

**ТОРГОВО-  
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПУТИ  
ИРАНА, ЦАРСКОЙ РОССИИ И  
СРЕДНЕЙ АЗИИ В XIX И ПЕРВОЙ  
ПОЛОВИНЕ XX В.В. НА СТРАНИЦАХ  
ИРАНСКИХ ПИСЬМЕННЫХ  
МАТЕРИАЛОВ**

**РОҲҶОИ ТИҶОРАТИВУ  
ИҚТИСОДИИ ЭРОН, РУСИЯИ  
ПОДШОҲӢ ВА ОСИЁИ МИЁНА ДАР  
АСРҶОИ XIX ВА НИМАИ АВВАЛИ XX  
ДАР САҲИФАҶОИ МАВОДИ  
ХАТТИИ ЭРОНИ**

**COMMERCIAL-ECONOMIC  
PATHS IN IRAN, TSARIST RUSSIA  
AND CENTRAL ASIA REFERRING TO  
THE XIX – TN AND THE FIRST HAIF OF  
THE XX- TH CENLURIES FROM THE  
POSILION OF IRANIAN WRILLEN  
MATERIALSIS**

*Давлатов Муллошо, доктор исторических наук, профессор кафедры отечественной истории и археологии ГОУ «ХГУ имени акад. Б. Гафурова (Таджикистан, Худжанд)*

*Саид Рахмон Хасани, кандидат исторических наук, доцент Мазандаранского университета культурологии (Иран, Мазандаран)*

*Давлатов Муллошо, д.и. т., профессора кафедраи таърихи Ватан ва археологияи МДТ “ДДХ ба номи акад.Б. Гафуров (Тоҷикистон, Хуҷанд); Саид Раҳмон Ҳасанӣ, номзади илмҳои таърих, дотсенти Донишгоҳи фарҳангиёни Мозандарон (Эрон, Мозандарон)*

*Mullosho Davlatov Dr. of History, Professor of the department of home history and archeology under the SEI “KhSU named after acad. B. Gafurov” (Tajikistan, Khujand); Saïd Rahmon Hasani, candidate of historical sciences, Associate Professor, lecturer of Mazandaran Cultural University (Iran, Mazandaran)*

**Ключевые слова:** Азербайджан, Анзали, Астара, Газ, дороги, Иран, Каспийское море, Каджар, Мазандаран, Россия, Средняя Азия, Табриз, торговля, ханства, Шелковый путь

Статья посвящена истории становления и развития торгово-экономических путей между двумя соседствующими странами – Каджарским Ираном и Царской Россией в XIX и первой четверти XX вв. Статья основывается на материалах из архивов Министерства иностранных дел Ирана и трудов ряда историков этой страны. Приводятся факты о заключенных договорах между двумя странами, а также их выполнении. Дается характеристика ряда путей и приграничных портовых городов, существовавших в России, Иране и Средней Азии. Сделан вывод о том, что в XIX в. и первой четверти XX в. с учетом имеющихся возможностей торгово-экономические сотрудничество Ирана, царской России и Средней Азии развивались и процветали в основном водным и железнодорожным транспортом.

**Вожаҳои калидӣ:** Озарбойҷон, Анзали, Астара, газ, роҳҳо, Эрон, Баҳри Хазар, Қочор, Мозандарон, Русия, Осиеи Миёна, Табрес, савдо, хонигарӣ, Роҳи абрешиш

Мақола ба баррасии таърихи таъсис ва руиши роҳҳои тиҷоративу иқтисодии байни ду кишвари ҳамсоя – Эрони давраи Қочор ва Русияи подшоҳӣ дар асрҳои XIX ва чоряки якуми XX бахшида шудааст. Мақола дар асоси маводи хаттии бойгонии Вазорати корҳои хориҷии Эрон ва як қатор осори таърихшиногонии ин кишвар таҳия гардидааст. Ҳақоқиқи марбут ба созишномаҳои басташудаи байни ду кишвар – Эрон ва Русия ва ҳамчунин татбиқи амалии онҳо оварда шудаанд. Тавсифи як қатор хатсайрҳо ва шаҳрҳои бандарии сарҳадӣ, ки дар Русия, Эрон ва Осиеи Марказӣ барои равоии тиҷориву иқтисодӣ мавҷуд буданд, дода шудааст. Хулоса гардидааст, ки имконоти мавҷударо ба эътибор гирифта, ҳамкориҳои тиҷоративу иқтисодии Эрон, Русияи подшоҳӣ ва Осиеи Миёна дар асрҳои XIX ва чоряки XX тавассути роҳи обӣ ва оҳан дар ҳоли рушд ва тавсеа буд.

**Key words:** Azerbaijan, Anzali, Astra, gas, roads, Iran, the Caspian-sea, Qajar, Mazandaran, Russia, Central Asia, Tabriz, trade, Khanates, silk road

The article under consideration dwells on the history beset with establishment and development of commercial-economic paths between the two neighboring countries - Kadzhar Iran and Tsarist Russia referring to the XIX-th and the first quarter of the XX-th centuries. The article is designing on the premise of the materials out of archives of the Ministry of Foreign Affairs in Iran and the works belonging to

*several historians of the relevant country. The authors adduce the facts concluded agreements between the two countries and their implementation being taken into account as well. In their article the authors give the characteristics of a number of ways and border port cities existing in Russia, Iran and Central Asia, on the whole.*

Коммуникационные дороги всегда играли и играют важную роль в экономической, социально-политической и культурной жизни любого государства. Они имели и имеют двойное значение: внутренние и трансграничные, связывающие свою страну с соседствующими странами, а также устанавливающие и укрепляющие дипломатические и другие отношения.

С древних времен через Иран проходили караванные пути, входившие в Великий Шелковый путь, связывающий две крупные страны Востока – Китай и Индию с Центральной Азией, и далее с западным миром. В числе таких дорог была дорога, начинающаяся в Мешхеде, идущая через центральные области страны, Тегеран, Казвин, Тебриз, в другие города, такие как Трабзон, в Османской империи, крупнейший город Закавказья – Тифлис, и крупный российский город Астрахань. Другим направлением считалась дорога, идущая из северного Ирана: от Анзали, через Рашт – Казвин до Тегерана, по которой привозили товары, поступающие из портов Каспийского моря. А на северо-западном направлении связывала Россию с городами Астара – Ардебил, далее до Тебриза.

Однако еще с начала XIX столетия шли гонки между Ираном и Царской Россией за преобладание приоритета на Каспийском море и укрепление географического положения своей страны. В связи с этим, для усиления своих интересов в бассейне Каспийского моря, Ирану потребовалось наличие мощного флота на севере страны. Первые шаги по развитию судоходства, созданию морского флота и железной дороги были предприняты в начале XIX столетия в период правления Фатхали-шаха Каджара (1796-1834 гг.), затем Насреддин-шахом Каджаром (1848-1910 гг.). Но при всем желании усилить свои позиции этим правителям не удалось.

Тем не менее, в течение XIX века Каспийское море играло ключевую роль в развитии ирано-русских торговых связей. На южных берегах этого моря имелись такие провинции, как Гилан, Мозандаран и Иранский Азербайджан, обладавшие благоприятными климатическими условиями для сельскохозяйственного производства: хлопка-сырца, риса, шелка, цитруса, фруктов и различных овощей. Всё это стало основанием для образования на берегах Каспийского моря ряда портовых, торговых центров, таких как Чамкола, Анзали, Газ, Машхадсер и Астара, ставших связывающим звеном с основными экономическими зонами северной части Ирана. В последующем вышеназванные порты превратились в крупные торговые центры и перевалочные базы российских и иранских товаров, составлявшие основу двусторонних обменных связей, вплоть до первой четверти XX века. Крупнейшим портом по праву считался Бандар Анзали, игравший важную роль не только в развитии торговых связей с Россией, но и с другими европейскими странами. По словам иранского исследователя Ахмада Баримани, половина российского экспорта в Иран осуществлялась через этот порт. [1, с.59] Недаром царское правительство оказывало помощь и принимало непосредственное участие в его строительстве и дальнейшей реконструкции. В 1895 году было подписано соглашение между царским правительством и иранским шахом - Насреддином об очистке бухты в районе Бандари Анзали, а также строительстве новой пристани [2]. Другим фактом сотрудничества царского правительства с Ираном было подписание договора об организации своевременной доставки товаров на порт Анзали [3]. А другой бандар - Астара представлял собой небольшой порт, находящийся в дельте реки Гурганруд, на границе с Азербайджаном на Российской стороне. Одновременно через него осуществлялся вывоз производимых товаров в Иранском Азербайджане, предназначенных для отправки в Россию и другие европейские страны.

Только в четырех иранских портах – Астара, Газ, Машхадсер и Анзали – функционировали таможенные конторы, осуществлявшие контроль над движением товаров, определение и взимание таможенных сборов и пошлин, а также борьба против контрабандного ввоза на иранскую территорию. Эти портовые города поддерживали постоянные торговые отношения со всеми российскими портами, крупнейшими из которых считались Баку и Астрахань. К числу важнейших торговых путей, связывавших Иран с соседними и другими государствами, по мнению историка Ирана- М.А.Джамал-заде, принадлежали дороги северного направления. Благодаря этим торговым путям Тебриз стал главным городом на северо-западе страны и превратился в крупный торговый центр и перевалочный пункт европейских товаров. А с завершением строительства железной дороги, соединившей Россию-Тифлис-Баку, он

превратился в крупный портовый город, который укрепил значимость торговой дороги Тебриз – Тифлис [4].

Строительство железнодорожной линии Туркестанского края с Красноводском через Ашхабад а затем с городами Бухара, Самарканд, Ташкент, также способствовала улучшению торговых связей в бассейне Каспийского моря. И Центрально-азиатские дороги стали основными нитями в развитии торговли между Ираном и России. В то время в иранской стороне коммуникационные дороги были наихудшими. Проходя через Мазандаранские дороги в период «путешествия по Средней Азии», А. Вамбери вспоминает: «Дорога пролегает через болота и трясины, и идти пешком нет никакой возможности» [5,с.176].

Относительно строительства железных дорог в самом Иране, как было отмечено, еще с начала XIX века были разработаны многочисленные проекты, ни один из которых не был реализован, о чем сказал А. Вамбери следующее: «...Однако, не знающее ни какой системы правительство страны и низкие интриги персов тормозили их действия» [5,с.172]. Несмотря на господство России над Каспийским морем, с 1861 года начались более нормальные отношения с Ираном. Были организованы регулярные морские сообщения, корабли занимались транспортировкой не только грузов и товаров, но и гражданских пассажиров. Более того, в 1903 году российские компании выделили более 3 млн. рублей на строительство нового порта Анзали в Иране [6]. Следует отметить, что в соответствии с заключенными Гулестанским и Туркманчийским договорами Россия стала владыкой Каспийского моря. Иран был лишен права иметь в Каспийском море военный флот. Любое судно должно было плавать в Каспийском море исключительно под российским флагом. Нарушение этого требования встречало сильное противодействие со стороны царского правительства [7]. К примеру, во время одной поездки Насреддин-шаха в европейские страны, который хотел плыть под иранским флагом до портов России, русские сторожевые корабли вынудили его заменить иранский флаг на российский и только после этого продолжить плавание [8,с. 475]. Такая ситуация сохранилась вплоть до 1921 года. В соответствии с договором 1921 года отменялось действие ст. 8 Туркманчийского договора. И стороны согласились на равных правах использовать просторы Каспийского моря для судоходства, торговли и других целей.

В то время другим направлением считалась дорога, проходившая из Анзали, через Рашт – Казвин до Тегерана, по которой привозили товары поступающих из портов Каспийского моря. На северо-западном направлении другая дорога связывала Россию с городами Астара – Ардебил, до Тебриза. С конца 90-х годов XIX века, во всех прикаспийских городах российской стороны все ключевые посты, связанные с торговлей товаров и галантерейными, бакалейными изделиями (магазины и рынки), принадлежали иранским купцам и мигрантам [8,с.479]

После строительства железной дороги вдоль Каспийского моря со стороны России увеличился объём экспорта риса из Ирана в Россию [9,с.121].

А внутренние дороги среднеазиатских ханств были связаны друг с другом. Особенно: Хива – Коканд, Хива – Бухара, Хива – Кунгурат побережье Аральского моря, Хива – Фатанак, Бухара – Герат, Бухара – Мерв, Бухара – Самарканд – Ташкент[10,с.511]. Среди всех государств, которые были связаны с Центральной Азией, Россия занимала первое место. Караваны, шедшие из Хивы в направлении Астрахани и Оренбурга, также курсировали в целях торговли. Другие караваны курсировали по маршруту Ташкент - Оренбург – Кызыл-Джар (Петропавловск). Иногда караваны путешествовали по маршруту Хива-Астарабад-Дарагузар, далее был Иран. Были караваны, которые шли из Бухары через Мерв в Мешхед для ведения торговли [5,с.121].

Создание регулярных морских маршрутов на Каспийском море начиная с 1860 года, формирование железнодорожной инфраструктуры и связанные с ней объекты начиная с 1870 года, строительство железной дороги Батуми – Тифлис – Баку, установление железнодорожного сообщения по маршруту Астрахань-Красноводск-Ашхабад-Бухара-Самарканд-Ташкент и завершение строительства железной дороги по маршруту Оренбург-Ташкент в первой декаде XX в. сыграли немаловажную роль в налаживании торговых отношений между Россией.

Таким образом, на основании архивных дат и полученных документов можно сделать вывод о том, что торгово-экономические пути Ирана, царской России и Средней Азии развивались и процветали в XIX в. и первой четверти XX в. водным и железнодорожным транспортом.

## ЛИТЕРАТУРА:

1. Баримани, А. Даря-е Хазар е даря-ё Мазандаран/А.Баримани.- Тегеран: Рангин, 1947. – С. 59.
2. Марказе аснад ва хадамате пажухеши-е Вазорате умуре хориджа-Ирон. Папка №19, дело №10, док. 1886 г. (письма Носреддин-шаха); Марказе аснад ва хадамате пажухеши-е Вазорате умуре хориджа. Папка №4, дело №24, док.1980 года(обращение иранской стороны о порядках мореплавания).
3. Созмоне аснод ва китобхона-е милли-е Ирон. П. 722, т.4, д № 240004046.
4. Сазмане аснади Китабханае миллие Иран. Документ № 240004062, Папка № 722 дж 4 аа
5. Вамбери, А. Путешествие по Средней Азии/А.Вамбери.- Москва: Восточная литература, 2003. - С. 176.
6. Марказе аснод ва хадамоте пажухеши Вазорати умури хориджа. Фонд 19, дело 13, документ 1904. 12 октябри 1813 и 21 февралы 1828 гг.
- 7.Марказе аснод ва хадамоте пажухеши Вазорати умури хориджа-е Ирон. Фонд № 19, дело №10, документ 1886.
- 8.Керзон, Джардж. Ирон ва казия-е Ирон. Перевод на персидский Г.В. Мазандарани/Дж.Керзон.-Техрон. Илм ва фарханг, 1994 - С. 475.
9. Мотуев, О.М. Таърихчаи хузури ирониёни мухочир дар Осиёи Марказӣ дар нимаи дувуми садаи XIX ва оғози садаи XX. - Журнал “Центральная Азия и Кавказ”. -№3, 1371.-С.128
- 10.Энтнер, Мервин Л. Равобити бозаргонии Рус ва Ирон 1828-1914. Тегеран: “Мавкуфоти Афшори Язди”, 1369 х.с. (1953н.э.)–С.121

## REFERENCES:

1. Barimani, A. The Khazar-River and Mazandaran-River/A.Barimani.-Tehran: Colour, 1947. - P. 59.
2. The Statistical and Research Centre under the Ministry of Foreign Affairs in Iran. – F.19, - C.10, - D. 1886 (letters from Nasriddin-Shah); The Statistical and Research Centre under the Ministry of Foreign Affairs in Iran. – F.4, -D.24, -Sh.1980 (request from the Iranian side on navigation procedures).
- 3.Statistical Union and National Library in Iran. - P. 722, t. 4, d.240004046.
- 4.Statistical Union and National Library in Iran. - D.240004062, - F.722. – Sh.4 aa
- 5.Vamberi, A. Traveling in Central Asia/A.Vamberi.–M.: Oriental Literature, 2003. – 176 p.
- 6.The Statistical and Research Centre under the Ministry of Foreign Affairs in Iran. – F. 19, - C.13, - Sh.1904. October 12, 1813, February 21, 18.
- 7.The Statistical and Research Centre under the Ministry of Foreign Affairs in Iran. – F. 19, - C.10, - sh.1886.
- 8.Kerzon, Jarge. Iran and Iranian Casia. Translated into Persian by G.V. Mazandarani/ Jarge Kerzon. – Tehran: Science and Culture, 1994. – 475 p.
- 9.Motuyev, O.M. The History of Iranian Migration Movement in Central Asia Referring to the second Half of the XIX-th and the Beginning of the XX-th Centuries. Journal of “Central Asia and Caucasus”. No. 3, 1371hijra. – 128 p.
- 10.Entner, Mervyn L. Commercial Ties between Russia and Iran Referring to 1828-1914. - Tehran: Mavkufoti Afshori Yazdi, 1369/1953. – 121 p.