

*Г. Г. Корноухова*

## **Торговля России с Ираном через Персидский залив в начале XX в.**

В конце XIX — начале XX в. район Персидского залива стал занимать все более заметное место в системе международных отношений. Российский консул в Багдаде А. Ф. Круглов, наблюдавший здесь за положением дел, прогнозировал начало в скором времени острой схватки ведущих держав мира в этом регионе<sup>1</sup>. Готовясь к ней, российское правительство приступило к расширению своего дипломатического присутствия как через создание консульств в Джидде (1890 г.), Басре (1901 г.) и Бушире (1901 г.)<sup>2</sup>, так и путем открытия новых рынков сбыта российских товаров, в частности, в районе южного Ирана.

С этой целью Министерство финансов решило поручить Российскому обществу пароходства и торговли (РОПиТ) направить в январе 1901 г. пробный рейс из Одессы в порты Персидского залива. 3 февраля 1901 г. пароход «Корнилов» отправился по новому маршруту, взяв на борт «548 мест грузов» различных торговых фирм — С. Т. Морозова, М. С. Кузнецова, Н. И. Прохорова, «Новой Костромской льняной мануфактуры Барановых», а также сахарных торговых фирм Харитоненко, Бродской и керосиновых торговых домов «Нобель» и «Манташев»<sup>3</sup>. По сведениям газеты «Новое время», на борту судна находилось до 80 тыс. пудов груза для иранских портов<sup>4</sup>, в том числе 150 тонн готового леса для выделки на месте ящиков для фиников<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> *Сенченко И. П.* Российская империя, Аравия и Персидский залив : коллекция историй. СПб., 2020. С. 8.

<sup>2</sup> Там же. С. 17.

<sup>3</sup> Там же. С. 77.

<sup>4</sup> Новая линия русского мореходства: Одесса — Персидский залив // Новое время. 1901. 25 янв. (№ 8949). С. 3.

<sup>5</sup> Отплытие первого парохода в Персидский залив // Там же. 1901. 7 февр. (№ 8962). С. 13.

Российская пресса с некоторой осторожностью оценивала перспективы российско-иранской торговли через «главные ворота Персии». С одной стороны, указывалось на возможность такого развития «при добром желании» России<sup>6</sup>. С другой стороны, признавалась высокая вероятность того, что первые рейсы в Персидский залив будут убыточными, пока не наладятся устойчивые коммерческие связи между российской и иранской сторонами<sup>7</sup>.

Весной пароход благополучно вернулся в Одессу. В России стали подводить первые итоги коммерческого путешествия. В газете «Новое время» констатировалось, что почти все доставленные на «Корнилове» товары по качеству превосходили английские и факт востребованности их на южном иранском рынке является очевидным. Между тем, были допущены и некоторые ошибки. Так, российские купцы не приняли во внимание местные климатические условия и в Иран были привезены плотные ткани. Не было учтено, что здесь, при тропической жаре, ходовыми являлись кисеи и другие легкие ткани. Вышла заминка и с доставленным сахаром: в Иране употреблялся французский сахар, изготовленный маленькими пятифунтовыми головками, в то время как на кораблях был доставлен сахар в крупных головках<sup>8</sup>.

Летом 1901 г. Министерство финансов приступило к разработке вопроса об установлении прямых морских сообщений из Одессы с портами Персидского залива «для развития непосредственных торговых сношений». Не позже 15 августа 1901 г. было решено направить туда второй пробный рейс с товарами<sup>9</sup>. Ввиду важного государственного значения, предававшегося российским правительством развитию и упрочнению этих торговых отношений, Министерство финансов приняло меры к облегчению условий вывоза российских товаров в Персидский залив. Так, были установлены пониженные фрахты от Одессы до портов залива: 32 коп. для керосина за ящик, 22 коп. для мануфактуры, 21 коп. для сахара, 20 коп. с пуда для прочих товаров. Также для данных грузов были применены пониженные

---

<sup>6</sup> Новая линия русского мореходства ... С. 3.

<sup>7</sup> Там же.

<sup>8</sup> Русский пароход «Корнилов» // Новое время. 1901. 26 мая (№ 8993). С. 3.

<sup>9</sup> В действительности отход из Одессы состоялся 29 августа (см.: Отчет о поездке в порты Персидского залива киевского биржевого маклера А. Сумневича // Вестник сахарной промышленности. 1902. 27 янв. (№ 4). С. 131).

ставки железнодорожного тарифа для товаров, вывозившихся на Дальний Восток<sup>10</sup>.

Отдел торгового мореплавания по приказанию министра финансов обратился с просьбой в Московский биржевой комитет не отказать в содействии в распространении сведений о предстоявшем рейсе. При этом представлялось весьма желательным, чтобы собирающиеся послать в Персидский залив свои товары промышленники командировали также и своих доверенных лиц для изучения местных условий и особенностей торговли и ознакомления с обратными из портов залива грузами. В числе последних видное место занимали хлопок, финики, рис и другие бакалейные и москательные товары, а также бараньи шкуры, перламутр, жемчуг, розовые бутоны и пр.<sup>11</sup>

Первым портом восточного побережья Персидского залива являлся Бендер-Аббас, откуда шли торговые караваны в юго-восточные провинции Ирана — в Керман и Сеистан. Вторым был порт Линге, который не имел важного значения в торговле с Ираном из-за отсутствия удобных путей сообщения во внутренние районы страны и являлся складочным пунктом для товаров, предназначенных для Аравийского полуострова и группы островов Ормузского пролива<sup>12</sup>. Наибольшее торговое значение имел порт Бушир, от которого шла довольно хорошо оборудованная караван-сараями дорога в сторону Шираза. Именно этот порт был определен в качестве главной базы российской морской торговли в южном Иране и, соответственно, именно сюда была направлена основная часть отечественных товаров<sup>13</sup>. Наконец, последний порт — Мохаммера — хотя и считался второстепенным, но с открытием Бахтиарской дороги и правильного пароходного движения по реке Карун до городов Ахваз и Шустер, приобретал все большее значение, поскольку его обороты с каждым годом увеличивались<sup>14</sup>.

С экипажем судна «Корнилов» отправился также киевский биржевой маклер А. Д. Сумневич, составивший отчет о поездке.

---

<sup>10</sup> ЦГАМ. Ф. 143. Оп. 1. Ед. хр. 100. Л. 129 об.

<sup>11</sup> Там же.

<sup>12</sup> Отчет о поездке в порты Персидского залива ... С. 135.

<sup>13</sup> Сенченко И. П. Российская империя, Аравия и Персидский залив ... С. 76.

<sup>14</sup> Чиркин С. Буширо-ширазский караванный путь : (донесение секретаря генерального консульства в Исфагане) // Сборник консульских донесений. СПб., 1905. Вып. 1. С. 111.

Для него сразу же стало очевидным несоответствие габаритов «Корнилова» местным ландшафтным условиям. Из-за того, что берег бухты был отлогим, судам было невозможно приставать к нему — все операции по доставке груза на берег осуществлялись на грузовых баркасах. Соответственно, чем больше была у судна осадка, тем дальше от берега оно должно было останавливаться и тем дороже приходилось платить за выгрузку и доставку товара на берег, равным образом как и с берега на пароход. В этих условиях суда с осадкой до 18 футов могли останавливаться на рейде в 1,5 милях от берега, при осадке более 18 футов — в 2,5 милях. Стальнойные работы для «Корнилова» в этих условиях обходились дороже всех, так как он имел осадку 22 фута и вставал на якорь в 4,5 милях от берега<sup>15</sup>.

В проигрышном положении оказывалось российское судно и в другом порте — Линге. Он считался достаточно удобным, так как глубина рейда позволяла морским судам становиться на якорь в полумиле от берега, но «Корнилов» мог встать лишь в полутора милях<sup>16</sup>. В Бушире из-за мелководья суда вынуждены были стоять на рейде в 2–2,5 милях от берега, «Корнилов» — в 4,5–5 милях<sup>17</sup>.

В соответствии со своими наблюдениями, Сумневич сделал вывод о необходимости поставить на линию суда с осадкой не более 18 футов, чтобы они могли становиться на рейд ближе к берегу и тем самым сократить время и расходы по выгрузке<sup>18</sup>.

Повторный рейс принес свои положительные результаты, внушив российскому правительству уверенность в выгоды дальнейшего развития судоходного сообщения в избранном направлении. 29 апреля 1903 г. Главное управление торгового мореплавания и портов заключило с РОПиТ договор о содержании срочных сообщений между Одессой и портами Персидского залива в количестве четырех рейсов в год<sup>19</sup>. Отдел торгового мореплавания планировал осуществить в ближайшем будущем исследование местных условий торговли южного Ирана и разработать мероприятия для облегчения торговли российскими товарами.

<sup>15</sup> Отчет о поездке в порты Персидского залива ... С. 133.

<sup>16</sup> Там же. С. 135.

<sup>17</sup> Там же.

<sup>18</sup> Отчет о поездке в порты Персидского залива киевского биржевого маклера А. Сумневича // Вестник сахарной промышленности. 1902. 3 февр. (№ 5). С. 186.

<sup>19</sup> ЦГАМ. Ф. 143. Оп. 1. Ед. хр. 100. Л. 160.

С этой целью при отделе торгового мореплавания было создано особое совещание<sup>20</sup>.

Действительно, в феврале 1904 г. в порты Персидского залива была направлена экспедиция во главе с коллежским советником Никодимом Исаевичем Амадуни. В состав экспедиции входили представители некоторых предпринимательских организаций. Проведя десять месяцев в южном Иране, экспедиция вернулась в ноябре 1904 г.<sup>21</sup>

После возвращения из поездки Амадуни был командирован в Москву, Варшаву, Лодзь, Киев, Одессу, Батум, Тифлис, Харьков и Нижний Новгород для организации совещаний и выработки практических рекомендаций фирмам, ведущим торговлю с южным Ираном, а также устройства выставок<sup>22</sup>. В результате удалось привлечь внимание нескольких фирм, ранее не участвовавших в деле. Купечество заявило, что достигнутые результаты не будут использованы в полной мере, если правительство ограничится одной экспедицией. В результате 27 июля 1905 г. в порты Персидского залива была отправлена новая экспедиция под руководством того же Амадуни<sup>23</sup>.

В целом и российское купечество, и правительственные круги в начале XX в. имели оптимистический настрой относительно вопроса освоения новых иранских рынков. При этом ограничиваться прибрежными районами российские дипломаты не считали правильным и призывали предпринимателей отправлять товары во внутренние районы страны, доказывая реальность достижения успеха. Так, консул в Кермане Александр Алексеевич Адамов в своем донесении призывал российских предпринимателей смелее внедряться в пределы юго-восточного Ирана, считавшегося сферой монопольного господства Великобритании. Хотя на первый взгляд британская позиция здесь выглядела внушительной, на самом деле, с точки зрения Адамова, на юго-восточном иранском рынке существовала масса проблем, которые придавали уязвимость британцам. Прежде всего бросалась в глаза транспортная проблема: британский товар в ожидании караванов залеживался в порту Бендер-Аббас

---

<sup>20</sup> Там же. Л. 160 об.

<sup>21</sup> Там же. Л. 168.

<sup>22</sup> *Дмитриев С. В.* Князь Н. И. Амадуни и его экспедиции в район Персидского залива (1904–1907 гг.) // Восток. Афро-азиатские общества: история и современность. 2011. № 2. С. 44.

<sup>23</sup> ЦГАМ. Ф. 143. Оп. 1. Ед. хр. 100. Л. 175–175 об.

от двух недель до двух месяцев. У английских фирм отсутствовали здесь свои представители, которые могли бы профессионально вести коммерческие операции, находившиеся в ведении персов и индусов, не заинтересованных в делах фирмы. Что касается государственной поддержки, то она как таковая отсутствовала, а деятельность Шахиншахского банка ограничивалась собственно банковскими операциями и не распространялась на активное участие в торговле. С этой точки зрения банк не являлся правительственным инструментом в активизации межгосударственных торговых отношений, каким выступал российский Учетно-ссудный банк Персии в северной части страны<sup>24</sup>.

Что касается торговых показателей, то, достигнув пика в середине 1890-х годов, в дальнейшем объем ввоза британских товаров в юго-восточный Иран через Бендер-Аббас стал падать. Так, если в 1894 г. данный показатель составлял 6 284 012 руб., то в 1895 г. — 5 509 484 руб., в 1896 г. — 3 957 886 руб., в 1897 г. — 3 907 363 руб. Поднявшись в 1898 г. до 4 601 644 руб., а в 1899 г. — до 5 236 915 руб., показатели вновь заметно снизились до 3 253 879 руб. в 1900 г. Далее они медленно поползли вверх, достигнув в 1901 г. 3 641 670 руб., в 1902 г. — 3 833 193 руб., в 1903 г. — 4 311 792 руб., но в 1904 г. вновь упали до 3 050 960 руб. и это были самые низкие результаты за все рассмотренные годы<sup>25</sup>. Консул сделал вывод, что положение британской торговли в юго-восточном Иране было отнюдь не столь блестящим, как это казалось на первый взгляд, и основа ее зиждилась на отсутствии здесь серьезной иностранной конкуренции. Призывая российское купечество обратить внимание на данный район, Адамов писал: «Поэтому нельзя не рекомендовать настоятельно нашим коммерсантам не отказываться от рынков юго-восточной Персии, а напротив, воспользоваться настоящим застоем британской торговли в здешних краях, чтобы серьезно попытаться пустить здесь прочные корни <...>»<sup>26</sup>.

Далее Адамов приводит расчеты стоимости провоза товаров из различных пунктов отправления в России до Кермана, призванные доказать финансовую выгодность использования морского маршрута из Одессы в Персидский залив до порта Бендер-Аббас (Табл. 1).

---

<sup>24</sup> ЦГАМ. Ф. 143. Оп. 1. Ед. хр. 100. Л. 200.

<sup>25</sup> Там же. Л. 201.

<sup>26</sup> Там же. Л. 202.

Таблица 1. Стоимость провоза товара из России до Кермана (Иран) в 1904 г.

Пункт отправления	Стоимость (руб.)	Пункт отправления	Стоимость (руб.)	Пункт отправления	Стоимость (руб.)	Пункт отправления	Стоимость (руб.)
Через Тавриз		Через Тегеран		Через Мешед		Через Бендер-Аббас	
Текстиль							
Москва	5,71	Москва	4,44	Москва	4,21	Москва	1,83
Сахар							
Киев	4,96	Киев	3,89	Киев	3,24	Киев	1,68
Посуда							
Баку	4,94	Москва	4,24	Москва	3,57	Москва	1,71

Составлено по: ЦГАМ. Ф. 143. Оп. 1. Ед. хр. 100. Л. 204.

Из таблицы видно, что провоз текстильной продукции от Москвы до Кермана через Бендер-Аббас обходился значительно дешевле, как и провоз сахара по тому же маршруту от Киева. Также значительно удешевлялась транспортировка через Бендер-Аббас посуды из Москвы и Баку.

К сожалению, 1904 г. был последним спокойным годом в Иране — с 1905 по 1911 г. здесь развернулись революционные события. Напряженным период 1905–1907 гг. был и для Российской империи. Все это пагубно отразилось на состоянии российско-иранской торговли. Обратимся к показателям, приведенных в табл. 2.

Из таблицы видно, что уже на следующий год после установления регулярных рейсов РОПиТ к портам Персидского залива, объем ввозимых российских товаров в Персию возрос почти вдвое — с 2874 до 5526 т. Однако в дальнейшем их объем снизился и оставался незначительным на протяжении всего десятилетия. В период политической дестабилизации торговля стала очень опасным мероприятием — экипаж РОПиТ подвергся случайному обстрелу. Самим иранцам было не до торговли — летом 1909 г. в портах скопилось громадное количество товаров, ожидавших отправки вглубь страны. Само пароходное агентство в Бушире несло убытки<sup>27</sup>.

<sup>27</sup> Общая хроника // Туркестанские ведомости. 1909. 30 июля (№ 170). С. 681.

Таблица 2. Ввоз российских товаров в Иран  
через порты Персидского залива

Годы	Тонны
1903	2874
1904	5526
1905	2914,76
1906	2501,5
1907	2699,6
1908	4306,8
1909	3100,9
1910	3001,8
1911	3132,5
1912	4255,4
1913	5498,6

Составлено по: Торговля России в Персидском заливе 1903–1913 гг. / Л-н // Торговля СССР с Востоком. 1928. № 7/8. С. 27.

В 1913 г. российскому экспорту в Иран впервые удалось приблизиться к показателю 1904 г., достигнув в 1913 г. 5498,6 т. Однако для развития коммерческого успеха в Персидском заливе в дальнейшем у Российской империи не оставалось исторического времени.

В целом приходится констатировать достаточно скромные результаты торговли России в Иране через порты Персидского залива. По поставкам сахара Россия занимала лишь седьмое место, доставив в 1912/13 г. 52 т, в то время как объем продававшегося сахара у Франции составлял 2387 т, Бельгии — 2180 т, Германии — 2056 т, Австро-Венгрии — 1571 т, Индии — 1320 т, Китая — 131 т<sup>28</sup>.

Несоизмеримо большая разница существовала между Россией и Великобританией в поставке хлопчатобумажной ткани: в то время как объем российского экспорта ограничивался суммой равной 1200 фунтов стерлингов, ценность британского товара составляла 469 715 фунтов стерлингов. Показатели других стран (в той же валюте) также опережали российские: у Индии — 88 105, у Германии — 8822, у Турции — 1241<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> Подсчитано по: Торговля России в Персидском заливе ... С. 28.

<sup>29</sup> Там же. С. 29.

Единственным товаром, занявшим лидирующие позиции на южном иранском рынке, была «чайная, фарфоровая, стеклянная и фаянсовая посуда». Данная продукция отечественных производителей пользовалась очень высоким спросом и по объему поставок опережала показатели всех остальных зарубежных экспортеров. Показатели ее поставок в Иран через порт Бушир приведены в табл. 3.

*Таблица 3. Экспорт стеклянных, фарфоровых и фаянсовых изделий в Иран через порт Бушир в 1912/13 г. (в фунтах стерлингов)*

Стеклянные изделия (кроме оконного стекла)		Фарфоровые и фаянсовые изделия	
Россия	1820	Россия	8135
Индия	539	Индия	640
Германия	218	Англия	324
Англия	116	Германия	59
Др. страны	72	Др. страны	49
Всего	2765	Всего	9207

Составлено по: Торговля России в Персидском заливе ... С. 29.

Другим российским товаром, по продаже которого в южном Иране удалось занять второе место, был керосин, хотя по своему объему и совокупной стоимости он заметно уступал американскому аналогу. Так, по данным за 1912/13 г. в южный Иран было завезено 667 т американского керосина на сумму 7059 фунтов стерлингов, в то время как российского керосина было завезено 93 т на 1207 стерлингов<sup>30</sup>. В целом экспорт России в Бушир составил в 1912/13 г. всего 1,3 % в общем объеме международного экспорта в данный иранский порт.

Что касается иранского импорта в Россию из Бушира, то его доля была еще меньше, составив в 1912/13 г. всего 0,87 % экспорта из данного порта<sup>31</sup>. Причина заключалась в существовании в Одессе крайне невыгодного для ввоза иранского импорта в Россию так называемого европейского тарифа. Из-за него иранские купцы предпочитали пользоваться сухопутными путями, везя через всю страну свои товары до Каспийского моря, чтобы уплатить

---

<sup>30</sup> Там же. С. 29.

<sup>31</sup> Там же. С. 31.

льготный размер так называемого азиатского тарифа. Еще в самом начале установления РОПиТ новой иранской линии российская пресса выражала озабоченность по поводу вопроса об обратных грузах, указывая на невыгодность для иранских коммерсантов отправки своих товаров в Одессу. Так, газета «Новое время» в январе 1901 г. скептически констатировала, что «персидский рис едва ли пойдет в Россию этим путем при существовании повышенной пошлины в 1 руб. 6 коп. Этот же рис, идущий Каспийским морем, уплачивает всего 5 % со своей стоимости, т. е. 10 коп.» Чтобы привлечь иранский рис в качестве обратного груза, необходимо было снять запретительную пошлину<sup>32</sup>.

Вопрос о необходимости установления для иранских грузов, направленных в Одессу, такого же льготного тарифа, как и в таможнях Каспийского моря, поднял в 1904 г. консул А. А. Адамов<sup>33</sup>. Однако решить эту, как и многие другие проблемы на пути повышения уровня товарооборота между Россией и Ираном, царское правительство и отечественные коммерсанты не успели.

---

<sup>32</sup> Новая линия русского мореходства ... С. 3.

<sup>33</sup> ЦГАМ. Ф. 143. Оп. 1. Ед. хр. 100. Л. 10.