



Published in the Russian Federation
Oriental Studies (Previous Name: Bulletin of the Kalmyk Institute
for Humanities of the Russian Academy of Sciences)
Has been issued as a journal since 2008
ISSN: 2619-0990; E-ISSN: 2619-1008
Vol. 18, Is. 1, Pp. 25–39, 2025
Journal homepage: <https://kigiran.elpub.ru>



УДК / UDC 93/94

DOI: 10.22162/2619-0990-2025-77-1-25-39

Развитие российско-персидской торговли по среднеазиатской границе на рубеже XIX–XX вв.

Гадия Гизатуллаевна Корноухова¹, Сакен Жаугаитович Токтамысов²

¹ Российский университет дружбы народов им. Патриса Лумумбы (д. 6, ул. Миклухо-Маклая, 117198 Москва, Российская Федерация)

кандидат исторических наук, доцент, старший научный сотрудник

 0000-0002-7553-1856. E-mail: [kornoukhova-gg\[at\]rudn.ru](mailto:kornoukhova-gg[at]rudn.ru)

² Российский университет дружбы народов им. Патриса Лумумбы (д. 6, ул. Миклухо-Маклая, 117198 Москва, Российская Федерация)

кандидат исторических наук, доцент, научный сотрудник

 0000-0003-4284-9638. E-mail: [toktamysov-szh\[at\]rudn.ru](mailto:toktamysov-szh[at]rudn.ru)

© КалмНЦ РАН, 2025

© Корноухова Г. Г., Токтамысов С. Ж., 2025

Аннотация. *Введение.* Рассматривается история инфраструктурного сотрудничества между Российской империей и Персией на рубеже XIX–XX вв., которое предусматривало строительство шоссированной дороги между двумя важными экономическими центрами юго-восточного Прикаспия — Ашхабадом и Мешхедом. Проект был призван активизировать торговые процессы между Россией и Хорасанской провинцией Персии через Закаспийскую область. *Целью* исследования является показать роль шоссированной дороги между Ашхабадом и Мешхедом в развитии двусторонних торгово-экономических отношений в позднеимперский период. Для этого предусматривается решение ряда задач: рассмотреть ход и особенности строительства российско-персидского транспортного пути, его влияние на рост взаимного товарооборота в рамках указанного временного диапазона, уточнить влияние финансовых, организационных, геополитических факторов в ходе реализации данного российско-персидского инфраструктурного проекта. *Материалы и методы.* Исследование выполнено на основе анализа широкой источниковой базы, включающей неопубликованные материалы из трех федеральных архивов, а также опубликованные источники. В научной работе используются структурно-исторический, сравнительный, системный методы исторического исследования. *Результаты и выводы.* Дорога между Ашхабадом и Мешхедом вместе с закаспийской железной дорогой и с другими транспортными маршрутами создавала систему единой транспортной инфраструктуры, связавшей территорию среднеазиатского региона с северо-восточной Персией. Это способствовало интенсификации взаимного товарообмена в конце XIX – начале XX в. Вместе с тем низкое качество строительных работ на персидском участке дороги, отсутствие действенных рычагов контроля у российской стороны по сооружению данного транспортного пути на

территории Персии, противодействие со стороны Великобритании, другие факторы привели к затягиванию дорожного строительства, дополнительным финансовым расходам и снижению эффективности от его использования. Это подтолкнуло российское правительство к осознанию необходимости полной передачи имеющейся магистрали в руки российского концессионера с целью масштабной модернизации важной транспортной артерии. Речь шла, в том числе, и о возможном строительстве железнодорожной линии за счет российских финансовых средств. Однако участие России в Первой мировой войне не дало возможности правительству приступить к реализации задуманного проекта.

Ключевые слова: российско-иранское транграничье, российско-иранские отношения, внешняя торговля России по азиатской границе, П. Е. Панафиндин, П. М. Власов, колесная дорога, экономическая история

Благодарность. Исследование выполнено при финансовой поддержке РНФ «Развитие экономической инфраструктуры российско-иранского транграничья (вторая половина XIX – начало XX в.)» (№ 24–28-00648, <https://rscf.ru/project/24-28-00648/>).

Для цитирования: Корноухова Г. Г., Токтамысов С. Ж. Развитие российско-персидской торговли по среднеазиатской границе на рубеже XIX–XX вв. // *Oriental Studies*. 2025. Т. 18. № 1. С. 25–39. DOI: 10.22162/2619-0990-2025-77-1-25-39

Development of Russian-Persian Trade along the Central Asian Border at the Turn of the Twentieth Century

Gadilya G. Kornoukhova¹, Saken Zh. Toktamysov²

¹ RUDN University (6, Miklouho-Maclay St., 117198 Moscow, Russian Federation)

Cand. Sc. (History), Associate Professor, Senior Research Associate

 0000-0002-7553-1856. E-mail: kornoukhova-gg[at]rudn.ru

² RUDN University (6, Miklouho-Maclay St., 117198 Moscow, Russian Federation)

Cand. Sc. (History), Associate Professor, Research Associate

 0000-0003-4284-9638. E-mail: toktamysov-szh[at]rudn.ru

© KalmSC RAS, 2025

© Kornoukhova G. G., Toktamysov S. Zh., 2025

Abstract. Introduction. The paper examines the history of infrastructure cooperation between the Russian Empire and Persia at the turn of the twentieth century, which included the construction of a cart road between two important economic centers of the Southeastern Caspian — Ashgabat and Mashhad. The project was intended to intensify trade processes between Russia and Persia’s Khorasan through Transcaspian Oblast. **Goals.** The article seeks to show the role of the Ashgabat–Mashhad road in the shaping of bilateral trade and economic relations in the late imperial era. To facilitate this, the work shall consider the road’s construction progress and features, articulate its impacts on mutual trade turnover within the specified period, reveal roles of financial, organizational, geopolitical factors during the Russian-Persian infrastructure project’s implementation. **Materials and methods.** The study analyzes quite a variety of sources, including both published and unpublished ones (the latter discovered in federal archives). The study employs the structural historical, comparative and systems methods. **Results and conclusions.** The Ashgabat – Mashhad road, Transcaspian Railway and other transport routes constituted a unified transport infrastructure system that connected Russia’s Central Asian territories to Northeast Persia. This did contribute to the intensification of mutual trade in the late nineteenth and early twentieth centuries. However, the low quality of construction works on the Persian section, Russia’s lack of efficient construction control tools in the territory of Persia, resistance from Great Britain, and other factors led to delays, additional financial costs and decreased efficiency. These prompted the Russian Government to completely convey the existing route to a Russian concessionaire for the latter to arrange a large-scale modernization of the required transport corridor. Inter alia, the discussion included a possibility of constructing a railway to be funded by Russian subjects. Still, Russia’s participation in World War I deprived the Government of any opportunity to begin implementing the designed project.

Keywords: Russia-Iran cross-border territories, Russia-Iran relations, Russian foreign trade along Asian frontiers, P. Panafindin, P. Vlasov, cart road, economic history

Acknowledgements. The reported study was granted by Russian Science Foundation, project no. 24-28-00648 ‘Economic Infrastructure Development of Russia-Iran Cross-Border Territories, Mid-Nineteenth to Early Twentieth Centuries’. Available at: <https://rscf.ru/project/24-28-00648>.

For citation: Kornoukhova G. G., Toktamysov S. Zh. Development of Russian-Persian Trade along the Central Asian Border at the Turn of the Twentieth Century. *Oriental Studies*. 2025; 18(1): 25–39. 10.22162/2619-0990-2025-77-1-25-39



1. Введение

Россия и Иран имеют многовековую историю взаимоотношений. При этом долгое время контакты между государствами осуществлялись через Закавказье и отчасти Каспийское море. В связи с этим торгово-экономические связи охватывали главным образом северо-западные и прикаспийские районы Персии. Лишь в конце XIX в. Россия открыла себе путь к торговле с северо-восточной частью Персии — Хорасанской провинцией. Первоначально движение торговых караванов велось по направлению в Мешхед из каспийского порта Бендер-Гяз через города Шахруд и Сабзевар, но в дальнейшем, с открытием в 1888 г. Закаспийской железной дороги, торговое движение в Хорасан стало осуществляться преимущественно через Закаспийскую область [Губаревич-Радобильский 1912: 117]. В средствах массовой информации того времени подчеркивались две основные функции новой трассы — усиление безопасности границ благодаря более быстрому перемещению военного контингента и положительное значение для экономического развития [Васильев, Мазаев 2020: 19–20].

В отечественной и зарубежной литературе восточная Персия уже получила свое научное внимание, как с точки зрения российского политического [Andreeva 2007; Kazemzadeh 2013; Ларин 2020; Ищенко 2021; Арабаджян 2023], так и тесно связанного с ним экономического проникновения [Маннанов 1964; Атаев 1989; Алимджанов 2015; Наумова 2020; Крючков и др. 2022; Арабаджян 2024]. При этом рассматривая

вопрос российско-персидской торговли через Закаспийскую область исследователи традиционно сосредотачивают свое внимание на роли Закаспийской железной дороги, совершенно справедливо указывая на нее как на ключевой фактор роста показателей товарооборота [Родзевич 1891; Надеждин 1927; Сапарова 1991; Тестов 2011; Токтамисов 2024]. В то же время без внимания остается вопрос о транспортировке товаров по сухопутным маршрутам, по которым грузы перевозились от железной дороги в сторону российско-персидского рубежа и далее вглубь северо-западной территории Персии.

В настоящей статье ставится цель определить особенности развития российско-персидской торговли по среднеазиатской границе, осуществлявшейся по такой важной торговой магистрали как дорога между столицей Хорасанской провинции Персии, Мешхедом, и главным торговым пунктом Закаспийской области Российской империи, Ашхабадом, на рубеже XIX–XX вв.

2. Материалы и методы

Источниковая база исследования опирается на неопубликованные материалы фондов «Персидский стол» (Ф. 144), «Среднеазиатский стол» (Ф. 147) Архива внешней политики Российской империи и документы фонда «Департамент государственного казначейства министерства финансов» (Ф. 565) и «Учетно-судный банк Персии Министерства финансов» (Ф. 600) Российского государственного исторического архива.

Ценные статистические материалы со- держаться в сборниках «Обзор Закаспий- ской области» и в работе А. Ф. Губаре- вич-Радобильского «Значение Туркестана в торговле России с сопредельными странами Азии» [Губаревич-Радобильский 1912]. В данных источниках приводятся показатели товарооборота между Россией и Персией через Закаспийскую область по отдельным таможенным пунктам и заставам, а также по отдельным видам товаров.

Ключевыми методами исследования выступают системно-исторический подход и количественные методы. Количествен- ные методы исследования важны при ана- лизе объемов и товарного ассортимента российско-персидских экспортно-импорт- ных внешнеторговых операций в рамках вышеуказанного периода. Представление о транспортных путях как о системе рос- сийской геоэкономической стратегии, вы- ступавшей инструментом «мягкой силы» и способствовавшей усилению российского влияния в северо-восточной части Персии раскрывается в рамках системно-историче- ского подхода.

3. Мешхед, Асхабад и строительство колесной дороги

Экономическое развитие северо-вос- точной части Персии началось только в 1880-е гг., после присоединения Закаспий- ской области к русским владениям и усми- рения кочевых туркменских племен, совер- шавших периодические набеги на персид- ские земли. Вследствие этого пригранич- ная сторона Персии постепенно пустела и огромные плодородные площади земель по Атреку, Гюргену и в Мешхедской долине превращались в пустыни. Торговля же меж- ду Персией и сопредельной территорией была развита крайне слабо. Только с заво- еванием российскими войсками текинского оазиса, положение всего персидского насе- ления разом изменилось и Хорасан ожил [Логофет 1909: 61].

Политическим и экономическим цент- ром Хорасанской провинции являлся город Мешхед, сюда же стекались мусульмане на поклонение гробнице Имама Али Резы. Осознавая важность провинции, Россия в

1879 г., учредила пост нештатного торгово- го агента в Мешхеде, а затем, в 1889 г., его сменило генеральное консульство в Меш- хеде. Очень скоро после этого британцы также поспешили открыть аналогичное уч- реждение [Ищенко 2021: 171–172].

Персия в целом и ее Хорасанская про- винция в частности традиционно являлась ареной напряженной борьбы за влияние между Россией и Великобританией. Если в дипломатической сфере российско-британ- ское соперничество выражалось в действи- ях генеральных консульств, то в экономиче- ской — в виде работы банков. При этом с российской стороны выступал Учетно-ссуд- ный банк Персии, а с британской — был Шахиншахский банк. Оба они находились в столице Хорасанской провинции. Таким об- разом, в Мешхеде соперничество двух дер- жав приобрело институциональную форму.

Что касается Закаспийской области, то здесь также до присоединения ее к Росий- ской империи торговля носила мелочный характер и общий оборот был совсем незна- чительным. Небольшие персидские карава- ны приходили крайне редко и каждый раз под охраной вооруженных конвоев [Обзор 1892: 168–169].

С введением российского управления караванное движение оживилось и размеры торговли год от года стали увеличиваться, особый импульс чему придало проведение линии Закаспийской железной дороги [Об- зор 1893б: 168–169].

Центральным городом Закаспийской области стал Асхабад (ныне — Ашхабад), получивший свое развитие с 1881 г., когда был выбран в качестве передового опорного пункта российских войск. К 1884 г. укреп- ление Асхабада утратило оборонительное значение и стало использоваться как часть формировавшегося европейского города. В 1885 г. к нему была подведена линия же- лезной дороги, связавшая его через море с европейской частью Российской империи и усилившая транзитное значение Закаспия [Мурадов 2021].

Вывозная торговля в Асхабадском уезде в первое время его нахождения в составе Рос- сийского государства почти не существовала. Весь торговый оборот в 1881 г. едва дости-

гал 200 тыс. руб. Значительное увеличение привозной и отпускной торговли стало заметным с 1884 г., когда усилился спрос персидских торговцев на русские промышленные товары. В 1889 г. их было привезено на сумму 2 700 709 руб., а вывезено на сумму 1 308 321 руб. [Обзор 1892: 174–175]

Основными перевозчиками выступали персидские купцы из Мешхеда. Они либо приезжали закупать товар в Асхабад, либо сами ежегодно ездили на Нижегородскую ярмарку и в Москву одновременно вывозя из Персии для сбыта там персидские товары: овечьи, козьи, лисьи шкуры, мерлушку, сафьян, овечью шерсть, хлопок и сухофрукты [АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 187. Л. 649].

Что касается вопроса транспортировки товаров между Хорасаном и Асхабадским уездом, то дороги здесь находились в плохом состоянии. Они представляли собой бесчисленное количество тропинок, расхившихся по всем направлениям и перерезавших собой всю территорию российско-персидского трансграничья.

После присоединения Закаспийской области к России встала проблема его экономического оживления, в том числе за счет развития торговых отношений с Персией. В связи с этим 26 апреля 1885 г. Государственный совет Российской империи рассмотрел вопрос о необходимости строительства колесной дороги от Асхабада к Мешхеду [РГИА. Ф. 565. Оп. 1. Д. 4438. Л. 2]. К сожалению, из-за закулисной борьбы внутри шахского окружения по поводу прохождения возможного маршрута транспортного пути и условий его реализации, начало сооружения дороги откладывалось. Только в 1886 г. между российской и персидской сторонами было заключено соглашение, по которому дорога была поделена на две части: Россия взяла на себя строительство участка размером 45 верст от Асхабада до Гаудана (пограничного пункта в горах Копетдаг), а от Гаудана колесный путь должен был быть продолжен персидскими силами до Кучана и далее до Мешхеда. Общая протяженность магистрали насчитывала 260 верст¹ [Губаревич-Радобыльский 1912: 222].

¹ Верста — старинная русская путевая мера длины, которая равнялась 500 сажням (в метрической системе это 1066,8 метра).

Российский участок дороги был построен оперативно в течение чуть более одного года усилиями военно-инженерного ведомства. Движение по нему началось уже в 1888 г. Смета расходов на сооружение российского участка составила 191 056,24 руб. [РГИА. Ф. 565. Оп. 1. Д. 4438. Л. 3–3об.].

Что касается конструктивных особенностей пути, то местность, занятая Закаспийской областью, представляла собой равнину. Однако именно в ее южной части она, незаметно повышаясь, переходила постепенно в горы Копетдаг [Обзор 1892: 197]. По отзывам современников, их крутизна превосходила подъемы Военно-грузинской дороги. Это в свою очередь вызвало дополнительные технические сложности и подъему пришлось придать винтообразную конструкцию длиной более 6 верст. Русский генерал и военный публицист Д. Н. Логофет следующим образом описал свое путешествие по этому маршруту: *«Извиваясь винтообразно по склонам гор, дорога поднималась все выше и выше. С левой стороны от нас виднелись обрывы с очень крупными скатами. Через час езды мы незаметно поднялись на огромную высоту, с которой открывался перед нами вид на равнину, не имеющую, казалось, конца. <...> Поднявшись несколько раз на значительные перевалы и с них снова спустившись мы, наконец, достигли главного хребта, по которому подъем продолжался еще больше полутора часов. Поднявшись на высшую точку хребта, мы перевалили через него и, спустившись немного вниз, въехали в небольшую долину, среди которой расположен русский поселок Гаудан»* [Логофет 1909: 147, 150–151].

Д. Н. Логофет оставил также описание этого поселка. По его словам, он представлял собой около трех десятков домов полугородского типа, построенных по обеим сторонам шоссированной дороги, соединившей Персию и Россию. На самом выезде из поселка по направлению к границе был расположен двор отделения Асхабадской таможни, который был завален *«огромным количеством мешков с кишмишем и другими товарами»* [Логофет 1909: 155]. Далее Д. Н. Логофет дает следующую зарисовку: *«Положенные на землю верблюды и сидя-*

щие около них погонщики терпеливо ожидают, пока окончится выполнение чиновниками таможи осмотра и по уплате пошлины будут выданы документы. Невдалеке от таможи у рогатки помещается пост пограничной стражи, охраняющий границу вооруженною силою» [Логофет 1909: 155].

Что касается персидского участка, то его строительство не было таким же оперативным. Прокладка дороги была поручена подрядчику Мелик-Туджару, который получил от персидского правительства сумму в 6 тыс. туманов, а также один пехотный полк в качестве вспомогательной рабочей силы [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1316. Л. 42об.]. Строительство началось в конце 1887 г. и продвигалось крайне медленно, а с наступлением холодов оно и вовсе остановилось. Весной же 1888 г. российской императорской миссии пришлось неоднократно напоминать о необходимости возобновления работ. Причинами такого затягивания строительного процесса являлись усилия англичан повлиять на персидское правительство, чтобы оно не спешило с постройкой дороги из опасения, что новая трасса в будущем облегчит российским войскам вступление в Хорасан [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1316. Л. 26]. С другой стороны, не последнюю роль играла личность самого подрядчика, который, по донесению российского генерального консула в Мешхеде Петра Михайловича Власова, отличался очевидной недобросовестностью. При этом им не исключался факт сговора между британскими представителями и Мелик-Туджаром по вопросу затягивания строительных работ и их некачественному выполнению [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1316. Л. 124].

В этих обстоятельствах к марту 1889 г. дорога была готова лишь наполовину в то время, как согласно плану, она должна была быть завершена уже в конце сентября того же года [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1316. Л. 43об., 95]. Как и следовало ожидать, в срок дорога не была открыта, а летом 1890 г. российский коллежский советник П. М. Лессар провел осмотр персидского участка, зафиксировав в своей докладной записке многочисленные недоработки: недостаточную ширину полотна, отсутствие

парапетов и других необходимых элементов. Даже самые хорошо проработанные участки данного транспортного маршрута были грунтовыми, а не шоссированными, что в период дождей делало их непригодными для проезда. На многих участках было невозможно движение экипажей и груженых фургонов, что требовало перегрузки товаров на верблюдов для их дальнейшего движения. П. М. Лессар отмечал, что завершение горного участка дороги потребует несколько месяцев и это противоречило заверениям Мелик-Туджара об окончании всех работ в сорокодневный срок [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1316. Л. 107, 108, 108об., 110об.].

4. Условия российско-персидская торговли через закаспийскую границу в первой половине 1890-е гг.

Некачественно выполненные работы на отдельных участках дороги вскоре проявили себя — весной 1891 г. произошло разрушение почти всех мостов на протяжении от Кучана до Мешхеда. Мелик-Туджар, начавший ремонтные работы, вскоре прекратил их, введя подорожный налог: сначала с каждого персидского, а затем и с российского транспортного средства взыскивались от 9 до 12 кранов на ремонт транспортного пути [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1316. Л. 121, 123об.]. Российский генеральный консул в Мешхеде П. М. Власов потребовал его отмены, но получил отказ с отсылкой на российскую практику взимания такового на участке между Гауданом и Асхабадом [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1316. Л. 130об.].

Тем не менее показатель по вывозу российских товаров в Персию через Асхабадский уезд дал прирост, поднявшись с 1 712 059 руб. в 1890 г. до 2 111 825 руб. в 1891 г. [Обзор 1893а: 238]. Очевидно, что даже в таком несовершенном виде дорога была востребована коммерсантами, перевозившими товары из Закаспийской области в Хорасан и обратно. Ее неоспоримым преимуществом была скорость перевозки грузов — расстояние от Асхабада до Мешхеда преодолевалось всего за 8 дней, в то время как передвижение грузов по наиболее востребованным караванным путям было за-

метно дольше. Так, прохождение по дорогам Нишапур – Асхабад и Сабзевар – Асхабад длилось 20 дней. Хотя продолжительность пути по маршруту Мешхед – Душак была короче и составляла только 12 дней [Атаев 1991: 298], эта дорога представляла собой вычужный путь, по которому передвигаться можно было только в летние месяцы. Зимой перевал Чахча заносило снегом, а грузы, направленные по Душакской дороге, при попадании в снежную бурю, сбрасывались верблюдицами прямо в снег и так лежали и гнили по месяцу и более [РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 269. Л. 70].

В 1892 г. российский грузопоток через Закаспийскую область в Хорасан несколько снизился: если в 1891 г. из Асхабадского уезда в Персию было перевезено товаров на сумму 4 029 149 руб., то в 1892 г. только на сумму 2 583 658 руб. [Обзор 1893б: 127]. Такое сокращение экспорта было связано с отменой 12 июля 1892 г. безакцизного ввоза сахара через Узун-ада, количество которого в российском товаропотоке значительно снизилось: если в 1891 г. в Асхабад было ввезено сахара в количестве 207 тыс. пудов¹, в 1892 г. — 78 тыс. пудов [Губаревич-Радобильский 1912: 184]. В 1893 г. вывоза сахара из Асхабадского уезда в Персию вовсе не было [Обзор 1895: 271]. Предприниматели стали вывозить сахар через персидский порт Бендер-Гяз, поскольку в этом случае товары проходили через Бакинскую таможенную и возврат акциза сохранялся. В то же время усложнились логистические условия: от Гязского берега товары перевозились горными тропами до Шахруда, потом до Сабзеваара и только оттуда попадали в Мешхед. Этот фактор не позволял компенсировать сокращение ввоза сахара через Асхабад. За 1891–1892 гг. (с 1 июня по 1 июля) его было вывезено из Асхабада в Мешхед 130 тыс. пудов, а с 1 июля 1892 г. по 1 июля 1893 г. через Бендер-Гяз и Астрабад только 38 тыс. пудов [Губаревич-Радобильский 1912: 184–185].

Такая ситуация продолжилась до 1895 г., пока не был образован Закаспийский тамо-

женный округ. С этого времени по границе Закаспийской области было открыто 8 таможен, что дало возможность освобождать там сахар от акциза, выдавая зачетные квитанции, а на ткани возвращать пошлину за хлопок, использованный для ее производства (эта мера была установлена на всех границах Российской империи уже в 1892 г., но на Закаспийскую область она тогда еще не получила распространения) [Обзор 1898: 178; Губаревич-Радобильский 1912: 185].

Спад грузопотока через Закаспий в первой половине 1890-х гг. был также связан и с «серебряным кризисом» 1892 г. на американских рынках, вызвавшего обесценивание персидского крана (ходовой денежной единицы страны) [Гокков 2019: 58]. Продолжительное падение цены на серебро привело к тому, что котировка персидского серебряного крана на Лондонской бирже определилась в 27 ½ пенсов за унцию, что соответствовало падению более чем на 54 % против условной его ценности [АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 1852. Л. 25]. Тегеранский монетный двор часто стал выпускать в обращение монету не только не полновесную, но даже заведомо фальшивую. Ответом российского правительства стал запрет на ввоз в пределы России персидских кранов, что законодательно было оформлено указом российского правительства от 16 июля 1893 г. [Атаев 1991: 294].

Эта, на первый взгляд, правильная мера внесла свой негативный вклад в сокращение российского товаропотока в Персию через закаспийскую границу. В ноябре 1894 г. в своем отчете министру финансов начальник Закаспийской области генерал-лейтенант А. Н. Куропаткин сообщал, что до запрещения ввоза персидской монеты торговые расчеты российских экспортеров с персидскими купцами велись исключительно в кранах. Товары обыкновенно отпускались иранцам в кредит на 12 месяцев, по прошествии которых они погашали свои долги кранами, или приказчики российских торговцев отправлялись в Персию производить расчеты. Затем иранцам выдавались товары опять в кредит на 12 месяцев и т. д. Иранцы, совершавшие расчеты за наличные деньги, привозили в Асхабад краны и, купив на них

¹ Пуд — устаревшая единица измерения массы русской системы мер. С 1899 г. один пуд равен 16,3805 кг.

товары, вывозили их в Персию. С запрещением ввоза кранов в Асхабад для покупки товаров стало являться гораздо меньше торговцев — не более 16 % коммерсантов от прежнего их числа в предшествовавшие годы. Торговцы из Кучана и Себзеvara, покупавшие прежде товары в Асхабаде, с запрещением ввоза кранов начали приобретать в Мешхеде товары английского происхождения (чай, индиго, кофе, текстиль) [АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 1852. Л. 34].

Для российских торговцев необходимость в кранах ощущалась при покупке товаров в персидских городах, так как ни русские кредитные билеты, ни русское разменное серебро там не принимались. С запрещением ввоза кранов кредиторы, опасаясь, что краны, которые при отсутствии запрещения привозились бы для уплаты за товары, взятые в кредит, будут конфискованы на границе, просили самих кредиторов прибыть в Персию за получением долга. Не собрав же прежних долгов, российские торговцы нового товара в кредит не отпускали.

Одним из примеров упадка торговли в Асхабаде служит фирма Тер-Микиртичевых, ведшая торговлю в Персии. До запрещения ввоза кранов фирма эта имела в Москве двух приказчиков, которые с большим трудом успевали удовлетворять запросы из Асхабада; после же запрещения ввоза кранов фирма уволила своих приказчиков за неимением для них дела, а прежде привезенный в Асхабад товар лежал на складе непроданным. Годовой оборот торговли Тер-Микиртичевых, до запрещения ввоза кранов составлявший до 800 тыс. руб., после не достигал и 30 тыс. руб. [АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 1852. Л. 34об., 35].

Набиравшая обороты кризисная ситуация в Закаспийской области не могла не вызвать тревогу у представителей российской власти. Поэтому царское правительство отменило запрет и вновь разрешило ввоз иранских кранов в пределы империи. В результате в торговых операциях Средней Азии с Персией краны оставались основным расчетным знаком до 1 мая 1899 г., то есть до вторичного запрета [Атаев 1991: 295].

5. Состояние дороги и движение грузов во второй половине 1890-х – начале XX в.

Во второй половине 1890-х гг. состояние дороги между Гауданом и Мешхедом по-прежнему не улучшилось. Аренда в это время находилась в руках нового владельца — Нусрет-уль-Мулька. Однако дело он вел по-старому. В 1898 г. персидские фургоны обращались с жалобой в российское Генеральное консульство в Хорасане, что дорога после выпавших весной обильных дождей, во многих местах была разрыта в следствие же небрежного содержания канав, служивших для орошения полей и пересекавших дорогу во многих местах, довольно большие площади ее были затоплены. Из-за этого колеса фургонов вязли в липкой грязи и застревали. Мосты во многих местах обрушились, а дорога на перевалах обсыпалась. С наступлением же осенних дождей существовала угроза того, что дорога могла оказаться и вовсе непроезжей [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1319. Л. 37–37об.].

В этих обстоятельствах Пётр Егорович Понафидин, заступивший в 1897 г. в должность генерального консула в Мешхеде, посчитал себя обязанным обратить внимание хорасанского генерал-губернатора Рукн-уд-Дауле на необходимость немедленного и капитального ремонта этого важного для российско-персидской торговли пути. В случае же бездействия П. Е. Понафидин пригрозил «*возбудить вопрос об отмене дорожного сбора*» с российских поданных в пользу персидского арендатора [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1319. Л. 38].

Несмотря на грозные предупреждения, исходившие от самого персидского шаха, дорога так и не была исправлена ни прежним арендатором, ни сменившим его Мелик-уд-Туджаром. Хотя последний и произвел ремонт, однако сделал его столь поверхностно, что уже после первых дождей полотно вновь испортилось. Что же касается мостов, то их починка была настолько скверной, что они тоже вскоре стали разваливаться [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1319. Л. 81].

Описываемая ситуация приобрела модель замкнутого круга: на отдельных участках происходили разрушения — их наскоро и очень плохо восстанавливали, потом дороги разрушались вновь, и процедура продолжалась до бесконечности.

17 июня 1898 г. арендатор дороги Мелик-уд-Туджар скончался, так и не доведя восстановление дорожного сообщения до конца. Аренда же была унаследована его сыном Раис-уд-Туджаром [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1319. Л. 86об.–87]. П. Е. Понафидин продолжил настойчиво требовать проведения ремонта Мешхед-Гауданской дороги и мостов на ней, разрушенных окончательно в мае 1900 г. горным потоком, что грозило прекращением с наступлением дождей всякого сообщения с Асхабадом. Наконец, это возымело действие — ремонт полотна и постройка мостов на разрушенном участке были проведены. Остальная часть дороги при этом оставалась в прежнем положении: на горном участке отсутствовали парапеты, полотно дороги во многих местах оставалось избитым, из 169 мостов 27 были разрушены. Однако П. Е. Понафидин добился главного: сообщение северо-восточной Персии с Закаспийской областью к наступлению дождливого времени сохранилось [АВПРИ. Ф. 147. Оп. 485. Д. 1319. Л. 97–97об.].

К середине 1890-х гг. была решена проблема, связанная с возвратом пошлин по саха-

ру и тканям. Это дало свой положительный эффект. Товарооборот между Закаспийской областью и Хорасаном через Асхабадскую таможню продемонстрировал свой значительный рост: если в 1895 г. он составлял 3 872 926 руб., то в 1900 г. — 5 886 983 руб. [Губаревич-Радобильский 1912: 204, 208].

Выросли также показатели по отправке в Хорасан через Асхабадскую таможню сахара и хлопчатобумажных тканей. Конкретные цифры по этим видам товаров приведены в табл. 1.

В начале XX в. динамика товарооборота продолжала сохранять свой положительный характер, но при этом ей была свойственна и определенная неустойчивость. Ниже представлена таблица 2 с показателями по вывозу товаров из России в Хорасан через Асхабадскую таможню.

Как видим из табл. 1 и 2, по сравнению с 1900 г., когда вывоз из России в Хорасан через Асхабадскую таможню составил 2 561 333 руб., в 1905 г. показатель заметно подрос, увеличившись на 510 709 руб. Однако уже со следующего года он сократился на 88 644 руб. и в дальнейшем продолжал свое колебание вплоть до 1910 г., когда он вновь продемонстрировал свой рост. Рассматриваемый период был очень непростым в политическом отношении для обоих государств — и в России, и в Персии бушевали революции, пагубно отражавшиеся на эко-

Таблица 1. Вывоз товаров из России в Хорасан через Асхабадскую таможню (в руб.)
[Table 1. Exports from Russia to Khorasan via Ashgabat customs (in rubles)]

	1895 г.	1900 г.
Всех товаров, в том числе:	1 595 376	2 561 333
сахар	132 964	304 340
хлопчатобумажные ткани	18 683	21 863

Источник: [Губаревич-Радобильский 1912: 204].

Таблица 2. Вывоз товаров из России в Хорасан через Асхабадскую таможню (в руб.)
[Table 2. Exports from Russia to Khorasan via Ashgabat customs (in rubles)]

	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Всех товаров, в том числе:	3 072 042	2 983 398	3 325 650	2 776 770	2 979 019	3 274 911
сахар	224 197	244 449	365 476	283 876	333 685	250 139
хлопчатобумажные ткани	57 511	41 979	58 478	50 855	41 937	53 769

Источник: [Губаревич-Радобильский 1912: 204, 208].

номике обеих стран. Россия смогла выйти из революционной бури уже в 1907 г., в то время как в Персии общественно-политический кризис продолжался до 1909 г. Лишь 1910 г. стал первым мирным годом для обоих государств, что не замедлило отразиться на их товарообороте. Как и у России, у Персии показатель по вывозу товаров из Хорасана в Россию через Асхабадскую таможенную сократился после 1907 г. (3 356 367 руб.) до 2 725 433 руб. в 1908 г. Но он вновь вырос в 1909 г. до 3 178 788 руб., когда началась стабилизация внутривосточной ситуации, и продолжил свой рост в мирный 1910 г., достигнув 4 855 169 руб. [Губаревич-Радобильский 1912: 211].

Между тем не только политическая ситуация выступала сдерживающим фактором развития товарооборота между Россией и Персией, но и состояние путей сообщения, а именно Мешхедо-Гауданской дороги.

В 1909 г. один из современников дал такое описание российского и персидского участков дороги: *«Дорога из Асхабада в Мешхед на протяжении 46 верст идет в пределах России, в горной своей части довольно широка, снабжена парапетами, спуски не круты, закругления неопасны; содержалась в порядке <...>. С переходом на персидскую территорию характер дороги резко изменяется: она узка, закругления малы, в большинстве случаев не снабжены парапетами, спуски чрезвычайно круты, коротки; во многих случаях совершенно не очищена от камней, так что даже в рессорном экипаже путника бросает из стороны в сторону; фургоны же, на которых главным образом перевозятся товары, подпрыгивают на ходу, раскачиваясь при каждом толчке; на крутых поворотах при спусках фургоны сплошь и рядом опрокидываются»* [РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 269. Л. 68].

Плохие условия перевозки сказывались на сохранности грузов: при тряске на ухабистой дороге клади терлись друг об друга, теряя свой привлекательный вид, а хрупкие товары и вовсе ломались, и разбивались, что наносило большой ущерб купечеству. Понесенные издержки предприниматели, естественно, закладывали в цену товара. Это приводило к его удорожанию, а, следо-

вательно, увеличивало сроки реализации. В период же дождей и снега дорога становилась почти непроезжей от грязи, и чтобы не застрять в ней фургоны вынуждены были поднимать лишь половинное количество груза, вследствие чего фрахт серьезно дорожал, что также вкладывалось в цену привезенного в пункт назначения товара [РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 269. Л. 68об.].

Плачевное состояние Мешхедо-Гауданского участка была постоянным предметом озабоченности российского правительства, которое чувствовало свою беспомощность в решении проблемы ее приведения в надлежащее состояние. В 1906 г. такое правительственное учреждение как Учетно-ссудный банк Персии даже пошел на выдачу крупной ссуды арендатору дороги Раис-ут-Туджару для ее исправления. Однако тот, по обыкновению, ограничился самым незначительным ремонтом и ссуды банку не вернул [РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 269. Л. 43–44].

Было понятно, что в случае сохранения дороги в персидских руках она так и будет оставаться в прежнем неприглядном виде и только при передаче ее в концессию российскому подданному дороге можно будет полноценно модернизировать.

Невозврат долга Раис-ут-Туджаром позволила банку вступить с владельцем дороги в переговоры, продлившиеся весьма значительное время. Однако в итоге в 1914 г. банку удалось заключить с ним соглашение, согласно которому Раис-ут-Туджар обязывался уступить банку концессию, как на дорогу Гаудан – Мешхед, так и на ее ветку, шедшую от Кучана к Сабзевару. Кроме того, Раис-ут-Туджар принял на себя обязательство исходатайствовать у персидского правительства издание трех указов: а) о праве передачи концессии на дорогу иностранным подданным; б) о праве переустройства шоссе под железнодорожное, автомобильное и др. рода сообщение и об образовании для этой цели акционерной компании; в) о праве изменения направления пути и отчуждения у населения необходимых для нужд дороги участков земли [РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 269. Л. 44].

Как и следовало ожидать, даже по прошествии двух лет, Раис-ут-Туджар так и не

предпринял ничего для получения указа от персидского правительства. Последнее, правда в свою очередь отобрало концессию у Раис-ут-Туджара, ссылаясь на несоблюдение им обязательств о ремонте дороги [РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 269. Л. 44].

Таким образом, в 1916 г. вопрос о модернизации и собственности Мешхед-Гауданской дороге оставался подвешенным в воздухе. Тем временем информационное поле вокруг него настолько сильно разросло, что вовлекло в свое пространство уже высшее лицо России — Николая II. В своей «особой» телеграмме министру финансов П. Л. Барку император, указывая на неудовлетворительное состояние путей сообщения в Хорасане, испросил его заключения по вопросу о мерах к улучшению дорог в целях упрочения российского «экономического влияния в этой части Персии» [РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 269. Л. 40].

В свою очередь П. Л. Барк очертил круг проблемных вопросов, которые необходимо было решить до того, как приступить к модернизации дороги Мешхед – Гаудан – Асхабад, которую предполагалось трансформировать в железнодорожную магистраль. Он указал, что прежде всего важно установить в каком направлении следует вести будущую железную дорогу, поскольку участок от Кучана до Асхабада проходил по достаточно гористой местности, так что прокладка здесь рельсов могла быть сопряжена с большими техническими затруднениями. Таким образом, вероятно, было предпочтительней выбрать для этой цели более подходящую местность [РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 269. Л. 40].

Вторым выступал вопрос, кем будет осуществлена постройка железной дороги, поскольку, хотя на Мешхед-Гауданскую дорогу, а равно и на ветвь от Кучана к Сабзевару, и была уступлена персидским коммерсантом Раис-ут-Туджаром Учетно-ссудному банку Персии, передача эта по-прежнему оставалась неутвержденной персидским правительством, которое одновременно не признавало более и прав Раис-ут-Туджара в виду содержания им дороги в неисправности. При таких условиях министр финансов считал наиболее целесообразным испро-

сить у персидского правительства новую концессию на имя Учетно-ссудного банка Персии. Последний в свою очередь мог бы передать саму постройку одному из российских дорожных предприятий в Персии. Например, Обществу Энзели-Тегеранской дороги, во главе которой стоял инженер К. С. Подгурский, уже руководивший в это время постройкой в Персии железной дороги от Джульфы до Тавриза [РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 269. Л. 41].

Наконец, был сформулирован вопрос, касавшийся срока осуществления строительства будущей железнодорожной магистрали. Здесь П. Л. Барк сослался на мнение председателя правления Общества Энзели-Тегеранской дороги К. С. Подгурского, который уже успел высказать сомнение по поводу возможности выполнить постройку до окончания Первой мировой войны, поскольку при потребности рельсов и шпал для западного фронта и для проектировавшейся в то время дороги Джульфа – Алят в Закавказье, едва ли было возможно достать необходимые материалы для Мешхедской дороги. В связи с этим П. Л. Барк рекомендовал в концессии, которая будет выдана персидским правительством, оговорить право российской стороной приступить к строительным работам «лишь после восстановления нормальных условий» [РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 269. Л. 41]. Такое отдаление срока начала железнодорожных работ, министр финансов объяснял следующим образом: «*в настоящий момент российские дорожные предприятия в Персии не обладают средствами на постройку новых дорог, а привлечение частных капиталов в данное дело, которое потребует по приблизительным подсчетам более 30 млн руб., раннее окончания войны представляется мне едва ли возможным*» [РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 269. Л. 41].

6. Заключение

К моменту вхождения Закаспийской области в состав Российской империи между данной территорией и Хорасанской провинцией не существовало хороших путей сообщения. В связи с этим в российском правительстве было решено поднять вопрос о

строительстве шоссированной дороги между Асхабадом и Мешхедом для передвижения по ней колесных экипажей. Это должен был стать совместный, российско-персидский проект. Его реализация затянулась персидской стороной и так и не была доведена до нужного качественного уровня. В результате дорога не оказала того положительно эффекта, на который была рассчитана. Персидский участок требовал постоянного ремонта, движение по нему было проблематичным и периодически вовсе грозило остановиться. При этом сама персидская сторона не спешила делать требуемые вложения в ремонтные работы и лишь усилия со стороны российских генеральных консулов в Мешхеде — П. М. Власова и П. Е. Понафидина — позволяли сохранять движение по дороге между ее двумя крайними пунктами назначения.

Хотя российская казна не вкладывала средств в строительство пути от Гаудана до Мешхеда, но именно благодаря энергичным действиям представителей российского дипломатического корпуса, заключавшихся в неустанном обращении к персидским властям и к самому шаху, позволяли сохранять колесное движение и не дать дороге превратиться в караванную тропу. Продолжение ее функционирования в совокупности с положительным разреше-

нием вопроса о возврате пошлин на вывозимый сахар и распространение этого закона на экспортировавшуюся ткань позволял, несмотря на все возникавшие проблемы, не только сохранять, но и наращивать товарооборот между Россией и Персией. Вероятно, его показатели были бы выше, если бы дорога была в хорошем состоянии. Очевидно, это мнение получило широкое распространение в российских правительственных кругах, что и побудило царскую бюрократию в начале XX в. приступить к поиску способа передачи прав на дорогу российскому концессионеру, поскольку к этому времени совершенно очевидным стало, что сохранение дороги в персидских руках не позволит добиться желаемой цели — повысить ее товаропроводящие показатели за счет серьезной модернизации.

В 1916 г. на самом высшем уровне стал даже обсуждаться вопрос о возможности строительства между Асхабадом и Мешхедом железнодорожной магистрали. Участие России в Первой мировой войне не позволило российскому правительству приступить к реализации проекта немедленно, хотя у него и существовало осознание острой потребности в строительстве железной дороги для активизации российско-персидского товарооборота.

Источники

- АВПРИ — Архив внешней политики Российской империи.
 Обзор 1893а — Обзор Закаспийской области за 1891 год. Асхабад: Типография штаба Закаспийской области, 1893. 496 с.
 Обзор 1893б — Обзор Закаспийской области. За 1892 год. Асхабад: Типография штаба Закаспийской области, 1893. 226 с.
 Обзор 1895 — Обзор Закаспийской области за 1893 год. Асхабад: Типография штаба Закаспийской области, 1895. 413 с.
 Обзор 1896 — Обзор Закаспийской области. За 1895 год. Асхабад: Типография штаба Закаспийской области, 1896. 195 с.
 Обзор 1898 — Обзор Закаспийской области. За 1896 год. Асхабад: Типография штаба Закаспийской области, 1898. 346 с.

Sources

- Archive of Foreign Policy of the Russian Empire.
 Overview of Transcaspian Oblast for the Year 1891. Ashgabat: Executive Office of Transcaspian Oblast, 1893. 496 p. (In Russ.)
 Overview of Transcaspian Oblast for the Year 1892. Ashgabat: Executive Office of Transcaspian Oblast, 1893. 226 p. (In Russ.)
 Overview of Transcaspian Oblast for the Year 1893. Ashgabat: Executive Office of Transcaspian Oblast, 1895. 413 p. (In Russ.)
 Overview of Transcaspian Oblast for the Year 1895. Ashgabat: Executive Office of Transcaspian Oblast, 1896. 195 p. (In Russ.)
 Overview of Transcaspian Oblast for the Year 1896. Ashgabat: Executive Office of Transcaspian Oblast, 1898. 346 p. (In Russ.)

- Поездка 1887а — Поездка по Закаспийской области // Всемирная иллюстрация. 1887. 14 марта. № 948. С. 238.
- Поездка 1887б — Поездка по Закаспийской области // Всемирная иллюстрация. 1887. 21 марта. № 949. С. 259.
- РГИА — Российский государственный исторический архив.

- Travels in Transcaspian Oblast. *Vsemirnaya illyustratsiya*. 1887, March 14. No. 948. P. 238. (In Russ.)
- Travels in Transcaspian Oblast. *Vsemirnaya illyustratsiya*. 1887, March 21. No. 949. P. 259. (In Russ.)
- Russian State Historical Archive.

Литература

- Алимджанов 2015 — *Алимджанов Б. А.* Таможенная и торговая политика Российской империи в Русском Туркестане // *Клио*. 2015. № 9 (105). С. 106–110.
- Арабаджян 2023 — *Арабаджян З. А.* Восточная Персия как арена соперничества и возможного сотрудничества России и Великобритании в конце XIX – начале XX в. // *Восточный курьер*. 2023. № 4. С. 196–206. DOI: 10.18254/S268684310029242-4
- Арабаджян 2024 — *Арабаджян З. А.* Николай Нотович — энтузиаст российских железнодорожных концессий в Персии // *Вестник Российского университета дружбы народов*. Сер.: История России. 2024. Т. 23. № 4. С. 451–462. DOI: 10.22363/2312-8674-2024-23-4-451-462
- Атаев 1989 — *Атаев Х. А.* Политические и торгово-экономические отношения Северо-Восточного Ирана в России в начале XX века (1900–1917). Ашхабад: Ылым, 1989. 149 с.
- Атаев 1991 — *Атаев Х. А.* Торгово-экономические связи Ирана с Россией в VIII–XIX вв. М.: Наука, 1991. 392 с.
- Васильев, Мазаев 2020 — *Васильев Д. В., Мазаев Н. А.* Закаспийская железная дорога как фактор региональной политики российской империи в Центральной Азии (по материалам прессы) // *Индустриальное строительство в Центральной Азии: историческое значение для региона*. Мат-лы Междунар. науч. конф., посвящ. 90-летию со дня открытия Туркестано-Сибирской железной дороги. Барнаул: Алтайский государственный университет, 2020. С. 14–23.
- Гоков 2019 — *Гоков О. А.* Русская политика в Иране в начале 1890-х гг.: смена приоритетов // *Вестник университета Дмитрия Пожарского*. 2019. № 4. С. 40–100.
- Губаревич-Радобильский 1912 — *Губаревич-Радобильский А. Ф.* Материалы для изучения хлопководства. Вып. II. Значение Туркестана в торговле России с сопредельными странами Азии. СПб.: Тип. В. Ф. Киршбаума, 1912. 127 с.

References

- Alimdjano B. A. Customs and trade policy of the Russian Empire in Russian Turkestan. *Klio*. 2015. № 9 (105). Pp. 106–110. (In Russ.)
- Arabadzhyan Z. A. Eastern Persia as an arena of rivalry and possible cooperation between Russia and the United Kingdom in the late 19th – early 20th centuries. *Oriental Courier*. 2023. No. 4. Pp. 196–206. (In Russ.) DOI: 10.18254/S268684310029242-4
- Arabadzhyan Z. A. Nikolai Notovich is an enthusiast of Russian railways concessions in Persia. *RUDN Journal of Russian History*. 2024. Vol. 23. No. 4. Pp. 451–462. (In Russ.) DOI: 10.22363/2312-8674-2024-23-4-451-462
- Ataev Kh. A. Northeastern Iran and Russia, 1900–1917: Political, Trade and Economic Relations. Ashgabat: Ylym, 1989. 149 p. (In Russ.)
- Ataev Kh. A. Iran–Russia Trade and Economic Relations, Eighth to Nineteenth Centuries. Moscow: Nauka, 1991. 392 p. (In Russ.)
- Vasilyev D. V., Mazaev N. A. Trans-Caspian Railway as a factor of the regional policy of the Russian Empire in Central Asia (Based on periodical publications). In: Zemlyukov S. V. (ed.) *Industrial Construction in Central Asia: Historical Significance for the Region*. Jubilee conference proceedings. Barnaul: Altai State University, 2020. Pp. 14–23. (In Russ.)
- Gokov O. A. Russian policy in Iran in the early 1890s: Change of priorities. *Journal of Dmitry Pozharsky University*. 2019. No. 4 (16). Pp. 40–100. (In Russ.)
- Gubarevich-Radobilsky A. F. Materials on Cotton Growing. Vol. 2: Significance of Turkestan in Russia's Asian Trade. St. Petersburg: V. Kirshbaum, 1912. 127 p. (In Russ.)

- Ищенко 2021 — *Ищенко Н. С.* Открытие российского генерального консульства в Хорасане в 1889 г. Афганский аспект // *Восток. Афро-азиатские общества: история и современность.* 2021. Вып. 6. С. 168–178. DOI: 10.31857/S086919080015284-9
- Иshchenko N. S. Opening of the Russian Consulate General in Khorasan in 1889. The Afghan aspect. *Oriens.* 2021. No. 6. Pp. 168–178. (In Russ.) DOI: 10.31857/S086919080015284-9
- Крючков и др. 2022 — *Крючков И. В., Крючкова Н. Д., Мелконян А. А.* Керман и Систан в экономической конкуренции России и Великобритании в Восточной Персии на рубеже XIX–XX вв. // *Oriental Studies.* 2022. Т. 15. № 5. С. 919–929. DOI: 10.22162/2619-0990-2022-63-5-919-929
- Kryuchkov I. V., Kriuchkova N. D., Melkonyan A. A. Russian-British economic rivalry in Eastern Persia at the turn of the 20th century: Kerman and Sistan. *Oriental Studies.* 2022. Vol. 15. No. 5. Pp. 919–929. (In Russ.) DOI: 10.22162/2619-0990-2022-63-5-919-929
- Ларин 2020 — *Ларин А. Б.* «В самом же городе Мешехе господствует ныне полное спокойствие»: Россия и мешехедский инцидент 1912 г. // *Электронный научно-образовательный журнал «История».* 2020. Т. 11. № 3(89). С. 1–20. DOI: 10.18254/S207987840009204-3
- Larin A. B. “Complete calm reigns now in the city of Mashhad”: Russia and the Mashhad Incident of 1912. *ISTORIYA* (online journal). 2020. Vol. 11. No. 3(89). Pp. 1–20. (In Russ.) DOI: 10.18254/S207987840009204-3
- Логофет 1909 — *Логофет Д. Н.* Персидская граница. СПб.: В. Березовский, 1909. 245 с.
- Logofet D. N. Persian Border. St. Petersburg: V. Berezovsky, 1909. 245 p. (In Russ.)
- Маннанов 1964 — *Маннанов Б.* Из истории русско-иранских отношений в конце XIX – начале XX века. Ташкент: Наука, 1964. 156 с.
- Mannanov B. Russia–Iran Relations in the Late Nineteenth – Early Twentieth Centuries: Glimpses of History. Tashkent: Nauka, 1964. 156 p. (In Russ.)
- Мурадов 2021 — *Мурадов Р.* История Ашхабада: с чего все начиналось // *Туркменистан: Золотой век [электронный ресурс].* 28.04.2021. URL: <https://turkmenistan.gov.tm/ru/post/53915/istoriya-ashhabada-s-chego-vsyo-nachinalos> (дата обращения: 04.08.2023).
- Muradov R. History of Ashgabat: Where it all began. On: Turkmenistan. Golden Age. Posted on 28 April 2021. Available at: <https://turkmenistan.gov.tm/ru/post/53915/istoriya-ashhabada-s-chego-vsyo-nachinalos> (accessed: 4 August 2023). (In Russ.)
- Надеждин 1927 — *Надеждин В.* Транспорт в торговле Средней Азии: сборник статей. Ташкент: [б. и.], 1927. 158 с.
- Nadezhdin V. Transport in Central Asian Trade. Collected papers. Tashkent, 1927. 158 p. (In Russ.)
- Наумова 2020 — *Наумова Н. А.* Состояние экономики и внешней торговли Хорасана и Южной Персии накануне Первой мировой войны в донесениях российских дипломатов (на примере генерального консульства в Мешехе и вице-консульства в Бендер-Бушире) // *Гуманитарные и юридические исследования.* 2020. № 2. С. 73–79.
- Naumova N. A. The state of the economy and foreign trade of Khurasan and South Persia on the eve of World War I in the reports of Russian diplomats (The case of Consulate General in Meshed and Vice-Consulate in Bandar Bushehr). *Humanities and Law Research.* 2020. No. 2. Pp. 73–79. (In Russ.)
- Родзевич 1891 — *Родзевич И.* Очерк постройки Закаспийской военной жел. Дороги и ее значение для русско-среднеазиатской промышленности и торговли. СПб.: Тип. Миллер и Богильман, 1891. 77 с.
- Rodzevich I. Transcaspian Military Railway: Its Construction and Significance for Russia’s Central Asian Industries and Trade. Essay. St. Petersburg: Muller & Bohelman, 1891. 77 p. (In Russ.)
- Сапарова 1991 — *Сапарова Д. Ч.* Влияние Закаспийской железной дороги на развитие русско-иранских торговых связей (90-е гг. XIX в.). Ашхабад: Ылым, 1991. 141 с.
- Saparova D. Ch. Transcaspian Railway and Its Influence of the Development of Russian-Iranian Trade Relations, 1890s. Ashgabat: Ylym, 1991. 141 p. (In Russ.)

- Тестов 2011 — *Тестов В. Н.* Влияние Закаспийской железной дороги на развитие Среднеазиатского края в период правления императора Александра III (1881–1894) // Сборник научных трудов 201 и 205 кафедр ВАИУ. Воронеж: ВЦНТИ, 2011. С. 71–75.
- Токтамысов 2024 — *Токтамысов С. Ж.* Правительственная дискуссия об участии частного капитала в строительстве Закаспийской железной дороги в конце XIX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Сер.: История России. 2024. Т. 23. № 1. С. 109–121. DOI: 10.22363/2312-8674-2024-23-1-109-121
- Andreeva 2007 — *Andreeva E.* Russia and Iran in the Great Game: Travelogues and Orientalism. Abingdon; New York: Routledge, 2007. 273 p.
- Kazemzadeh 2013 — *Kazemzadeh F.* Russia and Britain in Persia: Imperial ambitions in Qajar Iran. New York: I. B. Tauris, 2013. 711 p.
- Testov V. N. Influence of the Transcaspiian Railway on the development of Russia's Central Asia during the reign of Emperor Alexander III (1881–1894). In: Collected Papers of Departments 201 and 205 at Military University of Aviation and Engineering. Voronezh: Center for Scientific and Technological Information, 2011. Pp. 71–75. (In Russ.)
- Toktamysov S. Zh. Governmental discussion on the private capital participation in the Trans-Caspian Railway construction in the late XIX century. *RUDN Journal of Russian History*. 2024. Vol. 23. No. 1. Pp. 109–121. (In Russ.) DOI: 10.22363/2312-8674-2024-23-1-109-121
- Andreeva E. Russia and Iran in the Great Game: Travelogues and Orientalism. Abingdon, New York: Routledge, 2007. 273 p. (In Eng.)
- Kazemzadeh F. Russia and Britain in Persia: Imperial Ambitions in Qajar Iran. New York: I. B. Tauris, 2013. 711 p. (In Eng.)

