, активно включившихся в товарообмен России со странами Востока. Они также брали с проезжавших по сухопутной трассе Дербент – Тарки – Терский городок – Астрахань восточных и русских купцов пошлины [10, с. 358]. В Тарках пошлину брали шамхалы, несколько южнее ее требовал бойнакский владелец, далее в Кайтагской земле пошлину брал уцмий, в Дербенте брал хан, причем брали не только согласно договоренности, но и лишнее [19, с. 210–211]. Пошлина бралась обычно натурой: «со вьюка по киндяку да по бязи лощеной» или «со вьюка по 3 киндяка», благодаря чему в руках феодалов скапливались восточные товары. Посылали они своих «купчин» и на восточные рынки Закавказья для закупки товаров, чтобы отправить в Дербент и Астрахань, а то и в Москву.

Значительную роль в транзитной торговле Дербента с российскими городами играл Тарки. Он являлся крупным ремесленным центром Северо-Восточного Кавказа. Здесь, по свидетельству средневековых авторов, получили развитие различные кустарные промыслы, в городе имелось множество мелких мануфактур [5, с. 107].

В это время Тарки являлся и крупным политическим центром – столицей шамхальства и центром внутренней торговли северного Дагестана. Сюда поставляли свои товары горцы со всех концов Дагестана, как и в Дербент. Тарки связывали разные пути с Нагорным Дагестаном. Здесь можно было приобрести как восточные товары из Дербента, так и русские товары, а через Россию и западноевропейские. Таркинские купцы, в свою очередь, для продажи своих товаров ездили в Терский городок, Дербент, Астрахань, Москву с посольствами, имея при этом таможенные льготы.

В конце XVII – начале XVIII в. Тарки выполнял также функции торгового порта на Каспии. Следует отметить, что пристань здесь была неудобной, тем не менее таркинцы имели свои суда, на которых ходили с товарами в Терки, Астрахань и Дербент. «Пристань, – писал А.И. Лопухин, – к берегам с моря нужная, пристають суды тутошних торговых жителей и то с нуждою, место пришло не очень глубокое, к тому ж каменистое, а далее от берега якорь держать за слабым местом не может...» [17, с. 44].

Дербентские купцы принимали активное участие в торговых связях как Дербента, так и Астрахани с Тарками. Ассортимент вывозимых ими товаров был разнообразен. Так, 15 августа 1672 г. из Астрахани в Тарки морем дербентец Ерылчаров вез товары: «40 юфтей красных кож, 7 аршин сукна, полтретья пуда пуха гусинова, на клади, где попадетсся» [9, с. 53]. В Астрахани он был со своим товаром, который там и продал. Как видно, этот торговый человек вез довольно ценный для того времени товар и в достаточно больших количествах, что позволяет сделать вывод о том, что дербентские купцы промышляли посреднической торговлей не только в Дербенте, но и в других торговых центрах Кавказа.

В документе от 1673 г. сообщается о работниках «тарковского купчины», которые везут на струге не только товары владельца судна, но и товары тех, кто нанял этот струг до Дербента. Так, в июне 1676 г. на судне таркинца Али Шабанова вез свои товары в Дербент кубачинец Гасан Магомедов [21, с. 208]. Ассортимент товаров этого кубачинца говорит о многом, но в данном случае нам важно подчеркнуть тот факт, что морское судно принадлежало таркинцу, который, вероятно, обслуживал торговлю на Каспии, перевозя товары дагестанских торговцев.

Все это свидетельствует о наличии в изучаемое время в Тарках небольшой «купеческой прослойки», занимавшейся перевозкой товаров по морю. Везли таркинцы в Астрахань или Терский город как изделия кустарных ремесел и продукцию сельхозпроизводства, так и восточные товары в широком ассортименте, которые они перекупали у проезжих купцов в Дербенте и с выгодой перепродавали на рынках Терского города, Астрахани и Москвы.

В Тарки по торговым делам приезжали из России восточные купцы транзитом в Дербент, страны Южного Кавказа и Персию, и русские, которые следовали транзитом с товаром через Тарки на Восток. В Тарках, по предположению В.Г. Гаджиева, как и во многих торговых центрах средневековья, имелся квартал, где в основном было сосредоточено торгово-ремесленное население [5, с.109].

В Россию из Дербента через Тарки вывозились местные изделия кустарной промышленности: паласы, ковры, сукна и продукция сельхоздеятельности (фрукты, воск, мед) и сырье (шелк-сырец, хлопок-сырец). Здесь же русскими купцами приобретались и восточные товары: дорогие ткани, драгоценные камни, пряности и другие предметы роскоши, а также сырье (шелк и хлопок), часть которых транзитом шла в Европу.

В развитии торгово-экономических взаимоотношений Дербента с Россией важное место в конце XVII–XVIII в. занимал Терский городок. В XVII в. Терки становится важным центром политических и экономических связей России с народами Северо-Восточного Кавказа. В Терках, по сообщению Е.Н. Кушевой, находилось не только военно-служилое население – там жили временно или постоянно русские торговые люди, работные люди, обслуживавшие приходившие с моря бусы, стружки и рыбные промыслы [16, с. 292].

В изучаемое время Терки становится крупным торговым центром, где шла бойкая торговля между русскими, северокавказскими, закавказскими и восточными купцами. В городе, кроме официальных учреждений, имелись торговые ряды, гостиные дворы, где останавливались русские купцы, горцы и восточные купцы. По сведениям Эвлия Челеби, здесь было 9 тысяч каменных строений, 70 церквей, 3 тыс. лавок и 10 постоянных дворов [34, с. 127]. В городе имелась таможня для взимания пошлин с привозимых товаров. Здесь также были расположены караван-сарай, базары, роскошные сады, общественные бани и т.п. Два раза в неделю в базарные дни местные северокавказские жители пригоняли в Терский город лошадей и скот на продажу. Примерно в пяти верстах от города, при впадении Тюменки в море, была устроена пристань, у которой причаливали для разгрузки и погрузки морские суда, поскольку из-за мелководья Тюменки они не могли подходить к самому городу. Связь города с гаванью производилась на лодках по реке Тюменке, а также по грунтовой дороге. Еще Э. Челеби писал, что Терская «крепость имеет также порт и пристань... Здесь имеется 40 судов, похожих на галеры и на русские чайки, есть и фрегатъ» [34, с. 127].

Более крупные суда причаливали у главного устья Терека, а малые – в ближайшем Баклаковском устье. Там разгружались товары, а также присылавшиеся из Астрахани военное снаряжение, разные припасы и хлеб на жалованье служилым людям. Для этих припасов и товаров в гавани было выстроено несколько государственных и частных амбаров. На взморье строили и морские суда.

Торговые связи Русского государства с городами Прикаспия и странами Южного Кавказа в изучаемое время приобретают все более постоянный характер. Интенсивную торговлю с Россией через Терский городок в рассматриваемое время вели кумыкские владельцы, кайтагский уцмий и дербентские ханы.

В Терки из Дербента поступал на продажу хлеб [15, с. 11], если он по каким-либо причинам не привозился из России (из Астрахани в навигацию делали челночные рейсы «государевы бусы», поставлявшие хлеб и другие съестные припасы для «служилого» населения Терков). В Терках на хлеб был большой спрос. Транзитом, повозками и вьюками через Дербент в Терки как восточными купцами, а также дербентцами, так и русскими купцами, временно или постоянно обитавшими в Терках, поставлялись восточные товары: хлопок, шелк, дорогие восточные ткани, пряности, рис, нефть, ковры, сафьян и т.п. Феодалы правителей владений Южного Дагестана посылали в Терки караваны торговых людей, которые привозили сюда как «восточные товары, шедшие через Дербент транзитом», так и собственные товары – продукты животноводства и сельского хозяйства, а также излишки домашних промыслов [15, с. 11].

В архивных документах часто приводятся сведения о терских торговцах-тезиках. Отметим, что в исторической литературе существуют различные суждения по поводу того, кто же эти самые терские тезики. В Актах кавказской археографической комиссии о тезиках сказано, что они «поколение древних персов», они издавна «вышли из персидских провинций...» [2, с. 603]. Дореволюционный исследователь Н. Костомаров считал тезиков подданными турецкого султана из «Азиатской Турции» [13, с. 109]. По мнению Е.Н. Кушевой, это «восточные купцы из Дербента, Закавказья и Ирана», приехавшие и обосновавшиеся в Терках надолго, с женами и детьми. Еще в 1629г. тезик Хозянур сообщал, что он живет в Терках уже 20 лет и торгует, «сложась с русскими людьми». Терские воеводы жаловались на то, что тезики, приехавшие «из Кызылбаш и Гиляни морем на бусах со всякими товарами», останавливаются у своих кунаков в заречных слободах и там торгуют «тайным обычаем», не платя пошлин [15, с. 198].

По мнению Н.Б. Голиковой, национальный состав терских тезиков был очень пестрым. Среди них были армяне, грузины, азербайджанцы, таты, индийцы, персы, дагестанцы и др. [8, с. 141]. Постоянным местопребыванием терских тезиков в XVII – XVIII вв. был Терки. Позднее они переселились в крепость Святого Креста, а затем – в Кизляр. Количество их было довольно значительным. Основной базой закупок для них русских и западноевропейских товаров, а также центром, где имелся большой спрос на дагестанские товары, была Астрахань.

После того, как Терки пришел в состояние упадка, его преемницей стала крепость Святого Креста. 22 сентября 1724 г. Петр I подписал указ, в котором предписывалось перевести в крепость Святого Креста гарнизон и жителей кр. Терки. «От крепости Святой Крест по Сулаку до морского устья... да от крепости ж Святой Крест до Аграхани» было поселено 1000 семейств донских казаков [6, с. 118]. К стенам крепости и на Аграханскую косу были перенесены и терские казаки.

По сведениям И. Гербера можно судить о том, что у крепости горцы завели свое хозяйство. Занимались они скотоводством, различного рода промыслами и торговлей. Особого внимания заслуживает свидетельство И. Гербера о том, что у горцев, живущих близ крепости Святого Креста, одно из ведущих мест занимала торговля. Это свидетельство тем более важно, поскольку, когда речь идет о торговле у крепости Святого Креста, обычно полагают, что ею занимались только русские, армянские, грузинские и дербентские купцы. В посад крепости стало заселяться много армян, грузин, которым власти, заинтересованные в развитии ремесла и торговли, предоставляли большие льготы.

Строительство на Сулаке плотины, благодаря которой стало возможным проводить средние суда по Аграхани до самой крепости, позволило установить более регулярное морское сообщение с Дербентом, Астраханью и др. портами на Каспии и способствовало развитию торговли, увеличению товарооборота и росту рынка крепости Святого Креста. Развитию торговли Дербента с крепостью Святого Креста способствовало и решение правительствующего Сената от 28 марта 1724 г. о беспошлинном «провозе и свободной продаже вина, табака и всяких хлебных и мясных припасов и скота в Дербенте, Баку и в крепости Святого Креста» [21, с. 54–55]. На рынок посада крепости собирались, как и прежде в Терском городке, представители всех народов Дагестана и Северного Кавказа. Здесь функционировал крупнейший конский базар, где счет шел на сотни голов, здесь же торговали крупным, и мелким рогатым скотом. Крепость Святого Креста служила и крупным узловым пунктом транзитной торговли России со странами Кавказа и Закавказья.

Здесь постоянно жили и местные купцы, и торговцы, покупавшие у горцев излишки продуктов, ремесленные изделия. За внешними стенами крепости шла торговля с приезжающими дербентскими, татарскими, армянскими и русскими купцами [9, с. 80].

В крепости Святого Креста существовала гражданская канцелярия и таможня, строго следившие за ввозимыми и вывозимыми из крепости товарами, регистрировавшие приезд и отъезд торговых людей, выдававшие им письменные разрешения на выезд в другие города и государства. По справочным данным гражданской канцелярии крепости Святого Креста, только за 1729 г. подали прошение о разрешении выехать в Дербент водным путем 32 человека, а в Гилян, Шемаху, Баку и Решт – 26 человек [9, с. 80]. Приезжих купцов обслуживали работные люди из числа местного населения, занимавшиеся погрузкой и разгрузкой товаров, а также их перевозкой, сопровождая товар до места назначения. В крепости существовал Деловой двор, где работали плотники, бондари, столяры, 23 слесаря, 10 кузнецов, 8 пильщиков, 40 седельников, 23 коновала, 39 извозчиков и др. [29, л. 8].

Как и ее предшественница, крепость Святого Креста занималась реэкспортом восточных товаров из Дербента и стран Закавказья в Россию. По данным Астраханской таможни, привоз товаров морем из крепости Святого Креста очень уступал привозу из Дербента. Например, в 1735 году из Дербента привезли товар 37 торговцев на сумму 9819 рублей, а из крепости Святого Креста только 9 на 572 рубля [11, с. 26–27].

В крепость Святого Креста, как и в Дербент, кроме традиционного ассортимента товаров: железа, железных и деревянных изделий, канцелярской бумаги, русских и европейских тканей и кож и изделий из кожи, из Астрахани поступало продовольствие. Так, в 1732 году было отправлено 24 партии продовольствия на сумму 9304 рубля, в 1735 году сюда же и в Дербент – 30 партий на 9384 рубля. Поставщиками выступали астраханские посадские люди. В крепость Святого Креста приезжали с товарами и индийские купцы из Астрахани и Дербента. Так, в 1733 году они поставили, по неполным данным, 6 партий товаров на крупную по тем временам сумму, а именно на 2145 рублей [34, с. 178].

Архивные данные записи в журнале регистрации Дербентской гражданской канцелярии 1735 года дают нам возможность воссоздать картину активного русско-дербентского экономического взаимодействия, которое осуществлялось в крепости и через крепость Святого Креста. Как сообщается в документе, 21 января 1735 года «явил паспорт прибывший из крепости Святого Креста прикащик астраханского купца Федора Кобякова, при нем работники из россиян и из аульных и оченских татар 30 человек», которые следовали в Дербент с «продажною рыбою». 20 февраля паспорт был выдан дербентскому жителю Исмаилу Дедееву и двум его работникам до

крепости Святого Креста «для торгу». 23 февраля паспорт выдан дербентцам Маматю Шарферляеву, Шабан Шербет Алиеву и четырем их работникам, следующим в крепость «для торгу». Тогда же был выдан паспорт десяти музурам астраханского купца Андрея Ильина, следовавшим из Дербента в крепость Святого Креста. 3 апреля из Дербента в крепость отправлялись «для торгу» 25 дербентских армян [31, л. 82].

Интересно отметить, что Дербент с этой крепостью был связан как сухим, так и водным путем. Так, в мае 1735 года был выдан паспорт приказчику астраханского купца Андрея Ильина с десятью работниками, следовавшими из Дербента в крепость Святого Креста на судне астраханского купца Кобякова «для торгу». В этом архивном деле содержатся многочисленные сведения о «рыбных ловцах» происхождением из различных городов Центральной России, отправлявшихся в крепость на заработки. Здесь же приводятся сведения о прогоне через «город Сулак» в Дербент большого количества лошадей (гнали лошадей ногайцы, казанские татары, армяне – жители Сулака) [29, л. 8]. Имеются архивные сведения о доставке в Дербент «ис крепости Святого Креста» астраханским юртовским татаринцом с двумя работниками 57 верблюдов на продажу [30, л. 9].

Как известно, Петр Великий поощрял поселение армян и грузин у крепости Святого Креста, которых велено было «содержать в крепком охранении и поступать с ними таким образом, дабы отнюдь от них никакие жалобы произойти не могли» [14, с. 253]. Всего в 1735 г. здесь армян и грузин насчитывалось 450 семей. Делалось это с целью наладить торговлю важным для России сырьем – шелком-сырцом, хлопком, «чтобы они (армянские купцы) к размножению коммерции с российскими купцами имели старание, и для того шелк и другие персидские товары, которые от них прежде сего отпускать в европейские государства, привозили б в Россию...» [14, с. 253].

Прибывшие в регион армяне и грузины принимали активное участие в экономических контактах крепости Святого Креста с Дербентом, о чем свидетельствуют архивные данные. Так, 28 апреля 1729 г. «армянин Артемий Абуев» просит в канцелярии гражданского суда «пашпорт для поездки сухим путем в Дербент для торгового промыслу». «Желаю я нижеименованный ехать ис крепости Святого Креста сухим путем в Дербент для своих нужд, да при мне работников грузинцов...5 человек.» По тому же адресу обращается 29 сентября 1729 г. другой «армянин Мартын Папов» с работниками с просьбой дать разрешение на поездку «сухим путем для торгу» [7, с. 78].

Во второй четверти XVIII в. в силу известных политических обстоятельств, сложившихся на Кавказе, и в соответствии с Гянджинским мирным договором 27 октября 1735 г. крепость Святого Креста была упразднена. Согласно условиям Рештского и Гянджинского договоров Россия перенесла свою границу из Северного Азербайджана на реку Терек. Города Баку и Дербент перешли под власть сефевидского Ирана. Перевоза тяжелую артиллерию, запасы и имущество жителей, огромные обозы потянулись из крепости Святого Креста к Кизляру. Кизлярское урочище и одноименное селение стали одним из центров торговых связей между народами региона задолго до появления крепости Кизляр. Селение, а затем городок Кизляр находился у самого Кизлярского перевоза, игравшего важную роль в транзитных передвижениях по Кавказу и в страны Востока [4, с. 49].

Данные из журнала регистрации таможенных сборов на Каргинском карантине за март 1731г., который впоследствии обслуживал Кизлярскую крепость, говорят о том, что движение товаров по этой трассе было довольно оживленным. В документе названы и товары: парча, ковры, хлопчатобумажные нитки, кожа, пенька, всего 75 тай, шелку – 39,5 верблюжьих вьюков, 11 вьюков муки, 6 вьюков пшеницы, парчи – 14 лошадиных тай, чихиря – 3 лошадиных тай, шелку – 8 тай, пшена – 2 лошадиных вьюка, 20 пар башмаков, один тулук сыра, 460 штук рыб осетров, сомов и т.п. [23]. К сожалению, в регистрационной записи не зафиксированы ни место назначения, ни принадлежность товаров. Однако, исходя из названий товаров, можно судить о том, что данные товары шли из Дербента или через Дербент из стран Южного Кавказа. Кизляр возник на древней сухопутной международной транзитной торговой трассе, связывающей Европу со странами Востока, и, естественно, стал выполнять функции важного транзитного узла в торговле России с государствами Северного Кавказа и Закавказья. С другой стороны, Кизляр, подхватив эстафету своих предшественников, крепости Терки и Святого Креста, к середине XVIII в. становится средоточием русско-кавказских, в том числе и русско-дагестанских, экономических связей. Позже здесь образовались 3 больших рынка: армянский, татарский и русский, для приезжих купцов были обустроены караван-сарай [4, с. 83]. На рынки Кизляра съезжались

представители всех народов Северо-Восточного Кавказа, привозя продукты сельского хозяйства, изделия ремесел, а также пригоняют скот.

Для сообщения Кизляра с морем был возведен Долобинский фельдшанец в устье самого южного рукава Терека, в 50 верстах от крепости, ставший складочным пунктом товаров, поступающих в Кизляр морем [28, л. 98].

Отметим, что в то время в результате трансгрессии Каспийского моря и благодаря высокому уровню Каспия Аграханский залив и впадающий в него южный рукав Терека были достаточно глубоки для свободного подхода к фельдшанцу больших морских судов, а более мелкие поднимались вверх по Тереку до Кизляра. По свидетельству архивных документов, в ноябре 1739г. к фельдшанцу прибыл из Дербента «шхербот Санкт Гавриил», принадлежавший компании астраханских купцов [28, л. 52–55].

На побережье Каспия существовало несколько пристаней, которые в разное время обслуживали Кизляр. Товары, прибывшие морем из Дербента, доставлялись в Кизляр на арбах и повозках. Здесь была задействована масса «работных людей» из местного населения, занимавшихся погрузкой, выгрузкой и перевозкой товаров.

Выгодное положение Кизляра сразу же привлекло сюда купечество, специализировавшееся на восточной торговле. Анализируя состав купцов, следует отметить, что наряду с армянами, грузинами, тезиками, индийцами и «кизлярскими жителями» в первой половине XVIIIв. в вывозе товаров из Кизляра и через Кизляр участвуют также астраханские и русские купцы. Транзитом через Дербент и Кизляр в Астрахань из Азербайджана и Ирана шли шелк, хлопок, восточные ткани, медь – лом. Из Астрахани через Кизляр в Дербент шли главным образом промышленные товары широкого потребления русского производства.

Особое значение в конце XVII–XVIII в. для Дербента имела морская торговля по Каспию, хотя Дербент в это время несколько утратил свое былое значение основного торгового порта на западном побережье Каспийского моря. Пристань Дербента 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 нуждою 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», «рахтарных денег (дорожная подать) и пошлин не имать», продавать товары «вольною ценою» и т.п., выдвинул также пожелание из-за того, что пристани в Дербенте мелководны и труднодоступны, «того ради иное место для пристани оных судов чтобы отыскать (ибо от того им, купцам, великие изъязы 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 изъязы и убытков не было...» [3, с. 112].

Тем не менее, Дербент в изучаемое время оставался одним из крупных торговых портов на западном побережье Каспия. От устья Волги суда продолжали свой путь вдоль западного побережья моря: от острова Четырех Бугров плыли к устью реки Терек, затем, обойдя остров Чечень с востока (проход между последним и Аграханским полуостровом был затруднителен из-за множества имеющихся здесь островков), мимо Тарковского шамхальства, подходили к Дербенту. Путь на морском судне от Астрахани до Дербента, расстоянием около 600 км, занимал 5–6 дней [26, с. 36].

Итак, основной коммерческой артерией, связующей Дербент с Россией на рубеже XVII – XVIII вв., служил морской путь вдоль западного побережья Каспия. Водный путь имел то преимущество перед сухопутным, что благодаря более быстрой и сохранной доставке товаров (при каждодневном перевьючивании неизбежно происходила порча товаров), перевозка купеческой клади водой стоила меньше, размеры же клади были больше, чем при перевозке по суше. «А степью ездить им (купцам)... с товарами своими в Астрахань, а из Астрахани в Кызылбаш (Персию) становитца проторно, потому что емлют в горах кумыцкие и кабардинские и черкасские князи и мурзы с товаров их пошлину десятую, а верблюды и телеги наймут они под себя и под товары свои дорогою ценою» [25, с. 68].

Вместе с тем водный путь был для купеческих караванов менее опасным от нападений. Хотя не следует забывать и тот факт, что остров Чечень снискал себе печальную славу пиратской базы казачьей вольницы на Каспии.

Связующим звеном Дербента с рынками городов Центральной России являлась Астрахань, стоящая при выходе Волжского торгового пути и ставшая «средоточием персидской торговли» на Каспии [12, с. 68]. Астрахань после присоединения к России стала главными воротами России в страны Прикаспия и Востока и очень быстро превратилась в важный торгово-промышленный и военно-административный центр. Благодаря своему положению в устье Волги, по которой издавна проходил путь из Европы в Китай, Среднюю Азию, Индию и Иран, Астрахань славилась и в древности «своей обширностью и богатством» [26, с. 53].

Посетивший в XVII в. Астрахань А. Олеарий отмечал, что это крупный торговый город с оживленной речной гаванью, несколькими базарами, множеством ремесленных заведений, окруженный обширными садами [21, с. 193].

По сообщению М. Чулкова, Астрахань имела 175 больших и малых предприятий – шелковых, бумажных, кожевенных и прочих мануфактур и мастерских [32, с. 458-459]. В Белом городе, примыкавшем к астраханскому кремлю, находились таможня и государственные учреждения: Табачной продажи, Питейный, где хранили и продавали казенное вино, Кружечный, где шла торговля медом и пивом, Житни, где хранились запасы зерна. В центре города стояли каменные гостиные дворы: Русский, Индийский, Армянский и др. [8, с. 7-9]. Помимо гостиных дворов в Белом городе располагалось множество лавок, которых в 1707 г. насчитывалось 303 [8, с. 7-9]. К астраханскому кремлю примыкал так называемый Земляной город, в который входило не менее 11 слобод, среди них: Татарская, Армянская и др. Это был шумный и многонациональный город. По регламенту главного магистрата, составленному в 1721 г., Астрахань была отнесена к городам первого разряда вместе с Москвой, Петербургом, Ярославлем, Нижним Новгородом, Казанью, Архангельском, Ригой и Ревелем.

К числу наиболее крупных купцов в Астрахани, ведущих торговлю с городами Прикаспия, относился «посадский человек» Тихон Демидович Лошкарев. Основными статьями его торговли были рыба и восточные товары, причем рыбу он добывал на собственных промыслах, а восточные товары закупал в Дербенте, Баку и других каспийских портах. Товары он возил на собственных морских и речных судах. В 1724 г. этот торговец истратил только на наем работных людей 2934 руб. Всего же Лошкарев нанял 229 человек на различные струги, шедшие в Саратов, Нижний Новгород и на Макарьевскую ярмарку, а также 29 человек на дербентскую бусу и 76 человек на рыбные промыслы. О разнообразии коммерческой деятельности данного купца свидетельствуют данные только о семи явках его товаров всего за 6 месяцев 1724г. Он отправил из Астрахани в Москву шелк, в Нижний Новгород – рыбу, шелк, восточные ткани, в Ярославль – овчины, на Макарьевскую ярмарку – рыбу и лисьи шкуры, в Дербент – холст, подошвенную кожу, предметы галантереи и хмель [8, с. 121].

Не менее был известен своими торговыми операциями другой посадский человек в Астрахани – В.И. Хомутский, имевший «купечество хлебное, калмыцкий торг и соляной промысел». Он, владея морским судном, занимался поставкой в прикаспийские города, в частности Дербент, холста, крашенины и других русских и европейских тканей, а также муки, пеньки, пряжи и т.п. [8, с. 122].

Третий астраханский посадский человек Г.М. Толмачев бывал по торговым делам в Дербенте очень часто, имел «стружок», на котором возил как свои, так и чужие товары. У него было несколько наемных работников и четыре крепостных. Посадские люди Т. Чечкин и Ф. Хлебников совместно владели стругом, на который нанимали 6-7 работников. Они ходили не только в Дербент, а позднее в крепость Святого Креста, но и в Тарки по торговым делам. Отметим здесь, что позже, судя по документам Кизлярского комендантского архива, коммерческая деятельность Ф. Хлебникова на Каспии пошла в гору [29, л. 8].

По утверждению Н.Б. Голиковой, из занятий, которые получили довольно широкое распространение среди жителей Астрахани, можно назвать «струговой промысел», т.е. перевозку товаров на стругах и лодках, а также на морских судах. Морские суда из Астрахани ходили в Дербент, Терский городок и другие пристани и порты на Каспии, а также вверх по Волге, занимаясь реэкспортом восточных, и европейских товаров. Когда астраханский порт замерзал, движение через него закрывалось с ноября по март. В это время русские торговые суда стояли на зимовке в незамерзающих портах Прикаспия, в частности в Дербенте, Низовой и др., и занимались внутренней перевозкой по прибыльным ценам. Причем зачастую астраханские судовладельцы отправляли свои суда на юг, отдавая их дербентским купцам на откуп на разные сроки и по разной цене [1, с. 288].

Значительную роль в развитии торгово-экономических связей на рубеже XVII–XVIII вв. играло жившее в Астрахани постоянно или временно население так называемых восточных колоний. Изучая русско-восточную торговлю XVI в., М.В. Фехнер писал, что уже тогда в Астрахани можно было встретить много купцов из Средней Азии, Персии, Турции и Закавказья, которые регулярно вели здесь свои коммерческие дела [27, с. 54-55].

Главным занятием восточных колоний в Астрахани была посредническая торговля между Европой, Россией и странами Востока, в том числе и с народами Кавказа.

Исследуя роль астраханских восточных колоний в развитии торговых связей, Н.Б. Голикова, опираясь на архивные материалы, приходит к выводу, что в 1724–1725 годах основная масса товаров, вывозимых восточными купцами из Астрахани по Каспию, приходилась на кавказские порты (177 явок из 254). А именно: в 1725 г. индийцы сделали 97 явок товаров «за моря», из них 12 явок приходятся в Гилян, а остальные – в Дербент и в Баку; армяне – 110 явок: 63 в Гилян, остальные в Дербент и в Баку; жители Гилянского двора – 41 явку только в Дербент; татары – 6 явок: 2 – в Гилян, 4 – в Дербент [8, с. 182]. Отъезд из Астрахани «за моря» шел летом, купцы отправлялись и морем, и сухим путем. Причем непрерывно двигались два встречных потока товаров.

Данные о торговле купцов астраханских колоний и их торговых оборотах показывают, что они проявляли в торговой области большую активность. Они были одновременно поставщиками восточных товаров и крупными потребителями изделий русского ремесла, стимулируя тем самым его развитие и укрепляя связи с рынком. В то же время они являлись посредниками в торговле народов Дагестана, Азербайджана и Северного Кавказа с Россией. Деятельность купцов астраханских восточных колоний способствовала развитию и процветанию в конце XVII – XVIII в. таких крупных центров внутренней и внешней торговли, каковыми являлись Дербент, Терский город и особенно Астрахань, привлекая туда множество русских купцов из различных районов России.

Итак, вышеизложенный материал показывает активное участие городов Западного Прикаспия на рубеже XVII–XVIII вв. в развитии торгово-экономических связей Дербента с городами Центральной России, как весьма сложный социально-экономический процесс, сформировавшийся в специфических геополитических условиях. Российско-дербентская торговля в рассматриваемое время поддерживалась как через Каспий, так и по сухопутной караванной трассе, пролежавшей по западному побережью Каспия. Значительную роль в этой торговле играли такие крупные торгово-экономические центры юга России, как Астрахань, Терский городок, крепость Святого Креста, Кизляр, Тарки и др.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Абдуллаев Г.Б.* Азербайджан в XVIII в. и взаимоотношения его с Россией. Баку, 1965. – 611с.
2. АКАК. Т. 6. Ч. 2. Тифлис, 1875. – 678 с.
3. *Алиев Ф.М.* Миссия посланника Русского государства А.П. Волынского в Азербайджане. Баку, 1979. – 121 с.
4. *Васильев Д.С.* Загадки старого Кизляра // Вопросы истории Дагестана. Вып.1. Махачкала, 1974. С. 78–86.
5. *Гаджиев В.Г.* Сочинение И. Гербера «Описание стран и народов между Астраханью и рекой Курой находящихся» как исторический источник по истории народов Кавказа. М., 1979. – 272 с.
6. *Гаджиев В.Г.* Роль России в истории Дагестана. М., 1965. – 292 с.
7. *Гамрекли В.Н.* Торговые связи Восточной Грузии с Северным Кавказом. Ч.1. Тбилиси, 1968. – 111 с.
8. *Голикова Н.Б.* Очерки по истории городов России конца XVII – начала XVIII в. М., 1982. – 216 с.
9. *Иноземцева Е.И.* Дагестан и Россия в XVIII – первой половине XIX в.: проблемы торгово-экономических взаимоотношений. М., 2001. – 224 с.
10. История народов Северного Кавказа с древнейших времен до конца XVIII в. Ч. I. М., 1988. – 538 с.
11. *Киласов Р.К.* Русско-дагестанские экономические отношения в последней четверти XVII – первой половине XVIII в. Автореф. дис...канд. ист. наук. М., 1971. – 37 с.

12. *Козубский Е.И.* История города Дербента. Темир-Хан-Шура, 1906. – 468 с.
13. *остомаров Н.* Очерки торговли Московского государства в XVI –XVII столетиях. СПб., 1862. – 300 с.
14. *Куканова Н.Г.* Русско-иранские торговые отношения//Исторические записки. Т. 57. М.,1956. С. 232-254.
15. *Кушева Е.Н.* Русско-дагестанские отношения в XVI – XVII вв. Махачкала, 1954. – 26 с.
16. *Кушева Е.Н.* Народы Северного Кавказа и их связи с Россией. М., 1963. – 372 с.
17. *Лопухин А.И.* Журнал путешествия через Дагестан. 1718 г. // История, география и этнография Дагестана XVIII-XIX вв.: Архивные материалы / Под ред. М.О. Косвена и Х.-М. Хашаева. М.: Изд-во вост. лит-ры, 1958. С. 6–59.
18. *Магомедов Н.А.* Торговые связи Дагестана с Россией в конце XVII – начале XVIII в. // Из истории взаимоотношений Дагестана с Россией и народами Кавказа. Махачкала, 1982. С. 68-80.
19. *Магомедов Н.А.* Дербент и Дербентское владение в XVII – первой пол. XIX в.Махачкала, 1999. – 248 с.
20. Научный архив ИИАЭ ДНЦ РАН. Ф. 3. Оп. 1. Д. 278.
21. *Олеарий А.* Описание путешествия в Московию и через Московию в Персию и обратно. СПб.,1906. – 578 с.
22. Русско-дагестанские отношения в XVII–первой четверти XVIII в. Махачкала, 1958.–336с.
23. Русско-дагестанские отношения в XVIII – начале XIX в М., 1988. – 358 с.
24. Русско-индийские отношения в XVII в.Сб. док. М.,1958. – 456 с.
25. *Стрейс Я.* Три путешествия. М., 1935. – 415 с.
26. *Тушин Ю.П.* Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях. М., 1978. – 184 с.
27. *Фехнер М.В.* Торговля Русского государства со странами Востока в XVI в.М.,1952.–122с.
28. ЦГА РД. Ф.379. Оп.1. Д.9.
29. ЦГА РД. Ф.379. Оп.1. Д.5.
30. ЦГА РД. Ф.382. Оп. 3. Д.30.
31. ЦГА РД Ф.379. Оп. 1. Д.29.
32. *Чулков М.* Историческое описание российской коммерции. Т.2. Кн.2. СПб.: Тип. при императ. АН, 1781-1788. – 638 с.
33. *Шихсаидов А.Р., Айтберов Т.М., Оразаев Г.М-Р.* Дагестанские исторические сочинения. М., 1993. – 302 с.
34. *Эвлия Челеби.* Книга путешествия. Вып. 2. М., 1979. – 266 с.
35. *Юхт. А.И.* Торговые связи Астрахани в 20-х годах XVIII в. // Историческая география России XVII – нач. XX в. М.: Наука, 1975. С. 177–192.