

Т.В. Павлина*

**БЕЗОПАСНОСТЬ ТОРГОВЛИ И ТАМОЖЕННЫЕ
УЧРЕЖДЕНИЯ НА КАСПИИ В XIX ВЕКЕ**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-3
УДК 339.5+35.071+94(47)

Выходные данные для цитирования:
Павлина Т.В. Безопасность торговли и таможенные учреждения на Каспии в XIX веке // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 35–48. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-03.pdf>

T.V. Pavlina*

**TRADE SECURITY AND CUSTOMS INSTITUTIONS
IN THE CASPIAN SEA IN THE 19TH CENTURY**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-3

How to cite:
Pavlina T.V. Trade Security and Customs Institutions in the Caspian Sea in the 19th Century // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 35–48. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-03.pdf>]

Abstract. The Caspian region is one of the oldest trade intersections of Eurasia. Its modern “reset” as a cross-border trade route updates attention to the issues of ensuring the security of foreign trade activities in the region and their study in historical retrospect, especially since this issue, which is extremely important for understanding the peculiarities of the historical development of the countries of the Caspian region, has not received proper coverage in historiography. Special attention in this regard deserves the 19th century, which became one of the turning points of the political and socio-economic history of the Caspian littoral states. Its landmark event was the complete transition of the Caspian Sea under the jurisdiction of Russia. The accession to the Russian Empire of the territories of Transcaucasia, which had significant foreign trade potential, the aggravation of the foreign policy situation in the Caspian region and, as a result, threats to the stable development of traditional foreign economic relations demanded that the Russian government develop measures aimed at creating safe conditions for their implementation. An important role in the process was assigned to customs institutions, the creation and activities of which in new territories in the conditions of the Russian-Persian wars of 1804–1813 and 1826–1828 were associated with significant difficulties. The article gives an overview of the main measures of the Russian government to ensure foreign trade security in the region during the indicated period, the nature and results of this activity are revealed, the role of customs institutions in their achievement and the specifics of the tasks they solve are shown.

Keywords: Russian Empire, Caspian region, 19th century, foreign trade, security, Customs agencies.

The article has been received by the editor on 24.03.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. Каспийский регион является одним из древнейших торговых перекрестков Евразии. Современная его «перезагрузка» в качестве трансграничного торгового маршрута актуализирует внимание к вопросам обеспечения безопасности внешнеторговой деятельности в регионе и их изучению в исторической ретроспективе, тем более что данная проблематика, имеющая чрезвычайно важное значение для понимания особенностей исторического развития стран Каспийского региона, не получила должного освещения в историографии. Особого внимания в этой связи заслуживает XIX в., ставший одним

* Татьяна Викторовна Павлина, кандидат исторических наук, Российский новый университет, Москва, Россия, e-mail: tatyana_pavlina@mail.ru
Tatyana Viktorovna Pavlina, Candidate of Historical Sciences, Russian New University, Moscow, Russia, e-mail: tatyana_pavlina@mail.ru

из переломных этапов политической и социально-экономической истории прикаспийских государств. Знаковым его событием стал полный переход Каспийского моря под юрисдикцию России. Присоединение к Российской империи территорий Закавказья, обладавших значительным внешнеторговым потенциалом, обострение в связи с этим внешнеполитической ситуации в Каспийском регионе и, как следствие, угроз стабильному развитию традиционных внешнеэкономических связей потребовали от российского правительства выработки мер, направленных на создание безопасных условий для их осуществления. Важная роль в реализации этих мер отводилась таможенным учреждениям, создание и деятельность которых на новых территориях в условиях ведения русско-персидских войн 1804–1813 и 1826–1828 гг. были сопряжены со значительными сложностями. В статье дан обзор основных мероприятий российского правительства по обеспечению внешнеторговой безопасности в регионе в означенный период, выявлены характер и результаты этой деятельности, показаны роль таможенных учреждений в их достижении и специфика решаемых ими задач.

Ключевые слова: Российская империя, Каспийский регион, XIX век, внешняя торговля, безопасность, таможенные учреждения.

Статья поступила в редакцию 24.03.2022

Успешное развитие евразийского пространства невозможно представить без Каспийского региона. Обладая уникальными ресурсами и являясь, по сути, геополитической осью Евразии¹, он издавна служит торговым перекрестком, соединяющим интересы производителей, перевозчиков и потребителей товаров всего континента.

Современная «перезагрузка» Каспия в качестве трансграничного торгового маршрута дает импульс развитию сотрудничества стран Каспийского региона, включению их в глобальные инфраструктурные проекты. Это имеет особое значение для Российской Федерации, позволяя вывести на новый уровень ее транзитный потенциал, экономику прикаспийских областей, укрепить свое присутствие на данном геополитическом и экономическом пространстве, в том числе как гаранта его безопасности. Достижение указанных целей невозможно без налаживания эффективных коммуникаций прикаспийских стран в сфере таможенного регулирования трансграничных перевозок². От этого напрямую зависит безопасность внешне-торговой деятельности на Каспии, т.е. такое состояние ее защищенности от внешних вызовов, рисков и угроз, которое обеспечивает оптимальные условия для реализации национальных приоритетов развития государства и выполнения его международных обязательств. Без этой составляющей немыслимо достижение им устойчивой экономической безопасности. В этом убеждают не только сегодняшние экономические реалии, но и историческое прошлое Каспийского региона.

Особого внимания в части, касающейся обеспечения безопасности внешней торговли на Каспии, заслуживает опыт Российской империи, под юрисдикцией которой в XIX в. находилось это море. Анализ его дает возможность уяснить характер, содержание и направленность этой деятельности, оценить ее результаты и роль таможенного ведомства и иных государственных структур в их достижении.

¹ Большой Каспий в системе нового мирохозяйственного уклада в условиях социетальной безопасности / выступление ректора Астраханского государственного университета К.А. Маркелова на экспертной встрече «Безопасность Каспийского региона: вызовы и перспективы», организованной Аналитическим центром Российского общества политологов 11 ноября 2020 г. // Каспийский вестник [Электронный ресурс]. URL: <http://casp-geo.ru/bolshoj-kaspij-v-sisteme-novogo-mirohozyajstvennogo-uklada-v-usloviyah-sotsietalnoj-bezopasnosti/> (дата обращения: 01.03.2022).

² О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/ (дата обращения: 01.03.2022).

Проведение исследования по данной теме представляется тем более актуальным, что она до настоящего времени не получила должного освещения в историографии. Комплексного труда на эту тему не создано. В работах ряда авторов, обращавшихся к материалам таможенных учреждений Каспийского региона XIX в.³, аспекты их деятельности, связанные с реализацией мер российского правительства в сфере обеспечения безопасности внешней торговли, не затрагивались либо освещались фрагментарно. Между тем без осмысления этой проблематики не будет достаточно полным и глубоким понимание условий и особенностей осуществления внешнеторговой деятельности на Каспии на одном из переломных этапов политической и социально-экономической истории прикаспийских государств, причем не только основных его акторов в лице России и Ирана, но и Азербайджана, Казахстана и Туркмении, а также тесно связанных с ними географически и исторически Армении и Грузии, территории которых вошли в XIX в. в состав Российской империи.

В настоящей статье представлены результаты специального исследования данной темы на основе как ранее опубликованных, так и неопубликованных источников XIX в., включающих законодательные акты и делопроизводственную документацию центральных и местных органов управления, военного, дипломатического и финансового ведомств Российской империи. Часть из них, относящаяся к таможенным учреждениям Бакинского карантинно-таможенного округа, впервые вводится в научный оборот.

Вхождение закавказских территорий в XIX в. в состав Российской империи потребовало адаптации российской таможенной системы к новым условиям с учетом местных таможенных традиций. Формирование и развитие последних во многом определялось близостью торговых путей мирового значения и стремлением разных народов к обладанию ими. С направлениями этих путей, как отмечает М.Х. Гейдаров, некогда совпадали главные направления великих переселений и крупных походов сельджуков, монголов и тимуридов. Удержание господства над ними было невозможным без решения вопросов их защиты и охраны. Так, завоеватель Тимур в одном из писем турецкому султану Баязиду I прямо заявлял, что он как полноправный представитель «чингизидов» намерен обеспечить должную безопасность торговых путей, поскольку не озаботившийся этим джалаиридский правитель Ахмад привел их и торговлю страны в упадок⁴.

Система безопасности включала ряд гарантированных правителем территории мер: выдачу купцам тарханских грамот на беспрепятственное прохождение караванов к месту назначения, сопровождение и доставку грузов уполномоченными лицами, предоставление охраняемых караван-сарая для складирования и реализации товаров и др.⁵ Действия эти сопровождалась взиманием с торговцев специальных таможенных пошлин (так называемых рахтаров и др.), которые компенсировали затраты правителей на содержание и охрану торговых путей и обеспечивали весомую статью их доходов.

Названные меры способствовали повышению уровня безопасности местных торговых маршрутов и стабильности внешнеторговой деятельности, хотя многое зависело от сбалансированности применяемых правителями территорий таможенных тарифов, в чем убеждает

³ Джафаров Н.С. Таможенные службы России в Дагестане: Два столетия и 15 лет. Махачкала, 2007; Имашева М.М. Торговля России со странами Востока через Астрахань в первой половине XIX века: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Астрахань, 2004; Мусаев М.А. Торговля гор. Баку в XIX веке (1800–1883 гг.): автореф. дис. ... канд. экон. наук. Баку, 1964; Оздамирова Э.М. Таможенная политика российского государства в отношении персидского купечества на астраханском направлении русско-азиатской внешней торговли в первой половине XIX века // Вестник Волжского университета имени В.Н. Татищева. 2015. № 4. С. 242–248; Пирова Р.Н. Персидское купечество и астраханская таможня в первой половине XIX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 12. Ч. 3. С. 126–128; Пирова Р.Н. Привилегированный характер персидского предпринимательства в Астрахани в XIX в. // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2018. № 1 (45); Таможенное дело на Юге России: история и современность. Историко-документальное издание. Ростов н/Д., 2012; Customs service of Azerbaijan: historic traditions and modernity. Baku, 2007.

⁴ Гейдаров М.Х. Торговля и торговые связи Азербайджана в позднем средневековье. Баку, 1999. С. 104.

⁵ Кисловский Ю.Г. История таможенного дела и таможенной политики России. М., 2004. С. 66.

следующий пример. Русский купец Ф. Котов, совершивший в 1623 г. по поручению казны торговую поездку из Астрахани в Персию, с досадой отмечал в путевых записках, что в Тарках на Северном Кавказе и в Дербенте с купцов взымали «великие пошлины», поэтому торговые суда, чтобы избежать тягостных таможенных сборов, приставали к пустынным берегам. Но здесь их обычно настигали разбойничьи шайки и забирали имевшиеся товары⁶. Часто жертвой разграбления становились и корабли, потерпевшие крушение. Особенную опасность в этом отношении представляло западное побережье Каспийского моря, усеянное подводными камнями и мелями.

С подобными проблемами и необходимостью их эффективного решения на Каспии вплотную столкнулись правящие круги Российской империи в начале XIX в., когда со вступлением на престол Александра I идея развития азиатского направления вновь оказалась в центре внимания.

«Отечеству нашему предопределено развиваться не на Западе, а на Востоке. В эту сторону должна обратиться вся деятельность России – и торговая, и нравственная, и политическая», – раскрывал идеи того времени позднее генерал-лейтенант И.Ф. Бларамберг⁷. Одним из весомых результатов такой многосторонней деятельности явилось присоединение в 1801 г. Восточной Грузии и позднее ханств Северного Азербайджана, открывшее перед Россией впечатляющие «коммерческие виды»⁸.

Однако эти события обострили отношения России с давним партнером – Персией, раздираемой в рассматриваемый период феодальными междоусобицами. Это происходило и под влиянием Англии, озабоченной укреплением российских позиций в Азии. Конфликт развивался и дважды переходил в стадию войны между странами в 1804–1813 и 1826–1828 гг. Все это негативно отражалось на состоянии торговых отношений между странами и их безопасности.

Показателен в плане понимания сложившейся к началу XIX в. ситуации в этой сфере всеподданнейший доклад генерал-лейтенанта Б.Ф. Кнорринга от 11 апреля 1800 г., в котором он сообщал государю о намерении персидского правителя Баба-хана овладеть Баку, «ибо город сей... много бы доходов ему приносил как пошлинами, так и нефтью и солью». Впрочем, поводом для вмешательства Баба-хан называл не ресурсы Баку, а поступившие к нему жалобы персидских купцов на бакинского правителя Хусейн-Кули-хана, захватившего их товары с погибшего у магштатских берегов российского судна. С жалобами на аналогичные действия бакинского хана в отношении своих подданных, кубинских жителей, обратился и правитель Дербента Шейх-Али-хан⁹.

Случаи захвата товаров с торговых судов в этот период имели место у берегов Баку неоднократно. В большей степени российское правительство волновал тот факт, что подобные и иные случаи произвола происходили с его подданными. Для возмещения ущерба, нанесенного им такими действиями, требовались значительные усилия.

Например, один из таких случаев, связанный с отнятием у русских купцов «под жестокими побоями немалой суммы денег», вынудил представителей российской стороны не ограничиваться «миролюбивыми» способами. Лишь после осуществления каспийской флотилией 6 февраля 1800 г. «бомбардирады» г. Баку его правитель Хусейн-Кули-хан признал себя виновным в «насильственных своих с русскими купцами поступках», доставил им полное во всем удовлетворение, в том числе за имевшиеся перед ними «с давняго времени на векселях долги», обязался письменно выполнять правила справедливого обращения с ними¹⁰.

Важным для себя российские власти считали также требовать удовлетворения от бакинского хана и для дагестанских купцов за «пограбленные» подданными Хусейн-Кули-хана товары из их потерпевших крушение судов. Например, по одному из таких случаев, описанному в письме главноуправляющего Грузией П.Д. Цицианова графу А. Воронцову от

⁶ Гейдаров М.Х. Торговля и торговые связи Азербайджана в позднем средневековье... С. 104.

⁷ Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 846. Оп. 16. Т. 3. Д. 18297. Л. 5 об. – 6.

⁸ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 13. Оп. 2. Д. 1072. Л. 1 б.

⁹ Акты, собранные Кавказскою археографическою комиссиею (АКАК). Тифлис, 1866. Т. 1. С. 676–678.

¹⁰ АКАК. Т. 1. С. 639; Т. 2. С. 757.

13 декабря 1802 г., российская сторона добивалась для них возмещения ущерба на сумму 10 тыс. руб.¹¹ При этом она исходила из убеждения, что торговля есть единственное средство сближения с горскими народами¹² и отвлечения их от разбоев.

Правда, здесь ситуация складывалась весьма неоднозначно ввиду междоусобиц местных правителей, что наглядно иллюстрирует следующий пример. 6 ноября 1801 г., не доходя двух миль до Дербента, «при берегах» владения уцмья каракайтахского потерпело крушение судно астраханского купца индийского происхождения М. Терендасова. Русский консул в Баку М.Д. Скибиневский получил информацию «о сем несчастье» лишь через 25 дней. За это время часть товаров с судна была вывезена на судовой лодке членами экипажа в Дербент, часть забрана уцмиевыми людьми. «На знатную сумму денег и вещей» оказалось в руках подданных и братьев бакинского хана, Мехти-Кули и Мирза-Мамед-хана. Сложность состояла и в том, что место гибели судна находилось от Баку не ближе 400 верст, «да и дорога туда всегда опасна»¹³.

Посланный нарочным с письмами консула к дербентскому правителю Ших-Али-хану и уцмию каракайтахскому Рустем-хану астраханский купец Телетов сумел заручиться их поддержкой в возврате судна, судовых припасов и товаров. Однако когда Телетов «с уцмиевыми людьми приехал к тому месту, где судно на мели остановилось недалеко от берега, то застал 700 уже лезгинов из дер. Башлы, набежавших к судну с топорами, и все судно нарубили, а припасы и железо растаскали; потом бросились было ограбить и самого Телетова, но ускакал он вместе с дербентцами, в провожатые данными от Ших-Али-хана». «Оные грабители считают себя неподвластными уцмию и управляютя одними советами духовенства своего», – комментировал происшедшее М.Д. Скибиневский в письме министру иностранных дел А.Р. Воронцову 31 декабря 1802 г. Воспользовавшись ситуацией, Ших-Али-хан и Рустем-хан отложили возвращение находящихся у них товаров «до того времени, покуда... лезгинцы не будут принуждены к удовлетворению». И хотя «неотступными» усилиями М.Д. Скибиневского удалось добиться возвращения купцу М. Терендасову товаров и судовых припасов на 6 тыс. руб.¹⁴, даже его широких консульских полномочий было недостаточно для полноценной защиты интересов российских подданных.

Главнуправляющий Грузией П.Д. Цицианов, подключившийся к решению проблемы, сетовал в докладе императору 8 января 1803 г. на бесплодную месячную переписку с горскими дагестанскими владельцами и поморскими ханами: «...не имею я от них инаго удовлетворения как отсрочивание, то извинения, в неповиновении их подданных заключающияся, то страшное уменьшение в количестве товаров». В итоге он вынужден был пойти на приостановку выплаты императорского жалованья уцмию каракайтахскому до полного возвращения им захваченных товаров¹⁵.

Немногим ранее, 26 декабря 1802 г., во исполнение высочайшей воли императора и при активном участии П.Д. Цицианова в Георгиевске было подписано «постановление на дружеский союз и согласие между персидскими ханами и горскими владельцами», в которое, в целях ограждения российских купцов от грабежей, была включена специальная пятая статья о кораблекрушениях¹⁶.

Позднее продолжающиеся «в границах уцмья каракайтахского с давняго времени» бесчинства заставили подкрепить эти меры военным и административным воздействием. Как сообщалось в рапорте от 22 ноября 1812 г., войско под командованием генерал-лейтенанта Н.М. Хатунцева явилось в резиденцию уцмья близ села Башлы. Хозяину ее было предъявлено требование, «чтоб дороги в границах уцмийского владения для проезжих из Кизляра и Тарков в Дербент и из онаго в те места купцов и всякаго звания людей были обеспечены всякою безопасностью со стороны грабежей и разбоев». В противном случае на нарушителей,

¹¹ АКАК. Т. 2. С. 728.

¹² АКАК. Т. 6, ч. 1. С. 203.

¹³ АКАК. Т. 2. С. 756–757.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же.

¹⁶ Там же. С. 780.

помимо «неминуемого наказания их силою российского оружия», возлагалось обязательство каждому ограбленному в их землях российскому подданному возместить ущерб в двойном размере¹⁷.

В целях обеспечения безопасного следования торгующих практиковалось военное сопровождение торговых караванов «сильным конвоем с пушкою». К этому привлекались и ресурсы лояльных России ханов. Так, говоря о пользе присоединения Ширванского владения к России, П.Д. Цицианов отмечал: «...оным чрез Баку между Грузией и Астраханью восстановится торговая связь», приходящие из Астрахани в Баку товары будут «на отчете Мустафа-хана Ширванского препровождены со всею безопасностью до Шекинского владения, где встречать будет уже подобные караваны отряд войск, в оном квартирующий...»¹⁸.

При этом сами военные признавали, что использование сухопутных торговых перевозок именно ввиду их небезопасности дорого и затруднительно. «И потому важных провозов никогда быть не может, кроме самых пустых», ведь главнейшая торговля Персии с Россией производится морем. В этой связи именно Баку, обладавший лучшей гаванью на Каспийском море, представлялся российским властям «удобнейшим местом для привлечения персидской торговли и для оживотворения внутренней промышленности Грузии, Ширвана и Дагестана»¹⁹.

К надлежащему обустройству этого места российские власти приступили сразу же «по покорению г. Баку». В декабре 1806 г. сюда был направлен капитан-лейтенант Михайлов, которому совместно с командиром российской эскадры Е.В. Веселаго поручалось исследовать с «вернейшим» промером имеющуюся гавань, определить «выгоды ея» и неудобства, предложить способы улучшения и удобное место для «поправки судов и других работ, до адмиралтейской части относящихся». Одним словом, не упустить из виду ничего, что относиться будет «до выгод и безопасности» теперь уже российской гавани²⁰. Помимо этого, планировалось возобновление деятельности караван-сараев от Баку до Дербента и Кизляра²¹.

Однако продолжающаяся с 1804 г. Русско-персидская война вносила коррективы и в эти планы, и в торговые связи двух стран. В крепости Бакинской надлежало соблюдать «всю военную осторожность», следить, чтобы на персидских судах, приходящих в гавань, не имелось на вооружении фальконетов и свыше трех ружей. Имеющееся оружие по приходу судна сдавалось эскадронному командиру, где оно хранилось до момента убытия²².

Столкнулись с ограничениями и российские купцы, намеренные после доставки в Баку провианта из Астрахани, загрузив суда бакинской нефтью и солью, следовать в персидские порты. Несмотря на уверения в том, что они могут это делать «с безопасностью», «по давнишнему знакомству и обращению в тех местах»²³, разрешения на это не давалось, на что у российских властей имелись веские основания. В частности, от очевидцев событий стало известно, что 29 сентября 1808 г. четыре российских шкоута, принадлежащих астраханским купцам Сужаеву, Исаеву и Лебедеву, по указанию гилянского правителя Мирза-Мусы были задержаны с экипажами на Энзелинском рейде²⁴. Это могло угрожать владельцам полной потерей собственности.

В целях противодействия таким задержкам, нарушавшим нормальный ход торговли двух стран, стал практиковаться следующий способ: разрешалось отпускать русские суда к персидским берегам только в том случае, когда в нашей гавани будет превышающее их число персидских судов. «Тогда и опасаться задержания судов сих персиянами нечего, ибо в таком случае взаимно и персидския могут быть задержаны в нашей гавани»²⁵. Для наблюде-

¹⁷ АКАК. Т. 5. С. 617–618.

¹⁸ АКАК. Т. 2. С. 243, 674–675.

¹⁹ АКАК. Т. 3. С. 41–42.

²⁰ Там же. С. 350.

²¹ Там же. С. 49.

²² Там же. С. 353.

²³ Там же. С. 351–352.

²⁴ Там же. С. 495.

²⁵ Там же. С. 352.

ния за порядком, установленным в отношении торговли, в Энзели было послано военное судно в дополнение к двум ранее «отряженным... от Астраханского порта для доставления безопасности российскому купечеству, торгующему в Персии»²⁶.

Тем не менее вынужденные ограничения торговли все-таки повлекли нежелательные последствия. Объемы товарооборота (прежде всего бакинской нефти как главного источника доходов) и казенных поступлений по сравнению с показателями времен ханского правления заметно сократились. «Хан имел лучший доход с товаров, привозимых из Астрахани. Ныне ж в течение 8 месяцев ни одного судна с товарами оттуда в Баку не приходило. <...> белой нефти продано только на 244 р. 20 к., потому что она вывозима была прежде в Россию, а ныне совсем не было из Астрахани покупателей», – сообщалось в рапорте И.В. Гудовичу 22 августа 1807 г.²⁷

Очевидно, ситуация требовала и пересмотра таможенных порядков. Применение ханской системы таможенного обложения (более лояльной по сравнению с российской) не обеспечивало роста казенных доходов, тем более что сбор их производился силами военных (к этому, согласно источникам, были привлечены штабс-капитан Логвиненков и бакинец Манаф-бек). В связи с этим высказывались небезосновательные предположения о том, «что, может быть, персияне опасаются нашего флота, состоящего в гавани». Сухопутная же торговля в приобретенных персидских провинциях затруднялась «непомерною пошлиною во всех ханствах»²⁸.

Между тем решение таможенных вопросов на этих новых территориях долгое время откладывалось. Если в Грузии таможенные учреждения были открыты в 1803 г., то здесь создание «оных» признавалось «рановременным и невозможным», пока границы с Персией не определены и «содержатся на военной ноге», отсутствуют обустроенные пристани, сохраняются рахтарные сборы для владельцев добровольно присоединившихся ханств²⁹.

25 января 1807 г. император подписал указ Правительствующему сенату об учреждении портовой таможни в Баку³⁰. Показательно, что одним из первых ее мероприятий после официальной церемонии открытия в августе 1809 г. стала постройка на средства из таможенных доходов удобной и безопасной пристани для торговых судов. Это обосновывалось тем, что «во время сильных ветров от моря бывает на берег большое волнение, чрез которое лодки никак не могут за неимением пристани подходить к берегу, а пристают в закрытые места от ветров. И хотя в тех местах от таможни и имеется досмотр, но иногда могут съезжающие что-либо тайно провезть». Таким образом, постройка пристани предназначалась и для предотвращения контрабанды³¹.

Вместе с тем на первых порах деятельность Бакинской таможни в большей степени определялась требованиями не экономической, а военной безопасности, что не могло не отражаться и на состоянии торговли в курируемом ею регионе. Так, ревностное исполнение местным военным начальством предписаний высшего руководства о «прервании... непозволительных тайных сношений с заграницею» привело к фактическому запрещению торговли с Персией в Бакинском порту. Вследствие этого, например, бакинскому купечеству, заготовившему в 1812 г. «с лишком на 200 т. р. шафрану, марены и других произведений» для отпуска в Персию сделан был «важный подрыв и разорение». Бакинский откупщик Тарумов, «коего нефть и соль идет в одну Персию», понеся значительный убыток, подал просьбу о расчете. В итоге казна «по таможне Бакинской лишилась своих доходов»³².

Указывая подчиненным на недопустимость таких «непозволительных препятствий... торговле», главнокомандующий на Кавказе Н.Ф. Ртищев 26 ноября 1812 г. предписывал «немедленно возобновить отпуск в Персию всех произведений того края на прежнем

²⁶ АКАК. Т. 2. С. 748; Т. 3. С. 492.

²⁷ АКАК. Т. 3. С. 356.

²⁸ Там же. С. 352, 357–358.

²⁹ Там же. С. 42.

³⁰ Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ РИ). Собр. 1. СПб., 1830. Т. 29. № 22434.

³¹ РГИА. Ф. 19. Оп. 3. Д. 149. Л. 18 об. – 19.

³² АКАК. Т. 5. С. 590.

положении, равно как и привоз персидских произведений». При этом он ориентировал и на получение точных сведений о персидских купцах («нет ли между ними... праздных людей, приезжающих только для шпионства»), а также строгое наблюдение за тем, «чтобы на купеческих судах или при караванах не укрывались люди неизвестные, либо наши подданные тайным образом без ведома начальства не отлучались за границу»³³.

С началом деятельности Бакинской таможни, внедрившей российскую систему таможенного обложения, выявились проблемы, напрямую связанные уже с экономической безопасностью. «Избегая платежа следующих в казну Е.И.В. пошлин», купцы, ранее провозившие товары «через Баку в Ширван, Шику, Кубу, Дербент, и из тех мест в Дагестан», переориентировались на Низовую пристань в Кубинском владении и Сальяны в Ширване³⁴.

Особой популярностью среди персидского купечества пользовалась вторая пристань. «Чуждаясь таможенных обрядов» российского образца, оно отправляло свои товары в Сальяны, принадлежавшие ширванскому Мустафе-хану, который сохранил прежние права на взимание рахтаров в своих владениях. Чтобы предотвратить возникающий в связи с этим ущерб казне, для осмотра привозимых товаров и взыскания узаконенных пошлин в Сальяны был откомандирован чиновник Бакинской таможни с солидной поддержкой в виде двух рот военных и судна для крейсирования каспийских берегов. Однако меры сии оказались неэффективными в условиях наличия множества речек и протоков, позволяющих мелким персидским судам проходить в Сальяны незаметно и отсюда, минуя «наши таможни», провозить товары «в другия ханства и к горским жителям». Таким образом, казна лишалась важного дохода, а обогащались «токмо ханы, которые, всякий на своей границе, берут с них... без досмотра тюков рахдары»³⁵.

Стала очевидной еще одна серьезная угроза. С учреждением таможен в Тифлисе и Баку и снятием таможенной цепи на Кавказской линии открылся свободный провоз товаров из России в Грузию и присоединенные персидские ханства, откуда в свою очередь беспрепятственно стали поступать в Россию в большом количестве персидские товары под именем «изделий покоренных нами провинций». Это привело к вывозу «безчисленного количества российской монеты во внутренность Азии чрез приобретенный нами край», т.е. к нарушению платежного баланса страны³⁶.

Для отвращения «сего зла» требовалось учредить таможенные заставы, без которых действия таможен в Баку и Тифлисе представлялись министру финансов России Д.А. Гурьеву «совершенно бесполезными». Заключенный в Гюлистане в 1813 г. мирный договор, утвердивший границу с Персией по реке Аракс, позволил перейти к практической реализации этой идеи и «введению в сей край» полноценного таможенного надзора³⁷. Важно, что с подписанием договора Россия получила исключительное право на содержание военного флота на Каспийском море, а значит, и особые гарантии безопасности внешнеторговой деятельности.

Создание таможенной цепи на Кавказе и за Кавказом способствовало более эффективному решению еще одной важной задачи. Специфической угрозой безопасности Каспийского региона в рассматриваемое время являлись инфекционные заболевания (чума, холера), завозимые, как правило, из Турции и Персии. «По преданиям, ...доселе не проходило 3 лет, чтоб она где либо не показалась», – сообщал П.Д. Цицианов о чуме и называл главный путь ее попадания на территорию региона – «с товарами», тем более что «все тюки здесь употребляемы из шерстяной материи, не считая ввоза большого количества хлопчатой бумаги...»³⁸.

Частые эпидемии, имевшие место в этом регионе, не могли не отражаться на торговле и таможенных сборах. Так, к примеру, в отчете от 7 марта 1808 г. прямо сообщается, что

³³ АКАК. Т. 5. С. 590.

³⁴ РГИА. Ф. 19. Оп. 3. Д. 149. Л. 16–16 об., 24 об.

³⁵ АКАК. Т. 5. С. 322.

³⁶ Там же.

³⁷ Там же.

³⁸ АКАК. Т. 2. С. 243.

«существующая в Астрахани заразительная болезнь сделала подрыв бакинской торговли, отчего и сбор таможенный в Баку уменьшился»³⁹.

Справедливости ради отметим, что упомянутая выше эпидемия бубонной чумы, охватившая Астрахань летом 1807 г., не имела таких негативных последствий для самой Астраханской таможни. Благодаря принятым ее руководством мерам предосторожности здесь удалось сохранить и купечество от убытков, и пошленные сборы, несмотря на обширный отпуск товаров и многочисленность торговцев «разных наций»⁴⁰.

Таким образом, безопасность торговли, торгующих и, в конечном итоге, здоровье общества во многом зависели от эффективности деятельности таможенных учреждений. Между тем в течение долгого времени защитой от распространения инфекционных заболеваний в Закавказье занимались разные структуры. В частности, на российского консула в Персии возлагалась обязанность «иметь всегда верное и точное известие, нет ли где в Персии или в пограничных сему государству местах опасных болезней, а паче мороваго поветрия». В случае подтверждения информации о наличии таких заболеваний ему надлежало следить, «чтоб ни людей, ни товаров оттуда в Россию отпускаемо не было». Каждый корабельщик не мог быть отпущен из Энзели в Россию без полученного у консула свидетельства в том, что «он и служители его, и пассажиры... и погруженные на судно его товары и вещи, все здоровы». Приходящие в российские порты без такого свидетельства купеческие суда могли быть «принуждены... без надобности выдерживать продолжительные и трудные карантинны»⁴¹, что вызывало ропот торгующих в связи с задержкой в делах и дополнительными расходами и не могло не отражаться на ценах товаров в крае.

Заметим, что и сам российский консул скептически относился к учреждению карантинных, в том числе в Баку. Опираясь на многолетний опыт работы в Персии, он указывал на легкомыслие и упрямство судовщиков в исполнении распоряжений правительства по вопросам безопасности. Пустившись в море, они направят судно к тому берегу, который будет в стороне карантина, и найдут для этого много причин: «наипаче бурю на море, принудившую их искать спасения у ближайшаго берега» или течь, «в судне оказавшуюся». Пассажиры, приняв товары, также последуют мимо карантина каждый в свое место. Таким образом, заключал консул, все заботы правительства и издержки, «на сей предмет предполагаемая», останутся тщетными⁴².

Разрешить часть вышеназванных проблем смогло объединение в одном ведомстве двух тесно связанных с внешней торговлей направлений деятельности (таможенного и карантинного), позволявшее, в том числе, обеспечивать оперативную силовую поддержку карантинных мероприятий. 4 мая 1847 г. было Высочайше утверждено Положение об устройстве, действиях и управлении частей: карантинной и таможенной на Кавказе и за Кавказом. Соединение этих частей имело целью «охранение» от эпидемий «как Закавказскаго края, так и внутренних губерний России со стороны Кавказа».

На западном берегу Каспийского моря эти задачи были возложены на Бакинское карантинно-таможенное правление. В зону его деятельности входили Бакинская таможня с Бакинским карантинном, Сальянская и Астаринская карантинно-таможенные заставы и восемь постоянных карантинно-таможенных постов с расположением по берегу Каспия от Дербента до Ленкорани. В них прибывающие из Персии товары должны были под надзором служащих выдержать необходимый для карантинного очищения срок и пройти все необходимые таможенные формальности⁴³.

По объемам ввоза таких товаров Бакинское карантинно-таможенное правление занимало в то время лидирующие позиции в Закавказье. Так, в 1852 г. было ввезено в Баку

³⁹ АКАК. Т. 3. С. 357–358.

⁴⁰ РГИА. Ф. 13. Оп. 2. Д. 1409. Л. 2–3, 12 об. – 13.

⁴¹ АКАК. Т. 1. С. 680; Т. 3. С. 45.

⁴² АКАК. Т. 3. С. 45.

⁴³ ПСЗ РИ. Собр. 2. СПб., 1848. Т. 22. № 21169.

их на сумму более 460 тыс. руб. Наибольшие объемы приходились на бумажные, шелковые и шерстяные изделия, бумагу хлопчатую, хлеб, фрукты⁴⁴.

К началу 60-х гг. XIX в., с учетом эффективности принятых противоэпидемических мер и возрастания объемов внешней торговли в Прикаспийском крае, организационная структура таможенного ведомства здесь снова претерпевает изменения. Вновь образованный Бакинский карантинно-таможенный округ включает уже две дистанции: Бакинскую и Джебраильскую. При этом в структуре Бакинской дистанции действуют Бакинская карантинно-таможенная контора 1-го класса с карантинном, шесть карантинно-таможенных застав (Астаринская, Ленкоранская, Перевальская, Сальянская, Усть-Куринская, Низовская), два карантинно-таможенных поста (Апшеронский постоянный и Бакинский разъездной). Кроме того, к Бакинской дистанции относился Дагестанский карантинно-таможенный надзор в составе двух карантинно-таможенных застав (Дербентской и Петровской), двух постоянных карантинно-таможенных постов (Шандруковского и Серебряковского), двух наблюдательных застав (Чир-Юртовской и Кази-Юртовской). Управляющим округа был назначен бакинский военный губернатор⁴⁵.



Таможенная пристань в Баку. Открытка второй половины XIX в.

Организационное укрепление таможенного ведомства в Каспийском регионе позволило привлечь его к решению вопросов, связанных с развитием безопасного купеческого мореплавания. Средства к возведению «онаго до желаемой степени искусства и просвещения» и, следовательно, «безопасности и расширения азиатской торговли» требовали, по мнению российского правительства, «совокупного соображения и содействия многих государственных частей»⁴⁶, важнейшей из которых в сфере внешней торговли была таможенная.

В этот период, по предписанию министра финансов Е.Ф. Канкрин, Бакинская таможня производила наблюдения за изменением уровня Каспийского моря. Таможенные учреждения обеспечивали обслуживание маяков, построенных в 50-е гг. XIX в., в Баку, Петровске и Дербенте⁴⁷. Например, таможенный надзиратель В. Илличевский сообщал в январе 1852 г. в

⁴⁴ Кавказ. 1852. № 52 (10 сент.); № 73 (22 нояб.).

⁴⁵ Положение об устройстве и управлении карантинно-таможенной части на Кавказе и за Кавказом, утвержденное Наместником Кавказским 31 марта 1861 г. // АКАК. Тифлис, 1904. Т. 12. С. 158.

⁴⁶ АКАК. Т. 2. С. 792–793.

⁴⁷ Тагиев Ф.А. История города Баку в первой половине XIX века (1806–1859). Баку, 1999. С. 28, 30.

Бакинское карантинно-таможенное правления, что «назначенные к маяку люди в укрепление Петровское прибыли, и маяк принят к ведению таможенного поста»⁴⁸. Маяки, в оценке региональных властей, оказывали «большую услугу коммерции», способствуя безопасному движению торговых судов на Каспии⁴⁹.

Выполняя функции по взиманию особых видов пошлин, таможенные учреждения также участвовали в решении этой важной задачи. В качестве примера назовем специальный сбор с экспортируемой марены, установленный в целях устройства в Дербентской гавани безопасной пристани для коммерческих судов. За 10 лет было собрано более 250 тыс. руб.⁵⁰

Территориальное расположение таможенных учреждений, наличие в их структуре специализированных подразделений таможенной стражи обеспечивали возможность постоянного наблюдения за обстановкой вдоль всего западного побережья Каспийского моря. Благодаря этому таможенные служащие в числе первых становились обладателями важной информации о происшествиях на море, которая оперативно доводилась ими через начальника округа до сведения управляющего карантинно-таможенную частью на Кавказе и за Кавказом при Наместнике Кавказском.

В качестве примера приведем обобщенные сведения из донесений таможенных учреждений Бакинского карантинно-таможенного округа о происшествиях в его зоне деятельности за период с 23 декабря 1870 по 10 декабря 1871 г. (табл. 1).

Таблица 1

Сведения из донесений таможенных учреждений Бакинского карантинно-таможенного округа о происшествиях на Каспийском море с 23 декабря 1870 по 10 декабря 1871 г.

Таможенное учреждение	Дата и место происшествия	Название судна, его владелец/лоцман	Маршрут	Груз	Суть происшествия и его последствия
Петровская карантинно-таможенная застава (КТЗ)	11 декабря 1870 г., между Сулаком и Караманом	Кусовая лодка «Сам Шах», лоцман Абдулла Наурузов	Астрахань–Красноводск	Доски, принадлежащие инженерному ведомству	Судно штормом выброшено на берег и разбито. Экипаж и часть груза спасены
Усть-Курильская КТЗ	13 марта 1871 г., около островов Свиного и Буйла	Шхуна «Терек», лоцман Абдул Рагим Керимов	Ленкорань–Баку	Дрова	Судно сильным буруном выброшено на мель у о. Буйла, повреждено и к плаванию негодно. Экипаж и груз спасены
Апшеронский карантинно-таможенный пост	20 мая 1871 г., оконечность Шаховой косы	Кусовая лодка «Сам Дадаш», бакинский житель Мамед Гусейнов	Не указан	Нефть	Судно занесено сильным ветром на оконечность Шаховой косы, дало течь и затонуло вместе с грузом. Экипаж спасся
Усть-Курильская КТЗ	6 октября 1871 г., у Нордоваго банка р. Куры	Кусовая лодка «Али Абат», ленкоранский житель Мешади-Акпер-Баба Ханов	Ленкорань–Баку	Не указан	Судно застигнуто в море сильным ветром и выброшено на мель. Экипаж и груз спасены

⁴⁸ Джафаров Н.С. Таможенные службы России в Дагестане: Два столетия и 15 лет. Махачкала, 2007. С. 80–81.

⁴⁹ АКАК. Тифлис, 1885. Т. 10. С. 305.

⁵⁰ РГИА. Ф. 95. Оп. 2. Д. 184. Л. 11.

Таможенное учреждение	Дата и место происшествия	Название судна, его владелец/лоцман	Маршрут	Груз	Суть происшествия и его последствия
Дербентская КТЗ	30 октября 1871 г., в двух верстах от Дербента	Кусовая лодка «Вариган» горийского гражданина Давыдова, шкипер астраханский мещанин Шапошников	Не указан	Не указан	Судно сорвано с якоря и выброшено на берег. Экипаж, груз и такелаж спасены
Петровская КТЗ	2 ноября 1871 г., против впадения в море р. Сулак	Паровая шхуна «Кама» общества «Кавказ и Меркурий», шкипер поручик Матвеев	Не указан	Казенные пушки, ядра и патроны	Судно застигнуто бурей, затонуло с имуществом. Часть экипажа спаслась, 20 человек погибли
Бакинская карантинно-таможенная контора	Июль 1871 г., около о. Чечень	Кусовая лодка «Бриг Тавриз», лоцман бакинский житель Мешади-Сулейман-Бабаоглы	Персия– Астрахань	Дерево ореховое и пальмовое	Судно разбито штормом и затонуло в море с грузом и имуществом. Часть экипажа спасена

Составлено по: РГИА. Ф. 21. Оп. 11. Д. 115. Л. 1, 14, 25, 57–59, 66, 71.

Всего в донесениях фигурируют данные о семи кораблекрушениях, произошедших в означенный период (фактически за год) в зонах деятельности Бакинской карантинно-таможенной конторы, Апшеронского карантинно-таможенного поста и трех карантинно-таможенных застав: Дербентской, Петровской и Усть-Куриной.

Из них заслуживает внимания происшествие с паровой шхуной «Кама» общества «Кавказ и Меркурий», перевозившей казенный груз военного назначения. Помимо донесения, в деле сохранился акт, составленный 2 ноября 1871 г. по поводу «погибели» шхуны надзирателем Петровской карантинно-таможенной заставы Вышеславцевым и агентом общества «Кавказ и Меркурий» Г. Герасимовым, который позволяет реконструировать некоторые моменты, касающиеся этого события.

По прибытии на место происшествия у р. Сулак названные лица обнаружили, что шхуна погружена в море на расстоянии двух верст от берега, «около шхуны воды более 4 сажени; все мачты изломаны и держатся на вантах». При этом вдоль берега не было найдено ни выброшенных трупов, «ни что-либо из груза, бывшего на “Каме”». Из показаний очевидцев следовало, что по распоряжению присулакского наиба (старшины сельской общины. – Т. П.) выбрасываемый на берег груз со шхуны собирается и хранится у него в доме.

«Желая привести в известность все выброшенное на берег», названные лица вместе с наибом отправились в аул, где во дворе берегового объездчика обнаружилось собранное им имущество. А именно: «ящичков с... пистонами 22... ящичков разбитых без пистонов 150, сундуков с пистонами 3, скамейка ютовая 1, ватерклозет 1, флагов форменных 2, парусов порванных 3, масла постнаго 1 анкер, рубах ситцевых 1 и солдатских 2, много разных отломков... концов, обрывков и проч.». Перечисленное имущество (вкупе с тем, «что еще будет выброшено морем») было передано на хранение нанятому агентом общества «Кавказ и Меркурий» местному жителю с поручением присулакскому наибу оказывать последнему всяческое содействие в выполнении данных функций⁵¹.

Сравнивая описанную выше ситуацию с аналогичными случаями кораблекрушений начала XIX в., можно говорить о том, что привлечение таможенных учреждений в качестве

⁵¹ РГИА. Ф. 21. Оп. 11. Д. 115. Л. 69 об. – 70.

представителей государства к деятельности по оперативному выявлению пострадавших судов и их имущества, фиксации его количества и состояния способствовало упорядочению данной деятельности, расширению возможностей владельцев по возмещению понесенных ими убытков.

В марте 1890 г. главноначальствующий гражданской частью на Кавказе князь А.М. Дондуков-Корсаков сообщал кабинету министров о «чрезвычайном усилении торгового движения по Каспийскому морю», оперируя данными, касающимися Бакинского порта (табл. 2).

Таблица 2

Данные о количестве судов и грузов, отправленных из Бакинского порта в 80-е гг. XIX в.

	1881 г.	1888 г.	10 месяцев 1889 г.
В Персию:			
Парусных судов	243	197	225
Паровых судов	139	379	275
Грузов (в пудах)	315 375	2 016 712	1 775 250
В русские порты:			
Парусных судов	2 313	2 405	2 446
Паровых судов	867	1 643	2 112
Грузов (в пудах)	24 416 554	85 061 576	107 155 437

Составлено по: РГИА. Ф. 95. Оп. 2. Д. 184. Л. 10.

Существенный по сравнению с 1881 г. рост показателей, характеризующих торговое движение на Бакинском рейде, особенно числа паровых судов (в 2 раза в Персию, в 2,4 раза в русские порты) и объемов грузооборота (в 5,6 и в 4,4 раза соответственно), связывался докладчиком, в том числе, с развитием в Баку «более, чем где-либо на Кавказе» частной предприимчивости благодаря «скоплению на бакинских нефтяных промыслах значительных капиталов и приливу солидных коммерческих деятелей»⁵².

Все это можно считать закономерным результатом усилий, направленных российским правительством в XIX в. на создание оптимальных условий для развития торговли на Каспии. Значимую роль в этом сыграли разносторонние меры по обеспечению ее безопасности и таможенные учреждения, осуществляющие эти меры в качестве представителей интересов государства во внешнеторговой сфере.

Литература

Большой Каспий в системе нового мирохозяйственного уклада в условиях социальной безопасности / выступление ректора Астраханского государственного университета К.А. Маркелова на экспертной встрече «Безопасность Каспийского региона: вызовы и перспективы», организованной Аналитическим центром Российского общества политологов 11 ноября 2020 года // Каспийский вестник [Электронный ресурс]. URL: <http://casp-geo.ru/bolshoj-kaspij-v-sisteme-novogo-mirohozyajstvennogo-uklada-v-usloviyah-sotsietalnoj-bezopasnosti/> (дата обращения: 01.03.2022).

Гейдаров М.Х. Торговля и торговые связи Азербайджана в позднем средневековье. Баку: Elm, 1999. 168 с.

Джафаров Н.С. Таможенные службы России в Дагестане: Два столетия и 15 лет. Махачкала: Лотос, 2007. 160 с.

Кисловский Ю.Г. История таможенного дела и таможенной политики России. М.: РУСИНА-ПРЕСС, 2004. 592 с.

Тагиев Ф.А. История города Баку в первой половине XIX века (1806–1859). Баку: Elm, 1999. 175 с.

⁵² РГИА. Ф. 95. Оп. 2. Д. 184. Л. 9 об.

References

Markelov, K.A. Bol'shoy Kaspiy v sisteme novogo mirokhozaystvennogo uklada v usloviyakh sotsietal'noy bezopasnosti [The Great Caspian Sea in the System of a New World Economic Structure in Conditions of Social Security]. In *Kaspiyskiy vestnik*. Available at: URL: <http://casp-geo.ru/bolshoj-kaspij-v-sisteme-novogo-mirokhozaystvennogo-uklada-v-usloviyah-sotsietal-noj-bezopasnosti/> (date of access 01.03.2022).

Geydarov, M.Kh. (1999). *Torgovlya i torgovye svyazi Azerbaydzhana v pozdnem sredn-evekov'e* [Trade and Trade Relations of Azerbaijan in the Late Middle Ages]. Baku, Elm. 168 p.

Dzhafarov, N.S. (2007). *Tamozhennye sluzhby Rossii v Dagestane: Dva stoletiya i 15 let* [Customs Services of Russia in Dagestan: Two Centuries and 15 Years]. Mahachkala, Lotos. 160 p.

Kislovskiy, Yu.G. (2004). *Istoriya tamozhennogo dela i tamozhennoy politiki Rossii* [History of Customs Affairs and Customs Policy of Russia]. Moscow, RUSINA-PRESS. 592 p.

Tagiev, F.A. (1999). *Istoriya goroda Baku v pervoy polovine XIX veka (1806–1859)* [The History of the City of Baku in the First Half of the 19th Century (1806–1859)]. Baku, Elm. 175 p.