

JEL classification: F14, N73, N75
УДК 339.5(47+55)(091)
DOI 10.17150/2308-2488.2024.25(3).409-433

Р.С. Асташкин

*Приволжский государственный
университет путей сообщения,
г. Самара, Российская Федерация*

Значение Ширванского региона для Волжско-Каспийского торгового транзита в XVI–XVII вв. (на примере Московской компании)

Аннотация. Предпринята попытка оценить практическое значение прикаспийской области Ширван для Волжско-Каспийского торгового пути, соединявшего Русское государство с Персией в период XVI–XVII вв. В качестве исторических источников проанализированы отчеты агентов лондонской «Московской компании», осуществлявшей транзитную торговлю на азиатских рынках с санкции правительства Ивана IV. Изучен опыт английских экспедиций в бассейне Каспия, циркулировавших между Астраханью и портами Ширвана. Установлено, что ширванское побережье с его относительно удобными гаванями изначально выполняло функцию конечного пункта «английского» варианта Волжско-Каспийского транзита. Одновременно на территории Ширванского региона (в частности, в местной столице — Шемахе) базировались как коммерческие, так и логистические центры британской предпринимательской активности. Поставлен вопрос о конкретных причинах, обусловивших уникальную значимость Ширвана для рассматриваемой проблематики. Доказано, что в основе данного феномена лежала сложная комбинация природно-географических, экономических и политических факторов. Кроме того, в статье проведено сопоставление «ширванского» маршрута и альтернативных ответвлений Волжско-Каспийского пути, также входивших в орбиту внимания английского купечества. Результаты проведенного исследования могут применяться в целях углубленного изучения

специфики положения Московского царства и Персии в системе мировой торговли в эпоху раннего Нового времени.

Ключевые слова. История мировой торговли, Волжско-Каспийский транзитный путь, Московское царство, Московская компания, Англия, Персия, Shirvan.

Информация о статье. Дата поступления 12 июня 2024 г.; дата принятия к печати 24 сентября 2024 г.; дата онлайн-размещения 30 сентября 2024 г.

R.S. Astashkin

*Volga State Transport University,
Samara, the Russian Federation*

The Significance of the Shirvan Region for the Volga-Caspian Trade Transit in the 16th–17th Centuries (a Case Study of the Moscow Company)

Abstract. This article attempts to assess the practical importance of the Shirvan region, located near the Caspian Sea, for the Volga-Caspian trade route, which connected the Russian state with Persia during the 16th–17th centuries. The reports of agents from the London-based “Moscow Company”, which conducted transit trade in Asian markets with the sanction of Ivan IV’s government, are analyzed as historical sources. The study examines the experiences of English expeditions operating in the Caspian basin, circulating between Astrakhan and the ports of Shirvan. It is established that the Shirvan coast, with its relatively convenient harbors, initially served as the terminus of the “English” version of the Volga-Caspian transit. Additionally, both commercial and logistical centers of British entrepreneurial activity were based in the Shirvan region, particularly in its capital, Shemakha. The article raises the question of the specific reasons that underpinned Shirvan’s unique significance in this context. It is demonstrated that this phenomenon was rooted in a complex combination of natural, geographic, economic, and political factors. Furthermore, the article compares the “Shirvan route” with alternative branches of the Vol-

ga-Caspian path, which also attracted the attention of English merchants. The results of this study can be applied to the in-depth exploration of the Moscow Tsardom and Persia's positions in the global trade system during the Early Modern period.

Keywords. History of global trade, Volga-Caspian transit route, Moscow Tsardom, Moscow Company, England, Persia, Shirvan.

Article info. Received June 12, 2024; accepted September 24, 2024; available online September 30, 2024.

Отдельный аспект русско-европейских отношений XVI–XVII вв. составляли попытки западного купечества получить доступ к путям, соединявшим Московское государство с Востоком. Так, с середины XVI в. был актуален вопрос об использовании «Волжско-Каспийского торгового транзита». Речь шла о системе речных и сухопутных коммуникаций, связывавших Поволжье с владениями персидских шахов в бассейне Каспия. В подавляющем большинстве случаев царское правительство отказывало представителям Запада в праве ведения транзитной торговли с персами. При этом в 1560–1580-х гг. английская «Московская компания», будучи в фаворе у Ивана IV, снарядила целую серию коммерческих экспедиций по Волжско-Каспийскому пути [1, с. 231]. На сегодняшний день остается востребованной реконструкция деятельности британских агентов, ездивших в Персию по Волге и Каспию. В частности, необходимо уделить внимание опыту использования отдельно взятых маршрутов, лежавших в основе Волжско-Каспийского транзита [2, с. 469].

Цель предлагаемой публикации – раскрыть значение прикаспийской области Ширван для Волжско-Каспийского торгового пути на примере Московской компании. Эта проблема ранее почти не получала специального освещения. Источниковую базу работы составили сообщения английских торговцев, посещавших Персию транзитом через Поволжье. Были изуче-

ны свидетельства А. Дженкинсона (экспедиция 1562–1563 гг.), Р. Чини (1563 г.), А. Эдвардса (1565–1566 гг. и 1568–1569 гг.), Л. Чэпмена (1568–1569 гг.), Л. Плэмтри и Д. Джекета (1568–1574 гг.) [3–7]. Отчет Х. Бэрроу о вояже 1579–1581 гг. представляет меньший интерес, поскольку эти события совпали по времени с резким изменением обстановки в Ширване [8]. Попытка британцев вступить в коммерческие отношения с турками в Баку и Дербенте, насколько можно судить, провалилась. По крайней мере, после 1581 г. лондонские предприниматели не стремились возобновить транзитную торговлю с Востоком [2, с. 473–474]. Историография проблемы представлена классическими и новейшими трудами по истории Ширванской земли. Нужно констатировать нехватку исследований по тематике Волжско-Каспийского торгового пути. Хотелось бы особо упомянуть программную статью П. Дарабади [9].

Историческая область Ширван на западном берегу Каспия охватывала юг Дагестана и большую часть современного Азербайджана вместе с Баку. С начала XV в. здесь отмечался расцвет государства во главе с династией Ширваншахов [10, с. 198; 11, с. 467]. Однако через сотню лет регион попал под контроль юной Персидской державы Сефевидов. В 1500–1501 гг. шах Исмаил привел к покорности важнейшие ширванские города (Шемаху и тот же Баку), а Тахмасп I в 1538 г. упразднил дом Ширваншахов и сформировал Ширванское наместничество под управлением «губернатора»-беглербека. Северный форпост Ширвана — Дербентская крепость с округой — был удостоен статуса автономного «султаната» [10, с. 210–211, 213–215, 222]. Настоящей катастрофой для новоявленной провинции стала персидско-турецкая война 1578–1590 гг. Османские формирования моментально заняли основную часть Ширванской области, а в 1583 г. весь край окончательно подчинился Стамбулу. В эпицентре сражения за Ширван находилась группи-

ровка под командованием Осман-паши Оздемироглу (именно этот турецкий военачальник принял у себя в Дербенте англичан в 1580 г.) [2, с. 469; 8]. Известно, что с XV в. в ширванских городах бывали итальянские и русские купцы, а к концу столетия местные порты поддерживали устойчивый товарообмен с Астраханью и Восточной Европой [10, с. 234–235]. В Шемахе в 1560-х гг. оформилась русская «фактория», импортировавшая соль, нефть, шафран и шелк [9, с. 154]. Официальная Москва, вероятно, видела в Ширване специфическую пограничную территорию, обособленную от «материковой» Персии и максимально приближенную к самой России. Следы такого подхода как раз можно обнаружить в документах, касавшихся Волжско-Каспийского транзита. Например, жалованная грамота, дарованная Московской компании 22 сентября 1567 г., предусматривала право англичан на проезд в «Бухару, Шемаху (т.е. фактически в Ширван, а не в Персию вообще — Р.А.), Чадай (Китай — Р.А.), или другие страны» [12, р. 75]. В инструкциях, выданных новгородскому посланнику И. Замыцкому для ведения переговоров в Стокгольме (июль 1557 г.), сказано: «А которые Свейские люди похотят через отчину великого государя ходити в Шамаху и в Тевриз (Тебриз — столица Сефевидов до 1555 г. — Р.А.) и в Бухары и в Китаи и в Индею и в иные государства, куды хто похочет ити, тому б воля ж была» [13, с. 53]. Последний эпизод, впрочем, не получил дипломатического продолжения¹. Так или иначе, прослеживается восприятие Ширвана в качестве отдельной «страны», жившей за счет внешней торговли.

Как показал анализ транзитных проектов Московской компании, англичане делали ставку на морские вояжи из России в Персию и обратно. Сухопутные коммуникации, проходившие по Северному Кавка-

¹ Российский государственный архив древних актов (РГАДА). Ф. 96. Оп. 1. Д. 1. Л. 4–7.

зу, не использовались. В каждом из шести известных случаев путешественники, покинув Астрахань, выходили в море через устье Волги и плыли в восточном или юго-восточном направлении, стараясь не терять из виду западный берег [2, с. 470]. Эксплуатировались особые плоскодонные суда («бусы»), причем со временем английские купцы перешли к строительству собственных кораблей такого типа [14, с. 64]. Конечным пунктом каждой очередной экспедиции становилось побережье Ширвана. Можно утверждать, что Дженкинсон и его последователи были ответственны за освоение «ширванского» (он же «английский») варианта Волжско-Каспийского пути. Специалисты не имеют единого мнения по поводу очертаний этого маршрута. Ясно лишь, что интересующий нас морской отрезок стартовал (или, наоборот, заканчивался) в Астрахани. Ш.А. Магарамов пишет о «торговой трассе Астрахань — Дербент — пристань Низовая — Шабран — Шемаха», в то время как Дарабади приписывает Дженкинсону разработку пути «Москва-река — Ока, по Волге в Нижний Новгород, Казань, Астрахань, оттуда по Каспийскому морю в Дербент и Шабран, наконец, по сухопутной дороге Шемаха — Ардебиль — Казвин» [9, с. 155; 15, с. 123]. У последнего автора мы также находим ссылку на плавания из Баку до Астрахани с остановками в Шабране, Дербенте и Тарках [9, с. 161]. В реальности суда Московской компании в разные годы высаживались в трех ширванских портах, с севера на юг: Низовая («Ниязабад», сейчас поселок Ниязоба), Бильбиль (в устье реки Бельбельчай) и некий «Шабран» (скорее всего, пристань в устье одноименной реки, поскольку город Шабран находился вдали от берега). Л. Плэмтри, что любопытно, называет «Шабран» «Ширваном» (по контексту можно догадаться, что речь идет об одной и той же гавани). Из его же слов может сложиться впечатление, что Т. Бэннистер и его подчиненные сначала доплыли до Биль-

бия, а затем с не вполне понятной целью переехали в «Ширван» [2, с. 470; 3, с. 202; 5, с. 221; 6, с. 239; 7, с. 251, 253]. Особняком стоит инцидент 27 мая 1580 г., когда участники последней экспедиции были вынуждены миновать Бильбиль и бросить якорь у «селения Бильди» (нынешний Бильгях — поселок городского типа в составе Баку) [8, с. 269–270]. В нескольких случаях место высадки не поддается идентификации. Р. Чини, в частности, упоминает «нашу гавань в Мидии» (античное название Ширвана, нередко встречающееся в английских путевых отчетах) [4, с. 216; 11, с. 474]. По логике, это мог быть Шабран, ранее посещавшийся Дженкинсоном. О высадках в Баку или Тарках источники не сообщают. Что касается Дербента, британцы заходили в тамошний порт лишь однажды (4 августа 1562 г.), причем только для пополнения дорожных запасов. Итоговый маршрут всегда заканчивался южнее [3, с. 202]. Обратные экспедиции в Россию, по общей логике, брали начало в тех же трех портах, хотя конкретная местность указывается не всегда. Так, Дженкинсон в апреле 1563 г. сел в море где-то неподалеку от Шемахи (название пристани не приведено) [3, с. 212]. Члены последней делегации направились в Астрахань из Дербента (5 октября 1580 г.), что опять-таки стало исключением [8, с. 278]. Наиболее подробные сведения о пути в Ширван приводит Дженкинсон. Из его отчета мы узнаем, что плавание по Каспию началось в середине июля 1562 г. Устье Волги было пройдено на следующий день после Астрахани, а вечером 19 июля судно подошло к «земле, называемой Чаллика острова» (остров Четыре Бугра, хорошо известный русским морякам). 20 июля открылся вид «земли, называемой Тюк в стране Тюмен, где обыкновенно держатся пираты». Вероятно, имелась в виду историческая река Тюменка в дельте Терека, где стоял город Тюмень. 22 июля путники наблюдали «прекрасный остров, называемый Чаталет, отстоящий от Чаллика острова на

сотню миль» (остров Чечень). На этом этапе корабль находился в 13 милях от Тарковского шамхальства, населенного кумыками (в тексте буквально сказано о «материке, называемом Шамхал или Кумык»). К ширванскому побережью (дословно к «земле, которую жители называют Ширваншах») Дженкинсон впервые подошел 1 августа, но остановка в Дербенте, как уже отмечалось, произошла только 4 числа. 6 августа эmissар сошел на сушу в Шабране, на чем и завершился весь каспийский вояж [3, с. 201–202]. К сожалению, другие посланцы компании не приводят столь же последовательных сведений о путевых приметах и датировке их прохождения. В любом случае, морские переходы неминуемо заканчивались в портах Ширвана. Выгрузив товары, англичане следовали караванными дорогами в столицу региона — Шемаху, откуда, в свою очередь, открывался доступ в «глубинную» Персию [16, с. 10].

Итак, агенты, выполнявшие поручения в стране Сефевидов, использовали Ширван в качестве зоны высадки вплоть до 1580-х гг. Несомненно, большую роль сыграло наличие сразу нескольких относительно удобных гаваней на западном берегу Каспия. Инфраструктура Низовой, Бильбиля и Шабрана, очевидно, более-менее устраивала английских мореплавателей. Только у Чэпмена мы находим жалобу на отсутствие в Бильбиле людей, которые могли бы помочь с разгрузкой судна [6, с. 239]. Скорее всего, обстановка в береговой зоне Ширвана также была достаточно безопасной. Дженкинсон, впрочем, сетует на необходимость держать большую охрану в Шабране «из опасения разбойников» [3, с. 202]. В той же местности, как сообщает Плэмтри, водились «страшные стаи шакалов или лисиц», будто бы отнимавших у людей съестное [7, с. 251]. Так или иначе, до старта персидско-турецкой войны прибрежные селения, известные англичанам, не переживали явных катаклизмов. Еще более важным фактом нужно признать сравнительную близость

Ширвана к России. Путь от Астрахани до Дербента или, допустим, Низовой мог считаться кратчайшей морской дорогой в Персию. Безусловно, английские путешественники желали по возможности сократить время пребывания в море. Астраханско-ширванский маршрут в этом смысле был вполне удобной опцией. Известно, что теоретически плавание из Астрахани в Дербент могло занять 5-6 суток [2, с. 470]. Данные, приводимые британскими авторами, отчасти подтверждают подобный расклад. По крайней мере, у Чини и Т. Олкока вояж до неназванной ширванской гавани отнял 9 дней, что в целом соответствовало норме [4, с. 216]. Отряд Эдвардса и Чэпмена покинул Ярославль в июле 1568 г., а 14 августа агенты уже прибыли в Бильбиль (дата отплытия из Астрахани не указана) [6, с. 239]. Другие экспедиции, однако, столкнулись с менее комфортными условиями, что прямо отразилось на временных затратах. Так, корабль Дженкинсона дошел до Дербента не за 5-6 дней, а лишь за три недели [2, с. 471; 3, с. 201–202]. У Бэрроу дорога только до Четырех Бугров заняла больше двух недель, а общий переход до пригорода Баку продлился почти месяц [2, с. 472; 8, с. 268–270]. Главную причину задержек объясняет Эдвардс: сообщая о трех неделях, затраченных на путь до Низовой (30 июля – 23 августа 1565 г.), он упоминает «противные ветра» [5, с. 221]. Капризы каспийской погоды действительно превратились в настоящую беду для английских экспедиций. Судну Дженкинсона пришлось стоять у ширванского берега в течение трех дней, пока не сменился ветер. Ждать попутного ветра понадобилось и перед отплытием в Астрахань в апреле 1563 г.; такое промедление, по-видимому, могло тянуться дни напролет [3, с. 202, 212]. Плэмтри и его спутники в мае 1572 г., возвращаясь в Россию, «носились» по воде 20 дней из-за «постоянных перемен ветра и опасного мелководья» [7, с. 253]. Еще большую опасность несли в себе регулярные штормы,

которыми в принципе славился Каспий. Дженкинсон попал в эпицентр бури, когда его судно продвигалось вдоль побережья Шамхальства. Стихия бушевала целых семь дней, и путникам приходилось бросать товары за борт (сам корабль не единожды дал течь) [3, с. 201–202]. По дороге в Низовую аналогичное бедствие приключилось с Эдвардсом. В какой-то момент корма, как пишет автор, полностью ушла под воду. Британец в этой связи ссылается на нехватку «матросов, знающих свое дело» [5, с. 222]. Буря, обрушившаяся на гавань «Бильди» в августе 1580 г., уничтожила английскую бусу, груженную товарами и деньгами. В результате группа Бэрроу лишилась тюков с сукном и валюты, вырученной от торговли в Баку. Позднее шторм вынудил участников той же экспедиции сделать «крюк» на юг (в сторону Низовой), что вылилось в двухмесячное (!) путешествие до Астрахани [8, с. 274, 278–270, 280–284]. Как видно из этих эпизодов, традиционные недостатки каспийского мореходства в сочетании с коварством стихий превращали любое плавание англичан в крайне рискованную затею. Относительная близость Ширвана к Астрахани не гарантировала отсутствия трудностей. От Дженкинсона мы узнаем о случае, когда моряки по ошибке «попали на песчаные мели, были на краю гибели и едва спаслись» [3, с. 201]. Сами «бусы» не раз выходили из строя и требовали починки (с этим столкнулся тот же Дженкинсон, когда шла подготовка к обратной дороге) [3, с. 211]. Корабль, на котором доплыл до Персии Бэрроу, вообще пришел в полную негодность, так что агентам пришлось покупать другое судно. Именно эта буса, приобретенная у некоего «армянина Якова», позднее сгинула в порту Бильди [8, с. 274]. Наконец, не будем забывать о пиратской «вольнице», терроризировавшей Каспий. Четыре Бугра и Чечень, между прочим, были известны в качестве бандитских стоянок [2, с. 470]. Плэмтри и его коллеги как раз подвер-

глись нападению на обратном пути в Россию. После стычки, датированной 28 мая 1572 г., англичане сдали корабль противнику и пересели в шлюпку. Вернуть часть потерянных товаров удалось благодаря содействию астраханских властей, снарядивших две экспедиции вдогонку пиратам [7, с. 253–254].

Невзирая на риски, морской маршрут до Ширвана и обратно оставался наиболее предпочтительным ответвлением Волжско-Каспийского пути. Альтернативой для англичан могли стать плаванья из Астрахани в подвластную Сефевидам область Гилян (юго-западное побережье). Такие экспедиции, однако, были бы весьма долгими, поэтому все виды опасностей, перечисленные ранее, в этом случае словно «мультиплицировались». Захват турками Ширвана в 1580-х гг. сделал «гилянский» вектор Волжско-Каспийского транзита едва ли не магистральным [16, с. 10]. Маршрут этот, впрочем, быстро приобрел дурную славу. В 1599 г. персидские посланники (делегация Хусейн Али-бека и Э. Ширли), отплыв из Гиляна, добрались до Астрахани лишь спустя три месяца [17, с. 146–148]. Когда в 1588 г. в противоположном направлении плыл русский дипломат Г.Б. Васильчиков, его бусу носило по морю семь недель [18, с. 18; 19, с. 84]. Члены злополучной миссии В. Тюфякина и С. Емельянова в 1598 г. потратили на дорогу из Гиляна 70 дней [19, с. 316–318; 20, с. 452–453]. Минимальный срок, ушедший на такое плавание, — один месяц (Тюфякин и Емельянов после отбытия из Астрахани), что все равно превышало среднюю «ширванскую» норму [20, с. 430]. Помимо дальности расстояний и обычных проделок стихии, суда, шедшие «гилянской» дорогой, рисковали столкновением с турецким флотом. Впрочем, Московская компания к тому моменту уже свернула свои операции в Персии, а в более ранний период ее агенты были освобождены от необходимости высаживаться в Гиляне. Эдвардс, однако, сообщает, что в июне 1566 г.

кто-то из его сотрудников отплыл в Астрахань именно из Гиляна, а не из Ширвана [5, с. 231–232]. Следовательно, информация об этом маршруте все-таки была собрана (как накануне данной поездки, так и в ее ходе). Нельзя утверждать, что европейцы изучали все возможные дороги с их преимуществами и недостатками. Тем не менее, компания с самого начала остановила свой выбор на менее продолжительном (а значит, и более безопасном) пути.

Говоря о деятельности англичан в Ширване, нужно заметить, что именно в этом краю они учредили свою «штаб-квартиру», руководившую всеми торговыми операциями в Персидской державе. Здесь вступали в силу иные факторы, не имевшие прямого отношения к удобству гаваней. Во-первых, локальный рынок представлял собой настоящую житницу сырого шелка. Местный сырец продавали в Италию и Францию уже в XIII в., а к XV в. Ширван стал главным поставщиком этого товара в мировом масштабе [10, с. 140; 21, с. 147]. Основные объемы производства и торговли шелком в Закавказье были сосредоточены в районе двух ширванских городов — Шемахи и Ареша [15, с. 126]. В конце XVI в. через Баку ежегодно вывозили до 100 тысяч пудов шелка [10, с. 237]. Экспансию Османской империи в Ширване в разгар войн с Персией объясняют в том числе желанием взять под контроль рынок сырца [22, с. 22]. Подчеркнем, что стратегической целью Московской компании на Востоке было наладить транзит сырого шелка в Европу по Каспию и Волге [1, с. 231]. Английские агенты быстро оценили перспективы, которые сулило их замыслам закрепление в Шемахе и ее окрестностях. Дженкинсон, изучая богатства «Гиркании» (Ширвана), пришел к выводу: «Главный здешний товар — это шелк-сырец всяких сортов, которого здесь большое изобилие». Автор отдельно отметил «Арраш» (Ареш), вокруг которого «производится более всего шелка-сырца» [3, с. 205]. В очерке Д. Дэке-

та, посвященном экономическому состоянию Персии, мы читаем: «Шемаха — лучший город во всей Мидии; главнейший товар этой страны — шелк-сырец, которого великое множество в городе, лежащем в 3 днях пути от Шемахи и называемом Арраш» [7, с. 255]. Судя по данным источников, Московская компания активно скупала ширванский сырец. Уже в 1563 г. Дженкинсон отправил служащего Э. Кларка «в город Арраш, где можно достать наибольшее количество шелка» [3, с. 212]. В письме, отосланном из Шемахи весной 1566 г., Эдвардс докладывал о приобретении 11 тюков «тонкого и качественного» сырца (из контекста ясно, что сделки совершались в Ширване) [5, с. 223]. Трагедией обернулась поездка Т. Бэннистера «в Арраш, город, лежащий от Шемахи на расстоянии 4 дней пути на верблюдах, для закупки шелка-сырца» около 1570 г. Из-за «нездорового воздуха и гнилой воды в жаркое время года» сам агент, а также Л. Чэпмен и еще несколько англичан скончались. Чуть позже Дэкет объехал различные местности Ширвана «для закупки шелка-сырца и других товаров» [7, с. 252, 253]. Самый поздний контракт, заключенный компанией в Ширване, тоже касался сырого шелка (у Осман-паши в Дербенте было куплено 40 кип товара, которые погрузили на борт 26 сентября 1580 г.) [8, с. 275].

Выбор Ширванской земли в качестве базы английской торговли объяснялся не только потенциалом местного рынка. Столица региона — Шемаха — фактически стала транспортно-логистическим центром (по выражению Дарабади, «биржей и местом складирования») британцев в Персии [9, с. 161]. В основе этого решения, очевидно, лежали преимущества местонахождения города. Шемаха стояла на перекрестке сухопутных коммуникаций, связывавших Ширван как с другими владениями Сефевидов (Гиляном, Казбином, Тебризом), так и с морем, причем речь шла о сравнительно небольших дистанциях [9, с. 160]. По-

сланцы Московской компании охотно использовали эту транспортную сеть, придерживаясь вполне четкого алгоритма (схема была вынужденно нарушена в ходе шестой экспедиции). На первом этапе нужно было доехать из места высадки до Шемахи. Обычно путешественники задерживались в порту на несколько дней, чтобы обзавестись верблюдами, повозками и прочим (такие же приготовления требовались и на обратном пути) [3, с. 211; 6, с. 239; 7, с. 251]. Дорога в любом случае была не слишком длинной. У Дженкинсона переезд из Шабрана в Шемаху отнял около недели, а до другого неназванного порта он добрался на шестой день [3, с. 202, 212]. Неделя ушла у Эдвардса на поездку в столицу из Низовой, в то время как Бэннистер преодолел расстояние от Ширвана до Шемахи всего за четыре дня [5, с. 221; 7, с. 251]. Общая оценка Дженкинсона, по которой «Шемаха находится в семи днях пути на верблюдах» от моря, кажется вполне точной [3, с. 205]. В течение какого-то времени англичане вели торговлю в главном городе региона, однако рано или поздно кто-то из агентов отправлялся вглубь Персидской державы. Первопроходцем стал Дженкинсон, совершивший вояж из Шемахи в шахскую столицу — Казвин. По предварительным данным мемуариста, ему предстоял тридцатидневный переход. В итоге англичанин покинул Шемаху 6 октября 1562 г., а уже 2 ноября он был при дворе шаха. По дороге в Казвин агент посетил ширванский город Явати, через который текла Кура (Джавад, сейчас село в Азербайджане), и задержался на шесть дней в религиозном центре Сефевидов — Ардебиле [3, с. 204, 206–207]. Со временем компания по-настоящему облюбовала маршрут Шемаха — Казвин, примером чему служат путешествия Т. Олкока (1564 г.) и Эдвардса (1566 г.) [4, с. 216; 5, с. 225–226]. Последний якобы вернулся в Шемаху всего за две недели, что стало своеобразным рекордом [5, с. 230]. В рамках экспедиции 1568–1574 гг. состоя-

лось целых две поездки в Казвин [7, с. 251, 252]. Торговые стоянки в Ардебиле тоже были регулярными, причем одна из них затянулась на пять-шесть месяцев (весна-лето 1569 г.). Из Шемахи, как и из Казвина, ездили торговать в Тебриз [6, с. 240; 7, с. 251, 252]. Джекет пишет о десяти неделях, проведенных в городе Кашан (далеко к югу от моря), хотя сообщение автора о временных затратах (будто бы всего четыре дня от Шемахи) вызывает вопросы [7, с. 253]. Тот же агент выяснил, что от Ареша можно было за трое суток добраться до Грузии, богатой сырым шелком [7, с. 255]. Впрочем, до грузинских земель англичане так и не доехали [3, с. 212]. Хорошей иллюстрацией рассматриваемого алгоритма можно считать экспедицию 1568–1569 гг. После месячного пребывания в Шемахе Эдвардс разослал своих сотрудников «в разные места с товарами, прибывшими из России позднее». Сам глава миссии выехал в Казвин вместе с Чэпменом и Дж. Спарком. По дороге они заключали сделки в Ардебиле и Тебризе, тогда как в Шемахе продолжали торговлю двое других агентов [6, с. 240]. Очевидно, присутствие в сердце Ширвана оставалось стратегически важным для Московской компании. Тот же подход ранее применил Оллок: 20 октября 1564 г. он уехал к шаху, оставив в Шемахе Р. Чини [4, с. 216]. Возвращаясь к миссии 1568–1569 гг., отметим еще один характерный казус. После того как Чэпмен провел переговоры в Тебризе с неким грузинским купцом, он отослал своего переводчика «в Шемаху с товарами, купленными ... в Тавризе, и для того, чтобы сказать служащим компании, чтоб они последили за совершением этой сделки» [6, с. 241]. В таких эпизодах, по нашему мнению, ярко проявлялась роль Шемахи как торгового и логистического центра англичан. Проводя столько времени в разъездах, агенты, безусловно, брали на себя большие риски. Заметим, что Оллок так и не вернулся в Шемаху: в дороге он был убит неизвестными [4, с. 217]. С другой

стороны, это был все-таки единичный эксцесс. Нужно констатировать, что британские эмиссары достаточно эффективно использовали возможности ширванской транспортной сети. Эдвардс даже предлагал руководству фирмы наладить отправку писем в Венецию (!) транзитом через Алеппо и Триполи. По сведениям торговца, от Шемахи до Италии можно было «проехать менее чем в 3 месяца» [5, с. 229]. Эта идея, однако, осталась только на бумаге.

Деятельность англичан в Ширване подкреплялась актом о привилегиях (включая освобождение от уплаты пошлин), полученных Дженкинсоном в Джаваде в апреле 1563 г. Документ распространялся только на конкретный регион и был подписан беглербеком Абдаллах-ханом Устаджлу, которого сами британцы именовали не иначе как ширванским или гирканским «королем» [3, с. 215]. В лице этого вельможи Московская компания приобрела не только покровителя, но и важнейшего торгового партнера [1, с. 232]. Наместник Ширвана с начала 1560-х гг. фактически являлся полновластным государем провинции, а близкое родство с шахом только укрепляло его положение. Как указывают специалисты, амбиции Абдаллах-хана выходили далеко за пределы вверенной ему области [10, с. 225]. Неудивительно, что всесильный беглербек попытался извлечь максимум выгоды из сотрудничества с английским капиталом. Еще находясь в Москве, Дженкинсон подружился с неким «персидским посланником», служившим, судя по всему, не Сефевидам, а Абдаллах-хану. В компании этого дипломата (в русских источниках о его миссии ничего не сообщается) англичанин доехал до Астрахани, куда прибыл 10 июня 1562 г. [3, с. 200–201; 19, с. 42; 22, р. 610]. Не исключено, что именно этот безымянный деятель надоумил Дженкинсона взять курс на Ширван. Позднее «король» приставил к британцу все того же посланника для эскорта в Казвин. Более того, на обратном

пути в Москву английского агента вновь сопровождал какой-то представитель Абдаллах-хана. Словацкий историк Л. Рыбар предполагает, что старт регулярной торговли ширванских купцов в России в 1563 г. как раз стал результатом появления новой региональной делегации при царском дворе. Известны имена троих участников этого посольства [3, с. 204, 211; 19, с. 42; 23, р. 609–610]. Так или иначе, беглербек был явно настроен вести самостоятельную торговлю как с Англией, так и с русскими. Только Дженкинсон был принят Абдаллах-ханом трижды (последний раз — при выдаче привилегий), и все аудиенции, судя по всему, прошли в максимально радушном тоне. В Казвине шах Тахмасп верил англичанина сыну ширванского наместника — «принцу по имени Шалли-Мурзэ». Более того, когда владыка Персии якобы вознамерился выслать британского агента в Стамбул, «принц» написал об этом отцу, а тот, в свою очередь, связался с шахом и убедил его сменить гнев на милость. Сам «король Ширвана», по крайней мере, приписывал себе заслугу спасения Дженкинсона [3, с. 203–204, 210, 211]. Участники второй экспедиции в Азию также удостоились благосклонного приема у Абдаллах-хана, хотя Чини упоминает случай, когда англичане вызвали у «короля» вспышку гнева [4, с. 216, 217]. Последняя встреча произошла 17 сентября 1565 г., а уже 2 октября, если верить Эдвардсу, правитель Ширвана скончался [5, с. 221]. По другим данным, Абдаллах-хан дожил до 1566 или даже 1567 г. [10, с. 225]. Наследник умершего обещал компании «еще большую дружбу», однако потеря покровителя, безусловно, привела к временному ослаблению позиций фирмы в Ширване. Эдвардс пишет, что ему стало труднее собирать долги и вести торговлю. Автор также жалуется на произвол таможенного сборщика [5, с. 221, 230]. В отчете следующей экспедиции, впрочем, ни о чем подобном уже не говорится. Несомненно, установление связей с ширван-

ской администрацией стало еще одним фактором, способствовавшим превращению региона в базу лондонской компании. Даже после смерти беглербека в среде местной знати нашлись «друзья» англичан. Один из них — некий «Хаджи-Махмет», представлявший интересы Эдвардса перед шахом [5, с. 222–223, 231]. На контрасте с верхушкой Ширвана, правительство Персии не торопилось идти навстречу чаяниям Московской компании (в частности, в вопросе о транзите шелка) [1, с. 231]. Ни Оллок, ни Дженкинсон не получили в Казвине торговых льгот, а последнего, как было сказано выше, Тахмасп вообще едва не отдал туркам. Только в 1566 г. британцам удалось добиться права на беспошлинный торг во всех владениях Сефевидов [5, с. 228, 234; 24, р. 50]. Однако, по наблюдению Чэпмена, персы относились к этому указу без особого энтузиазма [6, с. 240–241]. Вероятно, сложности в диалоге с Казвином делали ширванское направление в глазах англичан еще более важным.

В заключение отметим, что некоторые агенты оценивали возможность открытия еще одной «штаб-квартиры» в Гилянской земле. Первым по этому поводу выступил Чини, а позднее Эдвардс якобы предпринял для этого какие-то меры [4, с. 218; 5, с. 232]. Напомним, что из гилянских портов открывался путь до Астрахани. Кроме того, Гилян был единственной областью Персии, не уступавшей Ширвану по части рынка сырья. Эти факты впечатлили Эдвардса, предложившего учредить в Гиляне «место для склада» [5, с. 224, 232]. Сложно судить, насколько реализация данного проекта могла бы повлиять на судьбу базы в Шемахе. Когда в 1568 или 1569 гг. Чэпмен по заданию Эдвардса посетил Гилян, он столкнулся там с крайне неудобными условиями. В первую очередь британец был раздосадован непроходимостью местности (гилянские горы действительно представляли проблему для путешественников) [6, с. 242–243; 17, с. 31, 134]. На этой стадии «гилянский

проект» был заморожен, и ширванский торгово-логистический центр сохранил свою монополию.

Таким образом, прикаспийская область Ширван имела во многом ключевое значение для торговли Московской компании на Волжско-Каспийском пути. Морской маршрут, использовавшийся английскими купцами, соединял Астрахань с целым рядом ширванских гаваней. Более того, именно в ширванской столице — Шемахе — компания создала свой торговый и логистический форпост, руководивший всеми мероприятиями на персидском рынке. В основе данного феномена лежал сложный комплекс факторов: особенности географического положения региона, изобилие шелка-сырца, место Ширвана в транспортной сети Персидского государства, взаимоотношения компании с местной верхушкой и др. Теоретически альтернативу ширванской базе могло составить Гилянское ханство, что, впрочем, не получило реального воплощения. На наш взгляд, данные выводы могут применяться для дальнейшего изучения тематики Волжско-Каспийского транзита, а также для оценки положения отдельных стран и местностей в системе мировой торговли в раннее Новое время.

Список использованной литературы

1. Асташкин Р.С. Волжско-Каспийский транзит как фактор внешней политики Персии в XVI-XVII вв. (к вопросу о периодизации) / Р.С. Асташкин. — EDN AHNHOI // Развитие науки и практики в глобально меняющемся мире в условиях рисков : сб. материалов XXI Междунар. науч.-практ. конф., Москва, 15 сент. 2023 г. — Москва, 2023. — С. 230-238.
2. Асташкин Р.С. Значение Дербента для английской торговли по Волжско-Каспийскому транзитному пути (вторая половина XVI в.) / Р.С. Асташкин. — EDN QBDTNHQ // Инновационные достижения науки и техники АПК : сб. науч. тр. Междунар. науч.-практ. конф. Кинель, 28 февр. — 03 марта 2022 г. — Кинель, 2022. — С. 468-476.
3. Дженкинсон А. Сжатое и краткое описание путешествия господина Антония Дженкинсона в Персидскую землю через

Россию, Московию и Каспийское или Гирканское море, предпринятого для исполнения поручения достопочтенного общества купцов-предпринимателей для открытия земель, островов и т. д. / А. Дженкинсон // Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. — Москва, 1937. — С. 198–214.

4. Олкок Т. Второе путешествие в Персию, совершенное в 1563 г. Томасом Олкоком, который был там убит, Джорджем Ренном и Ричардом Чини, служащими досточтимой компании купцов, торгующих с Московией, и описанное вышеуказанным Ричардом Чини / Т. Олкок, Дж. Ренн, Р. Чини // Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. — Москва : Соцэкгиз, 1937. — С. 216–218.

5. Джонсон Р. Третье путешествие в Персию, начатое в 1565 г. Ричардом Джонсоном, Александром Китчином и Артуром Эдуардсом / Р. Джонсон, А. Китчин, А. Эдуардс // Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. — Москва : Соцэкгиз, 1937. — С. 219–238.

6. Эдуардс А. Четвертое путешествие в Персию, совершенное Артуром Эдуардсом, агентом, Джоном Спарком, Лоренсом Чэпмэном, Христофором Фоусэтом и Ричардом Пинглем в 1568 г., изложенное в настоящем письме, написанном из Казвина в Персии вышеуказанным Лоренсом Чэпмэном одному достопочтенному купцу, члену русской компании в Лондоне, 28 апреля 1569 г. / А. Эдуардс, Л. Чэпмэн // Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. — Москва : Соцэкгиз, 1937. — С. 239–249.

7. Бэнистер Т. Пятое путешествие в Персию, совершенное г. Томасом Бэнистером и г. Джефффри Дэкето, агентами Московской компании, начатое выездом из Англии в 1568 г. и продолжавшееся до 1574 г. Записано П.И. со слов Лайонеля Плэмтри / Т. Бэнистер, Дж. Дэкет // Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. — Москва : Соцэкгиз, 1937. — С. 250–262.

8. Бэрроу Х. Уведомления и донесения о шестом путешествии в страны Персии и Мидии компании английских купцов по открытию новых мест торговли, собранные из отдельных писем за 1579, 1580 и 1581 гг., писанных Христофором Бэрроу, служащим означенной компании, к своему дяде г. Уильяму Бэрроу / Х. Бэрроу // Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. — Москва : Соцэкгиз, 1937. — С. 263–285.

9. Дарабади П. Прикаспийский и Волжско-Каспийский водные пути в геоистории эпохи Средневековья (V–XVII вв.) /

П. Дарабади. — EDN QAAKCV // Кавказ и глобализация. — 2009. — Т. 3, № 1. — С. 145–163.

10. Ашурбейли С.Б. Государство Ширваншахов (VI–XVI вв.) / С.Б. Ашурбейли. — Баку : Элм, 1983. — 344 с.

11. Путешественники об Азербайджане / сост. З.И. Ямпольский. — Баку : Изд-во Акад. наук АзССР, 1961. — Т. 1. — 499 с.

12. The Priviledges Graunted by the Emperour of Russia to the English Merchants of That Company: Obtained the 22. of September, Anno 1567. by M. Anthony Jenkinson // The Principal Navigations of the English Nation / R. Hakluit. — Glasgow, 1903. — Vol. II. — P. 73–77.

13. Посылка Ивана Емпловича Замыцкого к королю Шведскому // Сборник Русского исторического общества / [ред. В.В. Майков, Н.Д. Чечулин]. — Санкт-Петербург, 1910. — Т. 129. — С. 49–54.

14. Магарамов Ш.А. Англичане на Каспийском море в XVI в. / Ш.А. Магарамов. — DOI 10.21603/2078-8975-2017-3-62-66. — EDN ZQPTRR // Вестник Кемеровского государственного университета. — 2017. — № 3 (71). — С. 62–66.

15. Магарамов Ш.А. Дагестан и Ширван в VI–XVI вв. (экономические, политические и культурные взаимоотношения) / Ш.А. Магарамов. — Махачкала : Алеф, 2007. — 188 с. — EDN PXWGTJ.

16. Сеидова Г.М. Азербайджан во взаимоотношениях Сефевидской империи и Русского государства в XVII веке (по русским источникам) / Г.М. Сеидова. — Баку : Nurlan, 2004. — 172 с.

17. Орудж-бек Баят. Россия и Европа глазами Орудж-бека Баята — Дон Жуана Персидского / Орудж-бек Баят. — Санкт-Петербург : Изд-во СПбГУ, 2007. — 211 с.

18. Статейный Григорья Васильчикова список // Памятники дипломатических и торговых сношений Московской Руси с Персией / под ред. Н.И. Веселовского. — Санкт-Петербург, 1890. — Т. 1: Царствование Федора Иоанновича. — С. 13–107.

19. Бушев П.П. История посольств и дипломатических отношений Русского и Иранского государств в 1586–1612 гг. / П.П. Бушев. — Москва : Наука, 1976. — 478 с.

20. Статейный список отправленных с государевою грамотою и с поминками к персидскому шаху Аббасу I в послаха князя Василья Васильевича Тюфякина, дьяка Семена Емельянова... // Памятники дипломатических и торговых сноше-

ний Московской Руси с Персией / под ред. Н.И. Веселовского. — Санкт-Петербург, 1890. — Т. 1: Царствование Федора Иоанновича. — С. 430-453.

21. Шавлаева Т.М. Хозяйственная деятельность в государстве Ширваншахов / Т.М. Шавлаева. — EDN XWCMVF // Культура и цивилизация. — 2018. — Т. 8, № 2А. — С. 145-150.

22. Магарамов Ш.А. Борьба народов Дагестана и Ширвана за независимость в XV-XVI вв. / Ш.А. Магарамов. — EDN OQKPGD // Вестник Института истории, археологии и этнографии. — 2006. — № 1 (5). — С. 17-25.

23. Rybar L. Shirvān and its Role in the Russo-Safavid Trade and Diplomacy in the 16th Century / L. Rybar. — DOI 10.21638/11701/spbu02.2020.216. — EDN RJSHXI // Vestnik of Saint Petersburg university. History. — 2020. — Vol. 65, iss. 2. — P. 605-617.

24. Another Letter of Arthur Edwards Written in Astracan the 16. of June, 1567. at His Returne in His First Voyage out of Persia, to the Right Worshipfull Companie Trading into Russia, Persia, and other the North and Northeast Partes // The Principal Navigations of the English Nation / R. Hakluit. — Glasgow, 1903. — Vol. II. — P. 50-53.

References

1. Astashkin R.S. The Volga-Caspian Transit as a Factor of Foreign Policy of Persia in the 16th-17th Centuries (on the Question of Periodization). In *Development of Science and Practice in a Globally Changing World under Risk Conditions. Materials of the 21th International Scientific and Practical Conference, Moscow, September 15, 2023*. Moscow, 2023, pp. 230-238. (In Russian). EDN: AHNHOI.

2. Astashkin R.S. The Significance of Derbent for the English Trade on the Volga-Caspian Transit Route (the Second Half of the 16th Century). In *Innovative Achievements in Agricultural Science and Technology. International Scientific and Practical Conference. Kinel, February 28 – March 03, 2022*. Kinel, 2022, pp. 468-476. (In Russian). EDN: QBDTHQ.

3. Jenkinson A. A Brief Description of the Journey of Mr. Anthony Jenkinson to Persia via Russia, Muscovy, and the Caspian or Hyrcanian Sea, Undertaken to Fulfill the Mission of the Honorable Society of Merchant Adventurers to Discover Lands, Islands, etc. In *English Travelers in Muscovy in the 16th Century*. Moscow, 1937, pp. 198-214. (In Russian).

4. Locke T., Renn J., Chiney R. The Second Journey to Persia, Undertaken in 1563 by Thomas Alcock, Who Was Killed There,

George Renn, and Richard Cheney, Servants of the Honorable Company of Merchants Trading with Muscovy, and Described by the Aforementioned Richard Cheney. In *English Travelers in Muscovy in the 16th Century*. Moscow, 1937, pp. 216–218. (In Russian).

5. Johnson R., Kitchin A., Edwards A. The Third Journey to Persia, Begun in 1565 by Richard Johnson, Alexander Kitchin, and Arthur Edwards. In *English Travelers in Muscovy in the 16th Century*. Moscow, 1937, pp. 219–238. (In Russian).

6. Edwards A., Chapman L. The Fourth Journey to Persia, Undertaken by Arthur Edwards, Agent, John Spark, Laurence Chapman, Christopher Fawcett, and Richard Pingle in 1568, Described in This Letter Written from Qazvin in Persia by the Aforementioned Laurence Chapman to a Respectable Merchant, a Member of the Russian Company in London, on April 28, 1569. In *English Travelers in Muscovy in the 16th Century*. Moscow, 1937, pp. 239–249. (In Russian).

7. Banister T., Deket J. The Fifth Journey to Persia, Undertaken by Mr. Thomas Bannister and Mr. Geoffrey Ducket, Agents of the Moscow Company, Begun in 1568 and Continued until 1574. Recorded by P.I. from the Words of Lionel Plumtree. In *English Travelers in Muscovy in the 16th Century*. Moscow, 1937, pp. 250–262. (In Russian).

8. Barrow H. Notifications and Reports of the Sixth Journey to Persia and Media of the Company of English Merchants for the Discovery of New Trading Places, Collected from Individual Letters Dated 1579, 1580, and 1581, Written by Christopher Barrow, a Servant of the Aforementioned Company, to His Uncle Mr. William Barrow. In *English Travelers in Muscovy in the 16th Century*. Moscow, 1937, pp. 263–285. (In Russian).

9. Darabadi P. Geohistory of the Middle Ages: the Caspian and Volga-Caspian Water Routes of the 5th–17th Centuries. *Kavkaz i globalizatsiya = The Caucasus and Globalization*, 2009, vol. 3, no. 1, pp. 145–163. (In Russian). EDN: QAAKCV.

10. Ashurbeili S.B. The Shirvanshahs State (6th–16th Centuries). Baku, Ehlml Publ., 1983. 344 p.

11. Yampol'skii Z.I. *Travelers about Azerbaijan*. Baku, Academy of Sciences of the Azerbaijan SSR Publ., 1961. Vol. 1. 499 p.

12. The Priviledges Graunted by the Emperour of Russia to the English Merchants of That Company: Obtained the 22. of September, Anno 1567. by M. Anthony Jenkinson. In Hakluyt R. *The Principal Navigations of the English Nation*. Glasgow, 1903. Vol. II, pp. 73–77.

13. The Mission of Ivan Yemplovich Zamitsky to the King of Sweden. In Maikov V.V., Chechulin N.D. (eds). *Collection of the Russian Historical Society*. Saint Petersburg, 1910. Vol. 129, pp. 49–54.

14. Magaramov Sh.A. The British on the Caspian Sea in the 16th Century. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Kemerovo State University*, 2017, no. 3, pp. 62–66. (In Russian). EDN: ZQPTRR. DOI: 10.21603/2078-8975-2017-3-62-66.

15. Magaramov Sh.A. *Dagestan and Shirvan in the 6th–16th Centuries. Economic, Political and Cultural Relations*. Makhachkala, Alef Publ., 2007. 188 p. EDN: PXWGTJ.

16. Seidova G.M. *Azerbaijan in the Relations Between the Safavid Empire and the Russian State in the 17th Century (According to Russian Sources)*. Baku, Nurlan Publ., 2004. 172 p.

17. Orudzh-bek Bayat. *Russia and Europe Through the Eyes of Oruj-beg Bayat – Don Juan of Persia*. Saint Petersburg State University Publ., 2007. 211 p.

18. The Report of Grigory Vasilchikov. In Veselovskii N.I. (ed.). *Monuments of Diplomatic and Trade Relations of Muscovy with Persia*. Saint Petersburg, 1890. Vol. 1, pp. 13–107. (In Russian).

19. Bushev P.P. *History of Embassies and Diplomatic Relations Between the Russian and Iranian States in 1586–1612*. Moscow, Nauka Publ., 1976. 478 p.

20. The Report of Ambassadors, Sent with the Tsar's Letter and Gifts to the Persian Shah Abbas I, Led by Prince Vasily Vasilyevich Tyufyakin and Clerk Semyon Yemelyanov... In Veselovskii N.I. (ed.). *Monuments of Diplomatic and Trade Relations of Muscovy with Persia*. Saint Petersburg, 1890. Vol. 1, pp. 430–453. (In Russian).


21. Shavlaeva T.M. Agricultural Activity in Shirvanshahs State. *Kul'tura i tsivilizatsiya = Culture and Civilization*, 2018, vol. 8, no. 2A, pp. 145–150. (In Russian). EDN: XWCMVF.

22. Magaramov Sh.A. The Struggle of the Peoples of Dagestan and Shirvan for Independence in the 15th–16th Centuries. *Vestnik Instituta istorii, arkhologii i etnografii = Herald of the Institute of History, Archaeology and Ethnography*, 2006, no. 1, pp. 17–25. (In Russian). EDN: OQKPGD.


23. Rybar L. Shirvān and its Role in the Russo-Safavid Trade and Diplomacy in the 16th Century. *Vestnik of Saint Petersburg University. History*, 2020, vol. 65, iss. 2, pp. 605–617. DOI: 10.21638/11701/spbu02.2020.216. EDN: RJSXLI.

24. Another Letter of Arthur Edwards Written in Astracan the 16. of June, 1567. at his Returne in his First Voyage out of Persia, to the Right Worshipfull Companie Trading into Russia, Persia, and other the North and Northeast Partes. In Hakluyt R. *The Principal Navigations of the English Nation*. Glasgow, 1903. Vol. II, pp. 50–53.

Информация об авторе

Асташкин Руслан Сергеевич — кандидат исторических наук, доцент, кафедра философии и истории науки, Приволжский государственный университет путей сообщения, г. Самара, Российская Федерация; e-mail: biblio.min@mail.ru.  <https://orcid.org/0000-0002-8435-3318>; SPIN-код: 5173-6595; AuthorID ВИНИИ: 492565.

Author

Ruslan S. Astashkin — Ph.D. in History, Associate Professor, Department of Philosophy and History of Science, Volga State Transport University, Samara, the Russian Federation; e-mail: biblio.min@mail.ru.  <https://orcid.org/0000-0002-8435-3318>; SPIN-Code: 5173-6595; AuthorID RSCI: 492565.

Для цитирования

Асташкин Р.С. Значение Ширванского региона для Волжско-Каспийского торгового транзита в XVI–XVII вв. (на примере Московской компании) / Р.С. Асташкин. — DOI 10.17150/2308-2488.2024.25(3).409-433. — EDN QAYXXF // Историко-экономические исследования. — 2024. — Т. 25, № 3. — С. 409–433.

For Citation

Astashkin R.S. The Significance of the Shirvan Region for the Volga-Caspian Trade Transit in the 16th–17th Centuries (a Case Study of the Moscow Company). *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2024, vol. 25, no. 3, pp. 409–433. (In Russian). EDN: QAYXXF. DOI: 10.17150/2308-2488.2024.25(3).409-433.