

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
Санкт-Петербургский научный центр

ТРУДЫ
ОБЪЕДИНЕННОГО НАУЧНОГО СОВЕТА
ПО ГУМАНИТАРНЫМ ПРОБЛЕМАМ
И ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОМУ
НАСЛЕДИЮ

2008



«НАУКА»

И. К. ПАВЛОВА

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ В ПЕРСИИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА (по материалам русских архивов)

Одним из важных препятствий, влиявших на развитие торговых отношений между Россией и Персией,¹ являлось плохое состояние дорог, соединяющих эти страны. Как известно, вплоть до начала XX в. все дороги в Персии были вьючными. Они проходили через горы, отличались каменистостью грунта, обслуживались при помощи верблюдов, лошадей, мулов и ослов. Использование в качестве перевозчиков животных не только увеличивало сроки транспортировки, но и влияло на сохранение качества товаров. Попутно отметим то, что наши соотечественники предпочитали перевозить свои грузы при помощи верблюдов, так как при разгрузке они приседали на колени и благодаря этому товар все же можно было снять, не повредив его. В остальных же случаях товар кидали на землю, что наносило ему подчас большой ущерб.² По этим причинам транспортировка грузов из России в Персию занимала довольно длительный период. Купцы сообщали о том, что расстояние 190 верст преодолевалось за 4—6 дней. Так, путь от Тавриза до Эривани³ занимал 10—12 дней, а из Москвы до Тегерана 4—5 месяцев. В пути постоянно обнаруживалась нехватка товаров и их порча. Стоимость перевозки по вьючной дороге колебалась от 15 до 55 коп. за версту.

Для русских торговцев существовала и другая не менее важная проблема, а именно отсутствие своих агентов в Персии. Вплоть до начала XX в., до того момента когда русские транспортные общества смогли получили от шахского

¹ Персия — официальное название Ирана до 1935 г. С 1979 г. государство Иран стало называться Исламская республика Иран.

² Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию до осуществления концессий русскими транспортными обществами «К. Надежда» и «Бюро персидских транспортов». Доклад М. А. Лукошевича. Российский Государственный исторический архив (далее РГИА). Ф. 23. Оп. № 8. Ед. хр. 11. 1906. Л. 2—3.

³ Город Тавриз, или Тавриз, в современной орфографии — г. Тебриз, расположен на северо-западе Ирана. Издавна Тебриз является административным центром Восточного Азербайджана, крупным транзитным пунктом на Ближнем Востоке. Город Эривань — современное название г. Еревана — столицы Армении.

правления права на осуществление своей деятельности, транспортировка грузов шла через персидских комиссионеров, «не очень добросовестных, любящих лакомиться фруктами и заботящихся о собственном кармане».⁴ Кроме всего прочего, как сообщают нам архивные документы, персидские агенты (чарводары) весьма небрежно относились к своим обязанностям. Они хранили русские товары под открытым небом, без охраны, помещали их на грязные места. Естественно, все это портило внешний вид поставляемых товаров, что сказывалась и на продажной цене. В целом, транспортировка грузов практически происходила в нелегальной форме и была «в весьма плачевном состоянии».⁵

На уровне состояния перевозок негативно сказывалась также сильная конкуренция между самими российскими компаниями и отдельными частными перевозчиками. В донесениях российских консулов отмечалось, что «конкуренция дурно влияет на персов, подрывает доверие и уважение к транспортным перевозкам».⁶ Враждебность между представителями различных компаний, пытавшихся убедить персов именно в своей компетенции, сразу же бросалась в глаза. Неоднократные жалобы торговой буржуазии и финансовые убытки России при торговле с Персией заставили правительство в начале XX в. пересмотреть свои позиции по этому вопросу. Тем более что к этому времени торговля в Персии стала набирать новые обороты. Активизация русской торговли в Персии объяснялась застоем торговых операций на Дальнем Востоке, который возник из-за осложнения отношений с Японией в результате начавшейся Русско-японской войны (1904—1905), и возрастающим соперничеством с Англией на Ближнем Востоке.

Переломным моментом в истории русско-персидских торговых отношений стал 1903 г. Ряд мер и постановлений, принятых российским правительством, позволил в какой-то степени изменить сложившуюся ситуацию. С этого года отечественные торговые и транспортные компании, работавшие на персидском рынке уже в течение нескольких лет, стали осуществлять свои операции на законных основаниях. Теперь они открывали свои представительства на основании определенных прав, приобретенных по договору с Персидским страховым и транспортным обществом, которому принадлежала к тому времени транспортная концессия в Персии и большая часть акций которого принадлежала государству.⁷

Крупными компаниями, в то же время имеющими относительную самостоятельность, считались «К. Надежда» и «Бюро персидских транспортов». Они имели свои агентства в 18 городах Персии и в 4-х пунктах на российской территории. Причем как в крупных городах Ардебиль, Решт, Казвин, Исфahan, Тегеран, Мешхед, так и в небольших пунктах Мешед-абад, Метедиссер и др.⁸

⁴ Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию... Л. 4.

⁵ Там же. Л. 5.

⁶ Там же. Л. 6—7.

⁷ Персидское страховое и транспортное общество было создано частным предпринимателем Л. С. Поляковым еще в ноябре 1890 г. Однако спустя двенадцать лет, в 1902 г., государственное казначейство России по предложению министра финансов (1892—1903) С. Ю. Вите выкупило основную часть акций компании. К концу 1902 г. 3/4 голосов, полученных Министерством финансов, оказалось достаточным, чтобы изменить состав правления. Держателем акций стало государство. (Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию... Л. 10).

⁸ Приводим краткие сведения об этих компаниях. «Бюро персидских транспортов» было создано в 1890 г. по инициативе руководства компании «Кавказ и Мерку-

Компании одновременно осуществляли сухопутные и морские перевозки. Их развивающаяся деятельность стала предметом пристального внимания российских властей. Отметим также то, что при обследовании деятельности пароходных обществ на Каспийском море относительно поблажкой пользовалась компания «Кавказ и Меркурий». Это можно объяснить тем, что в числе ее акционеров были члены царской фамилии и другие влиятельные лица. Кроме основных функций упомянутое общество по особому контракту с казной осуществляла перевозку войск, почты и различных материалов по заданию правительства.⁹

С этого времени фирма начинает уделять большое внимание торговле с Персией и Средней Азией. Для этого «Кавказ и Меркурий», объединившись совместно с Восточным обществом товарных складов и Российским транспортным и страховым обществом, открывает совместную фирму для перевозки коммерческих грузов между Россией и Персией, дав название новой совместной компании «Бюро персидских транспортов». Российское государство ежегодно предоставляло фирме субсидию в размере 340 тыс. руб. и различные льготы, в том числе отвод земли по Волге и Каспийскому морю. В свою очередь компания также брала на себя ряд обязательств перед правительством. Прежде всего, ей вменялось в обязанность заниматься созданием каспийского торгового флота (в договоре оговаривалось иметь не менее 15 судов и столько же барж) и собирать суда на собственном заводе из частей, привезенных из-за границы. Главная контора «Бюро персидских транспортов» располагалась в Санкт-Петербурге на ул. Гончарной, д. 22. Связаться с ней можно было и по телефону по номеру 39-15. (Дела Бюро персидских транспортов 1890—1917 гг. РГИА. Ф. 101. Оп. № 1, ед. хр. 1127—1137. Л. 22—33; Бюро персидских транспортов. Инструкция по комиссионной купле-продаже товаров. СПб., 1904. С. 1—17). Одним из основателей и главных акционеров компании «Надежда» был Оскар Егорович Лампе (сконч. 15.08.1898 г.). Правление компании находилось в Санкт-Петербурге и состояло из шести директоров, каждый из которых должен был иметь не менее 50 акций. Компания работала по трем направлениям: транспортировка кладей, пароходство по всей Волге от Твери до Астрахани и по Каспийскому морю, страхование (Доклад правлению гг. акционеров «К. Надежда». СПб., 1899. С. 1—2; Краткий путеводитель по Волге. СПб., 1905. С. 18—34; Проект устава Петербургской компании «Надежда» для страховой перевозки и торговых поручений. СПб., 1898. С. 6—10). «К. Надежда» имела своих уполномоченных в составе волжского пароходного общества в Нижнем Новгороде (представитель Зевеке Александр Альфонсович), каспийского пароходного общества в г. Баку (представитель Гвуден Карл Романович) и главного агента в Средней Азии Жария Ивана Ивановича. (Список агентств, агентов, инспекторов и ревизоров С-Петербургской компании «Надежда». СПб., 1900. С. 56).

⁹ Добавим также то, что общество «Кавказ и Меркурий» являлось самым крупным пароходным обществом на Волге с 1857 по 1918 г. Эта компания была создана 21 мая 1858 г. после объединения двух пароходств: волжского речного «Меркурия», существовавшего еще с 1849 г., и каспийского морского «Кавказа», основанного только в апреле 1858 г. Инициатором слияния этих компаний стал Николай Александрович Новосельский. Он стал и его первым председателем. Спустя год, 14 декабря 1859 г., компания, заручившись поддержкой и покровительством Его Императорского Величества, начала свою деятельность. Основной капитал на тот момент составлял 5 625 000 руб. Общество владело пятнадцатью пассажирскими двухпалубными пароходами, шестью буксирами, пятью транспортными судами. Так, одно из них, носящее имя столицы Персии Тегеран, поднимало до 20 тыс. пудов груза. Оно впервые стало использовать на Волге американские пароходы, самый крупный из которых назывался «Александр I», и впервые стало отапливать свои суда нефтяными остатками. 80-е гг. XIX в. являются периодом расцвета общества «Кавказ и Меркурий». Кроме основного капитала оно имело еще страховой капитал, сумма которого в 1885 г. составляла 104 500 руб. В 1891 г. акции равнялись 400 000 руб. Каждая акция стоила по 20 руб. (Дела Бюро персидских транспортов 1890—1917 гг. Л. 30—40).

Новая политика государства в отношении транспортных и страховых обществ, с одной стороны, упорядочивала процесс транспортировки грузов по территории Персии и предоставляла возможность предпринимателям расширять свою деятельность, с другой — ставила владельцев в зависимость от государственного контроля.

Анализируя материалы Российского государственного исторического архива, можно увидеть, что после постановления 1903 г. названные компании начинают интенсивно открывать свои агентства во многих других персидских городах. В то же время на примере вышеупомянутых обществ можно проследить процесс слияния государственного и частного капиталов в транспортно-страховой сфере.

Показательным документом для оценки деятельности этих обществ и проверки общего состояния дел является докладная записка М. А. Лукошевича, датированная им 30 марта 1906 г. под названием «Общий обзор перевозки товаров в Северной Персии до осуществления концессий русскими транспортными обществами „К. Надежда“ и „Бюро персидских транспортов“», хранящаяся в РГИА. Этот документ дает в распоряжение специалистов уникальные сведения по означенной теме.

Согласно порученному заданию от правительства, М. А. Лукошевич, выезжает в Персию (точную дату его отъезда установить не удалось, но, очевидно, он отправился в путь во второй половине 1905 г.). Во время этой поездки он объехал шесть больших округов: Ширванский, Хорасанский, Астрабадский, Мазандеранский, Энзели-Исфаганский, Азербайджанский, где традиционно развивалась русско-персидская торговля и где находились агенты и комиссары российских транспортно-страховых компаний. Итогом его инспекции является упомянутая докладная записка. В ней подробно приводятся данные о позициях той или иной компании в каждом городе, где находились их агентства, подчеркиваются заслуги и неудачи их комиссаров, анализируется товарооборот русских и персидских грузов.

Остановимся на наиболее интересных и важных данных этого документа, каждая часть которого посвящена отдельному округу, согласно перечисленным выше названиям. Итак, первый район инспекции г. Ширван, столица ширванского ханства с 1805 г., расположенный в Азербайджане и с 1805 г. присоединенный к России.

Для иллюстрации приведем отрывок из записки М. А. Лукошевича, рассказывающий о деятельности агентства страховой и транспортной компании «К. Надежда» в Ширване: «Ширван — жителей 10—12 тысяч, исключительно магометане, разводят исключительно виноград и ежегодно вывозят около 10 000 пудов кишмиша, что составляет весь его вывоз. Товары из Ширвана доставляются в Асхабад (около 80 верст на ослах и мулах горной дорогой, по цене от 1.1 до 3.75 руб. за пуд. Агентство «К. Надежда» открыто здесь в июле 1903 г. Его товарооборот составляет:

Год	По прибытию	По отправлению	Итого
1904	4 352 пуда	21 843 пуда	26 195 пудов
1905 г. до 1 ноября (за 10 месяцев)	около 4 000 пудов	около 30 000 пудов	34 000 пудов

Возглавлял агентство г. Джалалов. Агентство имеет небрежный вид, что вызывает у ширванцев пренебрежительное отношение».¹⁰

По этой же схеме дается характеристика остальных агентств этих компаний в других городах и населенных пунктах Персии. Тщательное изучение этих данных дает в руки исследователей необычайно важный материал. Так, например, мы узнаем о том, что комиссаром в г. Мешед-Абаде был г. Пайрос, служащий одновременно корреспондентом Учетно-Ссудного банка, т.е. представитель государственной организации. Вполне вероятно, что он был назначен на эту должность по предложению администрации Учетно-Ссудного банка, стремившегося к этому времени поставить под свой контроль любые виды деятельности российских частных фирм.

Важные сведения приводит автор записки о крупном торговом центре Мешхеде, главном городе восточной провинции Персии Хорасане.¹¹ Он указывает на то, что в этом городе сохранялись довольно устойчивые позиции российских перевозчиков. Здесь находились отделение Учетно-Ссудного банка, агентства «К. Надежда» и «Бюро персидских транспортов» и другие более мелкие транспортные конторы.

Из его сведений мы узнаем о том, что «К. Надежда» существовала в Мешхеде с 1902 г., а «Бюро персидских транспортов» открылось лишь в 1905 г.

Важно сравнить цифры товарооборота этих фирм по прибытию:

Фирма	Товарооборот
«К. Надежда»	84 528 пудов
«Кавказ и Меркурий»	41 523 пуда
«Российское общество»	53 217 пудов
«Восточное общество»	30 179 пудов

По страхованию:

Фирма	Товарооборот
«К. Надежда»	56 732 пуда
«Кавказ и Меркурий»	31 700 пудов
«Российское общество»	18 799 пудов
«Восточное общество»	11 851 пуд ¹²

Вышеприведенные данные говорят нам о том, что среди всех фирм лидировала компания «К. Надежда» как по получению грузов, так и по страховым операциям. Довольно скептически настроен автор записки в отношении деятельности этой компании в Астрабадской провинции. Он сообщает о том, что через

¹⁰ Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию... Л. 18—20.

¹¹ О значении Мешхеда как крупного торгового и транзитного центра на востоке Персии в начале XX в. говорит следующая информация М. А. Лукошевича: «Мешед насчитывает около 130 000 жителей. Его кушцы — армяне, персы, русские ведут торговлю с Россией, получают товар по трем дорогам на Асхабад, на Качани, на Дузан. Первая — протяженностью около 230 верст — проходит через г. Кочан. От Мешхеда она тянется далее на юг Хайдара и продолжается за ним в Сеистан. Главные предметы вывоза из Мешхеда: шерсть, ковры, шали, хлопок, овчины, хна и другие краски, сушеные и свежие фрукты». (Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию... Л. 32) Под названием Мешед автор записки имеет в виду город Мешхед.

¹² Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию... Л. 26.

г. Астрабад по берегу Каспийского моря проходил важнейший торговый путь, протяженностью 55—60 верст от Бендер-Гяза до горы Кузулух. В 2—3 верстах от пристани в заливе стояли пароходы общества «Кавказ и Меркурий»,¹³ «Восточного», «К. Надежда», а также и частных обществ. Далее он пишет о том, что судя по консульским донесениям и по отчету персидских таможенных ведомств, через Бендер-гыз в 1904 г. было перевезено: из Персии в Россию около 550 000 пудов; из России в Персию около 650 000 пудов; всего около 120 000 пудов.¹⁴ Эти цифры говорят о важной роли Астрабада в грузоперевозках между Россией и Персией.

М. А. Лукошевич обнаружил в Астрабаде и некоторые недостатки. В глаза ему бросилась не совсем порядочная деятельность комиссара компании «К. Надежда» г. Паньянца. Было установлено, что Паньянец одновременно является представителем и других обществ, а также и частных лиц. Очевидно, при определенной конкуренции между фирмами это было нарушением с его стороны и должно было вызвать нарекания его официального хозяина. В обязанности Паньянца как комиссара входили следующие функции: он встречал и отправлял пароходы, принимал и сдавал груз, получая за это определенную плату от компании. Дальнейшая отправка грузов в Персию могла производиться как самим заказчиком, так и по его поручению комиссаром. Паньянец исполнял обязанности агента не только в Астрабаде, но и в других близлежащих городах — Бастане и Шахруде. Кроме того, не имея прав на концессию, он имел в Бендер-Гязе собственную транспортную контору.

Неограниченная и неконтролируемая деятельность комиссара Паньянца, по мнению М. А. Лукошевича, могла осуществляться только по причине того, что компания «К. Надежда» не открыла здесь своего агентства, а пользовалась услугами непроверенных людей.

Хотя надо признать, что деятельность Паньянца, очевидно, все-таки была достаточно эффективной. С его помощью «К. Надежда» успешно конкурировала с компанией «Бюро персидских транспортов». Отметим, что до 1904 г. в Бендер-Гязе находилось пароходное общество «Кавказ и Меркурий», затем на здании, где оно располагалось, появилась надпись «Бюро персидских транспортов», т. е. образовалась уже крупная совместная компания, куда вошло и упомянутое пароходное общество.¹⁵

¹³ Приведем содержание документа, касающегося начала торговых операций общества «Кавказ и Меркурий» в Астрабадском районе Персии. При исследовании архивных материалов нам в руки попало прошение заведующего юго-восточного агентства общества «Кавказ и Меркурий» Саввы Павловича Медведева в Департамент торговли и мануфактуры России, датированное 20 октября 1895 г. Из его донесения мы узнаем точный адрес агентства — «Мой адрес: через Баку, на Гязский берег Каспийского моря». Очевидно, в Баку в то время скопилось достаточно много товара, который требовалось куда-то сбыть. Ближайшим рынком сбыта, конечно, были провинции Северной Персии. Какие же товары он собирался отправлять в эту страну? «В настоящее время, — указывал С. П. Медведев, — здесь очень много товара. Преимущественно: мануфактура, посуда самых низких сортов фабрик Кузнецова и Кокорева». Разрешение, как следует из текста документа за подписью В. Михайловича, было получено. (Переписка заведующего общества «Кавказ и Меркурий». РГИА. Ф. 20. Оп. 7. Д. 22. 1895. Л. 5).

¹⁴ Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию... Л. 28—30.

¹⁵ Добавим также и то, что отец Паньянца был комиссаром компании «К. Надежда» в Мешидиссере. По наблюдениям М. А. Лукошевича, он пользовался громадной

Данные сведения подтверждают наше мнение о том, что российское правительтельство было озадачено конкуренцией с частными предпринимателями и пыталось подчинить их влиянию крупных объединений, имеющих акции государственного капитала.

Рассмотрим более подробно деятельность вышеупомянутых обществ в двух важных районах Персии: Прикаспийском (главный город — порт Энзели) и Центральном (конечный пункт перевозки грузов г. Исфахан). Товары из России шли через следующие города: Энзели — Решт — Тегеран — Исфахан. Далее грузы доставлялись самими персами, скорее всего при помощи вьючных животных, способных продвигаться по узким дорогам. Российские товары не могли продвигаться в южные провинции в Персии еще и по причине конкуренции с английскими, так как Англия имела здесь торговые и политические приоритеты.

Одно из препятствий для российских перевозчиков появлялось уже в порту Энзели, так как отечественные пароходы не могли подойти к берегам Энзелийского пролива, соединяющего Каспийское море с Мурдабадском проливом. Суда разгружались на рейде и помещали свои товары на частные персидские киржимы, в редких случаях для этого использовались баркасы и баржи. Это ставило береговую перевозку в зависимость от киржимщиков и создавало много неудобств. Усугублял трудности перевозки грузов существующий на Каспийском море бурун.¹⁶ Из-за отсутствия профессиональных грузчиков зачастую при перегрузке товары намокали, что снижало их качество, а иногда приводило в негодность. Так, например, 1 июня 1906 г. «К. Надежда» перевозила ящики с чаем, которые были опрокинуты в воду. Убыток для фирмы составил 15—18 тыс. руб. К тому же она должна была оплатить стоимость самого судна (киржима) 100 руб.¹⁷

Самым дорогим участком на этом пути транспортировки был участок до г. Решта, так как владельцы должны были вести свои товары по заливу Мурдаб, а затем по узенькой речке Пир-Базар. От Решта товары шли сухопутным путем по узкому шоссе. Стоимость от рейда до Решта колебалась от 9 коп. до 15 коп. с пуда и около 20 коп. по всему пути — морскому, речному и шоссе.¹⁸

Во всех восьми главных городах Прикаспийского и Центрального районов (Энзели, Решт, Казвин, Хамадан, Тегеран, Кум, Кашан, Исфахан) компании «К. Надежда» и «Бюро персидских транспортов» имели свои агентства.

Наиболее оживленным пунктом русско-персидской торговли являлся пограничный пункт и портовый город Энзели. Здесь, по данным российских консулов, компания «К. Надежда» имела на Казьяновском берегу «свой собственный дом и контору в каменном помещении», а также один баркас и две баржи. В свою очередь у «Бюро персидских транспортов» в собственности находился дом, каменные склады, один баркас, две баржи, один киржим.¹⁹ Несмотря на это, владельцы упомянутых компаний находились «в полной зависимости от

популярностью среди промышленников и торговцев, причем не только среди своих соплеменников, но и персов. (Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию... Л. 44).

¹⁶ Бурун — волна, образующаяся над подводными валами, рифами, отмелям, и на некотором удалении от берега.

¹⁷ Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию... Л. 50.

¹⁸ Там же. Л. 57.

¹⁹ Там же. Л. 53—60.

киржимщиков», т. е. персов. После инспекции в Энзели М. А. Лукошевич отметил в своей записке то, что перевозку необходимо осуществлять при помощи собственных грузчиков — это упрочило бы позиции русских при транспортных операциях и принесло бы им значительные прибыли. Для этого, по его мнению, в порту необходимо было иметь не менее 8 киржимов. Он представил правительству следующий финансовый расчет:

1. 8 киржимов по 200 руб. = 1 600 руб.

2. 8 брезентов по 50 руб. = 400 руб.

Итого: 2 000 руб.²⁰

Кроме этой суммы необходимо было предусмотреть затраты на жалование киржимщикам по 20 руб. в месяц и 320 руб. в год на ремонтные издержки.

В Реште, как важном перевалочном пункте на Энзели-Тегеранской дороге, «К. Надежда» имела свой собственный амбар для товаров, которые затем шли на Казвин, Тегеран, Исфахан, Пир-базар и Энзели.

Операций, осуществляемых здесь «Бюро персидских транспортов», было на порядок меньше, чем у их конкурентов; они составляли лишь 1/3 всего товарооборота. На этом участке также имела место та же проблема, что и в предыдущих пунктах, а именно зависимость от перевозчиков персов. Инспектор бюро К. В. Шубин смог организовать перевозку между Пир-Базаром и Рештом собственными действиями. С этой целью были куплены 3 фургона (на 120 пудов, 60 пудов и 30 пудов) и одна лошадь.²¹ В архивных материалах не встречается сведений о том, что «Бюро персидских транспортов» имело в Реште свои собственные склады или амбары, но мы узнаем о том, что упомянутый представитель этой компании К. В. Шубин в этот момент занимался приобретением земель, лежащих около Решта, в собственность «Кавказа и Меркурия», т. е. только одной из трех фирм этой совместной компании.²² Этот факт может говорить о существовании конкуренции внутри самой фирмы. Добавим также и то, что «Кавказ и Меркурий» имел в своем частном владении «чудную усадьбу» в Казвине. Таким образом, как мы видим, российские предприниматели становились владельцами крупных земельных участков в Северной Персии. При описании остальных городов на этой транзитной дороге автор записки приводит важные сведения о г. Казвине, Тегеране, Исфахане.

Так, из документов становится ясно, что купцы Казвина самостоятельно отправляли в Россию 350—450 пудов продуктов в год из своих окрестностей: 100 000 пудов хлопка, 5 000 пудов миндаля, 75 200 000 сабзы (зелени), 10 000—15 000 пудов фисташек, 2000—3000 пудов кураги, 2000—3000 пудов орехов.

По наблюдению М. А. Лукошевича, Тегеран являлся главным пунктом сдачи и отправки русско-персидских товаров. В 1904 г. в Тегеран по Энзели-Тегеранской дороге прибыло 703 030 пудов. Из города отправлено 164 545 пудов.²³ Автор записки не преминул отметить «вечную вражду служащих агентств „К. Надежда“ и „Кавказ и Меркурий“ именно в столице».²⁴ Из его

²⁰ Там же. Л. 60—64.

²¹ Там же. Л. 67.

²² Там же. Л. 71.

²³ Там же. Л. 75—77.

²⁴ Нам удалось найти некоторые сведения о торгово-коммерческой конторе «Бюро персидских транспортов» в Тегеране. Ее возглавлял А. Ладыжинский. В частности, его услугами в Тегеране пользовались известные бакинские купцы братья Кре-

данных мы также узнаем о том, что в Исфахане во второй половине 1905 г. агент «К. Надежда» открыл ряд агентств и комиссионерских пунктов.

Последним районом в Персии, подлежащим инспекции русского правительства, был Азербайджан. В этом округе, в г. Джульфе, находился главный таможенный пункт сухопутной закавказской русско-персидской границы. 71 % операций осуществляла здесь компания «К. Надежда». Ее управляющим был некий г. А. М. Артаров, «человек очень деятельный, энергичный и знающий свое дело».²⁵ Большой оборот торговли позволял платить ему по тем временам довольно высокую зарплату — 1 300 руб. в год. На долю «Бюро персидских транспортов» приходилось 10.5 % товарооборота.

Не останавливаясь подробно на деятельности рассматриваемых компаний в таких городах, как Астара, Марага и Урмия, приведем данные автора записки о их положении в Тавризе, крупном торговом городе Азербайджана. Агентство «К. Надежда» существовало здесь с 1902 г. и по сравнению с другими обществами имело довольно значительный оборот. Одну из причин успеха этой фирмы М. А. Лукошевич видел в профессионализме управляющего. Он пишет: «Управляющий агентством армянин, местный таждир-баши, г. Назарбеков, постоянный человек, пользующийся большим авторитетом. Его деятельность оставляет мало шансов для конкуренции „Бюро персидских транспортов“».²⁶

«Бюро персидских транспортов» существовало в Тавризе с 1904 г. До этого, с 1901 г., в этом городе находилось «Российское общество транспортных кладей», которое впоследствии вошло в состав бюро. Относительно самой работы внутри бюро автор записки увидел много негативных явлений. Он пишет: «Служащие вызывают разочарование, не поддерживаются своими начальниками».²⁷ В то же время он отмечает то, что именно в Тавризе, чего нельзя было сказать в предыдущих случаях, агентство «Бюро персидских транспортов» приносило «чистую прибыль».

Подводя итоги поездки по Азербайджану, М. А. Лукошевич сообщает следующие среднестатистические данные об операциях агентств по экспорту и импорту в течение года:

Фирма	Экспорт	Импорт
«К. Надежда»	3.19 %	5.15 %
«Бюро персидских транспортов»	3.77 %	6.09 %
Итого	6.96 %	11.24 %

стовниковы. Так, согласно обнаруженной нами в архивных делах квитанции за № 343 90С, выясняется, что братья Крестовниковы отправили из Баку в Тегеран две бутылки химического и одну бутылку белого глицерина, на сумму 68 руб. 85 коп. Страховка груза составила сто руб., т. е. значительно больше, чем стоимость самого товара. Квитанция по установленным правилам заполнялась на русском языке, но с обязательным переводом на персидский. Из квитанции также явствуют следующие важные данные: перевалочным пунктом транспортировки груза был уже упоминаемый нами порт Энзели. Перевозная плата от Баку до Энзели составляла 25 коп. за пуд, а по территории самой Персии, т. е. от Энзели до Тегерана, 8 коп. за пуд. Дешевая рабочая сила персов вполне возможно, влияла на ценообразование доставки, поэтому стоимость на этом участке пути была значительно меньше. (Дела Бюро персидских транспортов 1890—1917 гг. Л. 52).

²⁵ Общий обзор перевозки товаров в Северную Персию... Л. 90.

²⁶ Там же. Л. 110—112.

²⁷ Там же. Л. 127.

Таковы были цифры М. А. Лукошевича о товарообороте этих фирм в Азербайджане.

Попутно добавим также то, что у директора компании «К. Надежда» были намерения открыть свои агентства и на юге Персии. С такой целью в 1905 г. район объезжал бывший инспектор «К. Надежда» г. Кафиев. Он пытался открыть агентства на южном побережье Персидского залива в Ширазе и Йезде, однако его попытки не увенчались успехом. Скорее всего, это можно объяснить английским влиянием в южных провинциях Персии и острой конкуренцией России и Англии на персидском рынке.

В заключение автор приводит важные цифры по общему товарообороту данных компаний.

— Общая доля участия «Бюро персидских транспортов» в экспорте и импорте составляла немного более 16.48 %; компании «К. Надежда» 14.71 %. На поверхностный взгляд кажется, что первая компания одерживает по этим показателем верх. Однако следует обратить внимание на одну существенную деталь. Напомним о том, что «Бюро» состояло из трех обществ, тогда как «К. Надежда» осуществляло свои операции в большей степени самостоятельно.

— Операции обоих обществ через морские границы играли главную роль в русско-персидской торговле. Морские операции «Бюро персидских транспортов» составляли 2 510 000 пудов в год, приблизительно на 25 % больше таких же операций компании «К. Надежда». Последняя перевозила 1 035 000 пудов.

— Общая цифра по сухопутным операциям составляла 12 820 000 пудов в год.

Здесь существовала и значительная частная конкуренция. Тем не менее по всем показателям лидировала компания «К. Надежда», на долю которой приходилось около 5 % перевозок (805 000 пудов в год). Такое положение, по мнению автора записки, происходит «из-за большой интенсивности, жизненности и предприимчивости предприятий „К. Надежда“». Эта компания имела в пределах Северной Персии 13 пунктов, самостоятельно совершавших перевозочные операции. У «Бюро персидских транспортов» было только 8 транспортных предприятий, причем некоторые из них, доставшиеся «Бюро» в наследство, остаются бездейственными.

— Наиболее дееспособными агентствами компании «К. Надежда» являются Мешхедское, Рештское, Тегеранское отделения. За 10 месяцев текущего 1906 г. через Мешхедское агентство прошло около 156 000 пудов, Рештское — 96 000 пудов, Тегеранское — 800 000 пудов. Для сравнения автор приводит данные агентств «Бюро персидских транспортов». Так, Мешхедское агентство провело за этот же период около 9 000 пудов товаров, Рештское — около 88 000 пудов. Компания «К. Надежда», только кроме двух своих агентств в Кочане и Себзеваре, во всех остальных имеет прибыль. У «Бюро персидских транспортов» наоборот — только два агентства Мешхедское и Тавризское приносят прибыль, остальные убыточные.

По сухопутной торговле «К. Надежда» в 1905 г. имела 30 000 руб. чистой прибыли, а «Бюро персидских транспортов» около 12 000 руб. убытка. М. А. Лукошевич также отметил, что «Бюро персидских транспортов» тратит значительные суммы на содержание своих агентов и личного состава. Он пишет: «А если взять во внимание содержание инспектора — 8—9 тыс. руб. в год

и правления в Санкт-Петербурге около 40 000 руб., получается, что в 1905 г. „Бюро персидских транспортов“ понесло убытки не менее 60 000 руб.».²⁸

М. А. Лукошевич составил также таблицу управляющих компаний по национальному признаку. Очевидно, этого требовало его начальство. Так, выяснилось, что в «К. Надежда» работают 18 человек, из них пятнадцать армян, один русский, один поляк, один еврей. В штате «Бюро персидских транспортов» состояло 14 управляющих. Среди них насчитывалось пять евреев, пять русских, два армянина, один перс и один поляк.²⁹ Автор записки не смог не отметить, что «низший состав этой компании — это люди армянской национальности, ниже других оказывается русский элемент».³⁰

Наблюдение за деятельностью агентов осуществляли специальные инспектора. У компании «К. Надежда» — г. Кафиев. После его ухода должность главного инспектора вообще была упразднена. У «Бюро персидских транспортов» — это особый инспектор г. К. В. Шубин.

Автор записки ставит вопрос об упаковке товара, которая не отвечала требованиям узких горных дорог. Также он рекомендует правительству обратить внимание на улучшение жизни служащих: предоставление отпусков, увеличение заработной платы, помощь в оформлении накопительных денег через сберегательные кассы.

В конце своей записки автор приходит к главному выводу о том, что конкуренция между «К. Надежда» и «Бюро персидских транспортов» ведет к ухудшению транспортировки грузов. Он подчеркивает то, что по отдельности эти компании несовершенны. Их объединение или слияние привело бы к сокращению расходов на содержание агентств, устранило бы конкуренцию, что дало бы русским монополистам юридическое обоснование и защищенность.

Таково содержание рассмотренной нами записки, которая, на наш взгляд, является важным источником для изучения взаимоотношений российского правительства со своими частными предпринимателями, вкладывавшими капиталы в экономику Персии.

Данный подробный отчет о деятельности компаний может служить образцом составления подобных документов для чиновников царской России. Он выполнен достаточно добросовестно. В сжатой форме, но вместе с тем выпукло и ярко М. А. Лукошевич смог представить нужную информацию для правительственных кругов России и обрисовать им обстановку морских перевозок по Каспийскому морю из России в Персию, существующую к началу XX в.

В записке предлагалось усилить государственный контроль над перевозочными и страховыми операциями существующих в Персии компаний и создать свою транспортную сеть в этой стране непосредственно под началом Российского государства. В то же время сведения М. А. Лукошевича дают в руки исследователей уникальный материал по товарообороту между Россией и Персией и структуре товаров в указанный период, данные о деятельности двух ведущих в то время транспортных компаний, их значении в сфере сбыта товаров и их взаимной конкуренции. Опираясь на эти данные, можно констатировать увеличение удельного веса российской составляющей во внешней торговле Персии.

²⁸ Там же. Л. 130.

²⁹ Там же.

³⁰ Там же. Л. 131.

Отметим, что поездка М. А. Лукошевича состоялась во второй половине 1905 г., т. е. всего за полтора года до подписания хорошо известного историкам русско-английского договора о разделе Персии на сферы влияния между двумя этими странами в 1907 г. Все это крайне важно при изучении как русско-персидских, так и русско-английских отношений в начале XX в.

Анализируя отчет М. А. Лукошевича, следует сделать вывод о новом этапе в развитии русско-персидских отношений в сфере торговли и экономики в начале XX в., характерной чертой которого является усиление позиций государственной монополии России в Северной Персии.