

УДК 94(47)

АНГЛИЧАНЕ НА КАСПИЙСКОМ МОРЕ В XVI В.

Шарафетдин А. Магарамов^{1, @}

¹ Институт истории, археологии и этнографии Дагестанского научного центра Российской академии наук, Россия, 367030, г. Махачкала, ул. М. Ярагского, 75

@sharaftedin80@mail.ru

Поступила в редакцию 04.05.2017.
Принята к печати 30.08.2017.

Ключевые слова: Каспийское море, каспийское торговое мореплавание, английские купцы, Московская торговая компания, международная торговля, торговые привилегии.

* Публикация подготовлена в рамках поддержанного отделением гуманитарных и общественных наук РФФИ научного проекта № 16-31-01034.

Аннотация: В статье рассматривается деятельность английских купцов и торговых агентов по освоению Волжско-Каспийского торгового пути в восточные страны в 60–80-е гг. XVI в. Показано положительное влияние деятельности англичан на развитие каспийского судостроения и торгового мореходства, увеличение объемов международной торговли в бассейне Каспийского моря. В результате деятельности представителей английской Московской компании торговые обороты западно-прикаспийских торговых центров увеличились, они оказались вовлечены в международный товарооборот. Выгоды Каспийского торгового пути в Персию были очевидными, этим и объясняется настойчивость представителей английской Московской компании получить право беспошлинной торговли с Востоком через Астрахань и Каспий, а также торговых привилегий от московского царя и персидского шаха. Основным вывозным товаром в Англию из прикаспийских областей являлся шелк-сырец, приносивший англичанам огромную прибыль. С освоением англичанами западно-каспийского морского торгового пути возрос интерес к региону и у других иностранцев.

Для цитирования: Магарамов Ш. А. Англичане на Каспийском море в XVI в. // Вестник Кемеровского государственного университета. 2017. № 3. С. 62–66. DOI: 10.21603/2078-8975-2017-3-62-66.

Проблема участия английских купцов в каспийской торговле XVI в. является малоизученной в отечественной историографии. Вместе с тем еще в дореволюционной историографии затрагиваются отдельные аспекты этой проблемы в труде Ф. И. Соймонова [1]. В 1938 г. издан капитальный труд «Английские путешественники в Московском государстве в XVI в.» под редакцией Н. Л. Рубинштейна, в котором содержатся воспоминания английских купцов и торговых агентов [2]. Скорее, его следует отнести к источникам. Изучаемой проблемы частично касается советский исследователь Ю. П. Тушин [3]. В настоящее время роль англичан на Каспии оценивается в монографических изданиях, посвященных роли России в налаживании торговых контактов по Каспию [4; 5]. Данная работа дополняет историографию исследуемой проблемы.

Каспийское море, как и весь Волжско-Каспийский торговый путь, с периода раннего средневековья являлось одной из наиболее значимых торговых артерий между Западом и Востоком. Вплоть до середины XVI в. появление русских купцов на Каспии носило эпизодический характер. С выходом Московского государства на севере к Каспийскому морю началось усиленное развитие торгового мореходства на Каспии. Выход России к Каспию заинтересовал и английских торговых агентов и купцов. Появление последних на Каспии стало важным этапом в развитии каспийской морской торговли.

В середине XVI в. английские купцы начинают активный поиск новых рынков для расширения своей торговли. В 1551 г. в Лондоне была создана торговая компания «Тайна и компания купцов-путешественников для открытия неведомых земель, стран, островов и мест»

(переименованная 1555 г. в «Московскую компанию»). Основателем ее стал знаменитый итальянский мореплаватель и картограф Себастьян Кабот [2, с. 11] (ок. 1476–1557), прослуживший много лет главным штурманом флота Священной Римской империи, затем поступивший на службу к английскому королю Эдуарду IV. Компания намеревалась найти северо-восточный путь в Китай и разрушить торговую монополию Испании и Португалии. На поиски путей через неизвестные северные моря были снаряжены три корабля. Два корабля со всеми экипажами погибли на мурманском побережье, и только один из них «Эдвард Бонавентура» под командованием капитана Ричарда Ченслера обогнул Кольский полуостров и 24 августа 1553 г. бросил якорь у Николо-Корельского монастыря в устье Северной Двины, близь современного города Северодвинска. Ченслор отправился в Холмогоры, где представился к воеводе, тот отправил его в Москву на аудиенцию к царю. Ченслор предложил установить регулярные торговые отношения между двумя государствами, в ответ московский царь разрешил торговать англичанам в России. Вернувшись в Англию, Ченслор рассказал королеве Елизавете I о приеме его царем Иваном IV, раскрыв перспективы торговли англо-российской торговли. Торговая компания была переименована в «Московскую компанию» [4, с. 35–36].

В 1555 г. Ченслор снова прибыл в Москву, на этот раз как королевский посол, и заключил с русским правительством торговый договор. Ежегодно из Англии начали прибывать караваны кораблей. В 1557 г. один из членов английской компании Энтони Дженинсон предложил царю открыть торговый путь в Китай через Каспийское море. Английским торговым агентам было

известно, что в Китай регулярно ходят караваны из Бухары, до которой можно добраться через Каспийское море. Царь разрешил проезд до Астрахани. Англичанин в 1558 г. добрался вниз по Волге до Астрахани. Из Астрахани на построенной по указу царя каспийской бусе вдоль восточного побережья Каспия он добрался до Бухары [6, с. 101]. Здесь выяснилось, что сведения о действующих караванных путях в Китай устарели, однако организация торговли с Персией по Каспийскому морю показалась Дженкинсону более перспективной, сулившей огромные прибыли от торговли шелком-сырцом, самым выгодным товаром восточной коммерции. Вывозить его Волго-Каспийским путем оказалось дешевле и удобнее.

В 1561 г. английская королева Елизавета I через Дженкинсона направляет к царю Ивану IV грамоту от 25 апреля того же года, в которой выражает благодарность за «дружество вашего величества к нам и нашим подданным» и с просьбой разрешить Дженкинсону проехать через Астрахань и Каспий в Персию [2, с. 193]. Англичанину было разрешено отправиться в плавание по Волжско-Каспийскому маршруту в Персию. Его путь, начавшийся в Москве, пролегал по маршруту Москва-река – Ока, затем по Волге через Нижний Новгород, Казань, Астрахань, оттуда по Каспийскому морю вдоль западного берега в крепость Тарки, далее в Дербент и Шабран, и, наконец, по сухопутной дороге Шемаха – Ардебиль – в столицу державы Сефевидов Казвин [2, с. 200–207]. Дженкинсон доставил сефевидскому шаху Тахмаспу I (1524–1576) грамоту от английской королевы, в которой выражается надежда на «установление торговли товарами с вашими подданными и с иностранцами, торгующими в ваших владениях». В этой же грамоте королева просит шаха разрешить английскому торговому агенту «беспрепятственно путешествовать, передвигаться, разъезжать и останавливаться сколько ему будет угодно, со своими спутниками, слугами, повозками, товаром... по всяким вашим царствам владениям, господствам и областям и возвратиться оттуда, когда он или они сочтут это нужным» [2, с. 193–194]. Из содержания грамоты видно, что цель поездки англичан в Персию носила разведывательный характер, важно было выяснить перспективы организации доставки персидских товаров в Европу через Россию.

Вопреки ожиданиям англичан, планы о транзите персидских товаров в Европу посредством Волжско-Каспийского пути не состоялись, поскольку шах уже имел договоренность с турецким султаном о транзите персидских товаров в европейские страны через Турцию по Средиземному и Черному морям. Однако предпримчивые англичане решили создать русско-индийскую компанию для торговли между Англией и Индией через Россию и Персию. И в этом случае торговые пути пролегали водным путем по Волге и Каспию, далее через Персию по суше в Индию. В установлении торговых контактов с Персией и Индией было заинтересовано и Московское государство, поэтому Иван IV не только разрешил английским торговым агентам во главе с Дженкинсоном поехать через Астрахань в Персию, но и повелел оказать всяческое содействие в приобретении судна, организации и охране плавания [4, с. 39]. После успешных переговоров с царем англичане

получают право торговать в России, в 1567 г. английская Московская компания получает право беспошлинной торговли в крупных российских торговых центрах, в том числе в Астрахани. Англичане, объединенные в могущественную торговую компанию, находились в наиболее выгодном положении по сравнению с голландцами, они первыми из иностранцев получили допуск к торговле с Персией. Упомянутый английский торговый агент Дженкинсон и в последующем неоднократно побывал в России и добился права для английских купцов и посланников путешествовать по Волжско-Каспийскому торговому пути и совершать торговые поездки в Персию.

Агенты английского правительства, среди которых активную роль играли члены компании, разрабатывали планы захвата русского Севера и волжского пути в Каспийское море и установления английского протектората над этими территориями [7, с. 587–588]. Это подтверждает и британский историк Уильям Скотт, сообщая, что Московская торговая компания владела не только монополией экспорта русских товаров в Англию и импорта английских продуктов в Россию, но «благодаря её концессиям в России, она имела исключительное право вывоза воска из страны. Она владела этой монополией не только в снабжении Англии этим товаром, но и всей Европы, и в определённой мере лесными материалами также» [8]. В царском дворе опасались, что «персидский торг» будет захвачен англичанами, если движение их торговых караванов по русским рекам, строительство на берегах торговых факторий станут обычными явлениями. Опасения были вполне обоснованными, поскольку агенты Московской компании далеко не всегда добросовестно выполняли договоренности, «совершая многие беззаконья над русскими купцами, продавая свои товары по столь дорогой цене, какой они не стоят». После смерти Ивана IV англичане предпринимали попытки монополизировать торговлю шелком через Россию. Поэтому в 1586 г. царь Федор Иванович значительно ограничил торговые привилегии англичан, в 1649 г. был издан царский указ «О высылке английских купцов из России, и о приезде их токмо к Архангельску, за многие несправедливые и вредные их для торговли российской поступки, особенно же за учиненное в Англии убийство Короля Карла I» [9, с. 167–169]. В указе прямым текстом были названы причины запрета англичанам торговать в Московском государстве и на Каспии в частности: предоставленные московскими властями привилегии англичане использовали не для взаимного интереса, а для личного обогащения – «пожитки себе нажили большие», они вывозили шелк, при этом вывозную пошлину не платили, при этом государству российскому «прибытку не было», также занимались контрабандой – «привозили в Московское государство тайно табак и иные заповедные товары, а из Московского государства, также покупая у иноземцев шелк-сырец, и иные заповедные товары вывозили к себе за море тайным же обычаем...» [9, с. 167–168].

Всего торговыми агентами Московской компании в течение двадцати лет, с 1561 по 1581 гг., было осуществлено через Астрахань в Персию шесть торговых экспедиций. В 1579 г. началась шестая экспедиция англичан, описанная Христофором Бэрроу. Английская королева

Елизавета I направила шаху Персии грамоту с членами шестого плавания, в которой благодарит шаха за предоставленное членам английской Московской компании «свободное право въезжать в его земли и страны во всякое время, когда они хотят и могут, и заниматься там торговлей товарами и точно также, после обмена или продажи привезенных ими товаров, вывозить оттуда с его подобного же милостивого разрешения и при его благорасположении такие предметы, которыми его владения изобилуют и которыми наши владения скучны» и надеется, что привилегии английских купцов будут сохранены и в последующем [2, с. 262–263].

Как видно, планы английских купцов в России и на Каспийском регионе были далеко идущими. Об этом можно судить по тому, как Дженкинсон безуспешно пытался получить разрешение царя Ивана IV на устройство в Астрахани английской фактории, хотя первоначально он, до поездки в Бухары и Персию, искушенный в коммерческих делах, отзывался о «ничтожных» размерах астраханской торговли [2, с. 172] (слова Дженкинсона одни считают неискренними, а другие объясняют разочарованием от сравнения с объемами межазиатской торговли в бассейне Индийского океана [10, с. 174]), сомневался в возможностях здешней торговли.

Значительные трудности для развития международной торговли через Каспий представляло отсутствие опыта строительства более совершенных и безопасных судов, а также непригодность имеющихся гаваней в силу многочисленных мелей для причаливания торговых судов. Здесь трудно не согласиться с отзывом торгового агента Дженкинсона, который указывал на «малое количество судов на Каспийском море, недостаток рынков и гаваней, бедность жителей и замерзание моря», которые в конечном итоге «сводят тамошнюю торговлю на нет» [2, с. 188].

В XVI и XVII вв. в Каспийском море ходили преимущественно на бусах и стругах русской постройки. Кроме Астрахани, бусы строились в Гиляне и Ширване. Независимо от места постройки бусы отличались низкими мореходными качествами и становились непригодными из-за частых штормов на Каспии. Поэтому купцы Московской компании стали строить собственные суда по английскому образцу для плавания по Волге и Каспийскому морю. «Здешние суда очень опасны для плавания по Каспийскому морю», – писал член третьего путешествия в Персию в 1565 г. Артур Эдуардс. В письме от 15 мая 1565 г. секретарю Московской компании Томасу Никольсу А. Эдуардс отмечал, что «здесь имеются плотники, которые могут работать достаточно хорошо, если кто-нибудь будет руководить ими». И для этого он просил его прислать «сюда корабельного мастера, достаточно искусного, чтоб построить судно вместимостью в 60 тонн или больше» [2, с. 220]. Каспийские бусы были непрочными, на них можно было совершить не более двух рейсов по морю, после чего их ремонтировали или строили новый бус [3, с. 42]. Критически отзывался о каспийском торговом судоходстве голландский путешественник Я. Стрейс, писавший, что на каспийских «судах весьма трудно переплыть море, они должны все время идти по ветру, а ставить паруса при боковом ветре они не могут, не подвергая себя опасности перевернуться» [11, с. 192]. Не-

высокого мнения о них был и Ф. И. Соймонов, посланный Петром I изучать перспективы мореходства по Каспию. В период Каспийского похода «... не взято ни одного из прежде употребляемых в Астрахани бусов, потому что оных неспособность и опасность была известна. И подлинно от сих бусов ничего доброго надеяться было можно. Сложение их не позволяло ни на парусах ходить против ветру, ниже лавировать, ниже дрейфовать, ниже на якорь стоять. Когда они имели ветер с кормы, то большой парус нарочито им способствовал. Но если ветер переменился, и стал противен, то поднимали они другой маленький парус, гуляя называемой, и возвращались назад. Такова то состояние были сии бусы» [1, с. 64–65], – отмечал он. Такое положение в корабельном деле на Каспийском море оставалось вплоть до петровской эпохи.

С появлением представителей английской Московской компании на Каспийском море значительное развитие получило морское судостроение в Астрахани, Казани, Гиляне. Английские купцы приобретали бусы местной постройки для перевозки собственных товаров. Так, в 1580 г., представители компании, получив известие, что судно, доставившее их товары в Шемаху, находится в непригодном состоянии из-за шторма, приобретают бусу грузоподъемностью в 35 тонн у армянского купца Якова [2, с. 274]. Есть свидетельства о бусах значительно большей грузоподъемностью. В 1589 г. Дженкинсон и другие английские купцы переправили из Бухары в Астрахань товарный груз в бусе, для которого потребовался караван из 600 верблюдов [2, с. 186], т. е. более 180 тонн. В конструктивном отношении бусы отличались округлым дном и высокими отвесными бортами. На носу и корме судна крупного тоннажа сооружались надстройки, в которых располагались купцы и члены экипажа. Корпус бусы делился перегородками на отсеки, которые арендовались купцами. Выпуклость средней части корпуса при небольшом соотношении длины и ширины – еще одна характерная конструктивная особенность бус. Выпуклость позволяла, во-первых, повысить устойчивость судна, во-вторых, – разместить в трюме как можно больше бочек, ящиков, тюков и прочей тары, в которую упаковывался в те времена груз [5, с. 14; 16].

Отправным пунктом на Каспии служила Астрахань, куда купцы прибывали на своих стругах. Из Астрахани на приготовленных для плавания в Дагестан, Ширван и Персию судах они отправлялись вдоль западного побережья Каспия. Собственные товары англичане продавали в Дербенте, Баку, Шемахе, Гиляне, Тебризе, а закупленный шелк-сырец грузили на бусы и отправляли обратно в Астрахань. Проделав со своим товаром обратный путь, англичане прибывали в Лондон. Возникшие и бурно развивающиеся в европейских странах шелковые мануфактуры требовали все большего количества сырья. Спрос на него не могли удовлетворить пока еще редкие караваны морских судов Ост-Индской компании, идущие в Англию от берегов Персидского залива, а доставку товара по суше к берегам Черного моря затрудняли ирано-турецкие войны. К тому же караванная торговля изжила свой век, бурно развивались морские сообщения, которые способствовали вывозу шелка по Каспийскому морю [6, с. 43].

Англичане выбрали Волжско-Каспийский путь вывоза шелка из Персии, хотя этот путь не был менее опасным, потому что торговля сулила им огромные доходы. Проезд от Гиляна до Ормуза в Персидском заливе занимал 86–90 дней, каждый верблюд мог нести не более двух тюков и обходился в среднем в 2 рубля 63 копейки, а путь из Гиляна до Астрахани по Каспийскому морю занимал гораздо меньше времени, и тот же груз обходился в 1 рубль 50 копеек. Кроме того, в то время как за ввозимый в Россию шелк, начиная с Астрахани, налагались пошлины с продажи, не превышающая 15 % его стоимости, и пошлина за провоз, то турки взимали с караванов, идущих к портам Средиземного и Черного моря, суммы в размере 100 % стоимости товара. К тому же опасность быть ограбленными разбойниками на горных дорогах Турции была ничуть не меньше, чем в прикаспийских областях [4, с. 20–21].

Как известно, основным товаром, который заманивал англичан в Персию, служил шелк-сырец. Энтони Джентинсон, будучи в Ширване в 1562–1563 гг. отмечал, что здесь «можно достать различные доброкачественные и необходимые товары – орехи крупные и мелкие, хлопок-сырец, квасцы, шелк-сырец, естественно производимый в этой стране, почти все виды пряностей и москательных товаров и кое-какие другие товары, привозимые сюда из восточной Индии... Однако главный здешний товар – это шелк-сырец всяких сортов, которого здесь большое изобилие» [2, с. 205]. О количестве экспортируемого из Шемахи шелка можно судить по письму англичанина Артура Эдуардса, написанному им 8 августа 1566 г. «Уверяю вас, – писал он представителям Московской торговой компании, – что здесь при лошадином грузе в 50–60 батманов можно нагрузить 3000 или 4000 коней не считая грузинского шелка» [2, с. 233]. По подсчетам, это равно в среднем 200 тыс. батманов или 8 тыс. тюков, считая в одном тюке 25 батманов, что составляет около 100 тыс. пудов. Тот же А. Эдуардс, будучи в Казвине, был наслышан, что в Гиляне «шелка очень много, и он дешевле и лучше по качеству, чем здешний», куда он намеревался поехать за торговыми привилегиями от гилянского правителя [2, с. 232]. Провинция Гилянь, по замыслам англичан, должна была стать складочным местом для английских товаров. Удобное расположение Гиляна, откуда «всего [лишь] четыре дня пути до Казвина», где «живут главные и лучшие купцы» и вокруг которого расположены «главные другие города, как например, Тавриз, Ардебиль, Кашан» делает возможным «легче и скорее распродать товары во всех городах». Кроме того, в Гиляне имеется в огромном количестве

шелка-сырца, необходимого для товарного запаса торговой компании [2, с. 224].

Выгоды Волжско-Каспийского торгового пути в Персию были настолько велики, что, невзирая на частые разбои и многообразие прочих морских опасностей, англичане настойчиво добивались права торговли с восточными странами через Астрахань от русского царя, также добивались предоставления торговых привилегий и от персидского шаха. Торговый агент Артур Эдуардс сумел убедить шаха в том, что намного выгоднее и быстрее, если в Персию будут доставлены европейские сукна и другие товары через Волжско-Каспийский путь, чем через Турцию, как это делают венецианцы. После этого шах даровал представителям Московской компании «новые торговые привилегии для торговли товарами в Персии» [2, с. 243–245].

Из путевых записок и писем английских купцов, проводивших торговые операции на берегах Каспийского моря во второй половине XVI в., узнаем также об активной роли русских купцов на Каспии в это время. По сведениям Джентинсона в апреле 1559 г. при возвращении из Бухары он приобрел у русских и татарских торговцев, прибывших из Астрахани на судне, якорь, поскольку на их судне, оставленном на зимовку в одном из морских заливов восточного побережья Каспия, не оказалось «ни якоря, ни канатов, ни шлюпки, ни парусов» [2, с. 186], т. е. судно было разграблено. Так, в первой половине 60-х гг. англичане встречаются в Шемахе с многочисленными русскими купцами, которые доставляли туда товары морем [2, с. 230]. В это же время русские суда благополучно достигали персидского берега, в 1566 г. англичане встречают русских купцов в Казвине, в столице Персии [2, с. 224].

Итак, деятельность английских торговых агентов и купцов на Каспийском море способствовала значительному оживлению каспийского торгового мореплавания и судостроению. Московское государство, предоставляя англичанам право вести восточную торговлю через Каспий, получало возможность пополнить казну за счет торговых пошлин. Территория Московии становилась транзитной зоной в европейско-восточной торговле. Выгоды от торговли с прикаспийскими областями были настолько велики, что англичан даже не останавливали угрозы нападения на торговые суда каспийских пиратов и частые морские штормы, во время которых разбивались их суда и гибли товары. Вывоз через Каспий ширванского и персидского шелка-сырца был более выгодным делом, от которого представители Московской компании получали огромные доходы.

Литература

- Соймонов Ф. И. Описание Каспийского моря и чиненных на оном российских завоеваний, яко часть истории государя императора Петра Великого. СПб., 1763. 380 с.
- Английские путешественники в Московском государстве в XVI в. / отв. ред. Н. Л. Рубинштейн; перев. Ю. В. Готье. М.: Соцэкгиз, 1938. 315 с.
- Тушин Ю. П. Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII в.). М.: Наука, 1978. 186 с.
- Кучирь А. Г. «Каспийское мореходство – дело государево». История борьбы за Каспий. СПб.: Морское наследие, 2015. 190 с.
- Кирокосьян М. А. Русский флаг на Каспии. Два столетия Каспийской флотилии (середина XVII–середина XIX века); Пираты Каспийского моря. М.: Военная книга: Кучково поле, 2013. 414 с.
- Путешественники об Азербайджане. Т. 1. Баку: Издательство Академии наук АзССР, 1961. 499 с.
- Очерки истории СССР. Конец XV–начало XVI в. М.: Издательство АН СССР, 1955. 754 с.

8. О чём Иван Грозный договаривался с англичанами // Русская семерка. История. 18.08.2016. <http://russian7.ru/post/angliya-i-ivan-groznny-tayny-soyuz/> (дата обращения: 14.04.2017).
9. Полное собрание законов Российской империи. Т. I: с 1649 по 1675. СПб., 1830. 743 с.
10. Гусарова Е. В. Астраханские находки: История, архитектура, градостроительство Астрахани XVI–XVIII вв. по документам из собраний Петербурга. СПб.: Нестор-История, 2009. 486 с.
11. Стрейс Я. Я. Три путешествия. М.: Соцэкиз, 1935. 415 с.

THE BRITISH ON THE CASPIAN SEA IN THE XVI CENTURY

Sharafetdin A. Magaramov^{1, @}

¹ Institute of History, Archeology and Ethnography of the Dagestan Scientific Center of the Russian Academy of Sciences, 75, Yaragsky St., Makhachkala, Russia, 367030
@ sharafetdin80@mail.ru

Received 04.05.2017.

Accepted 30.08.2017.

Keywords: Caspian Sea, Caspian trade navigation, English merchants, Moscow trading company, international trade, trade privileges.

* The paper is published with the support of the Office of Humanitarian and Social Sciences of the Russian Federal Property Fund, scientific project No. 16-31-01034.

For citation: Magaramov Sh. A. Anglichane na Kaspiiskom more v XVI v. [The British on the Caspian Sea in the XVI Century]. *Bulletin of Kemerovo State University*, no. 3 (2017): 62–66. (In Russ.) DOI: 10.21603/2078-8975-2017-3-62-66.

Abstract: The article features activities of the English merchants and sales agents on the Volga and Caspian trade route to east countries in the 1660–1680. The paper focuses on the positive influence of the British on the development of the Caspian shipbuilding and trade navigation as well as on the increase in the volume of international trade in the basin of the Caspian Sea. As a result of the activity of the English Moscow company, the trade turnovers of West-Caspian shopping centers increased as they got involved in the international commodity turnover. The benefits of the Caspian trade route to Persia were obvious, which explains the persistence of the English Moscow company in their attempts to acquire the right of duty-free trade with the East through Astrakhan and the Caspian Sea, as well as trade privileges from the Moscow tsar and the Persian shah. The main export article that went to England from Caspian areas was raw silk, which brought the British huge profit. As the British continued to develop the West Caspian Sea trade route, other foreigners started to show a greater interest in the region.

References

1. Soimonov F. I. *Opisanie Kaspiiskogo moria i chinennykh na onom rossiiskikh zavoevanii, iako chast' istorii gosudaria imperatora Petra Velikogo* [The description of the Caspian Sea and the chinennykh on it the Russian gains, as a part of history of the sovereign emperor Peter the Great]. Saint-Petersburg, 1763, 380.
2. *Angliiskie puteshestvenniki v Moskovskom gosudarstve v XVI v.* [The English travelers in the Moscow state in the 16th century]. Ed. N. L. Rubinshtein; trans. Yu. V. Got'e. Moscow: Sotsekgiz, 1938, 315.
3. Tushin Yu. P. *Russkoe moreplavanie na Kaspiiskom, Azovskom i Chernom moriakh (XVII v.)* [The Russian navigation at the Caspian, Azov and Black seas (17th century)]. Moscow: Nauka, 1978, 186.
4. Kuchir' A. G. «*Kaspiiskoe morekhodstvo – delo gosudarevo*». *Istoriia bor'by za Kaspii* ["The Caspian navigation – business monarchic". History of fight for the Caspian Sea]. Saint-Petersburg: Morskoe nasledie, 2015, 190.
5. Kirok'sian M. A. *Russkii flag na Kaspii: Dva stolietia Kaspiiskoi flotilii (seredina XVII–seredina XIX veka); Piraty Kaspiiskogo moria* [The Russian flag on the Caspian Sea: Two centuries of the Caspian flotilla (the middle of XVII – the middle of the 19th century); Pirates of the Caspian Sea]. Moscow: Voennaia kniga: Kuchkovo pole., 2013, 414.
6. *Puteshestvenniki ob Azerbaidzhane* [Travelers about Azerbaijan]. Vol. 1. Baku: Izdatel'stvo Akademii nauk AzSSR, 1961, 499.
7. *Ocherki istorii SSSR. Konets XV–nachalo XVI v.* [History USSR sketches. The end of XV—the beginning of the 16th century]. Moscow: Izdatel'stvo AN SSSR, 1955, 754.
8. O chem Ivan Groznyi dogovarivalsia s anglichanami [About what Ivan the Terrible agreed with British]. *Russkaia semerka. Istoriiia = The Russian Seven. History*. 18.08.2016. Available at: <http://russian7.ru/post/angliya-i-ivan-groznny-tayny-soyuz/> (accessed 14.04.2017)
9. *Polnoe sobranie zakonov Rossiiskoi imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Vol. I: 1649–1675. Saint-Petersburg, 1830, 743.
10. Gusalova E. V. *Astrakhanskies nakhodki: Istoriiia, arkhitektura, gradostroitel'stvo Astrakhani XVI–XVIII vv. po dokumentam iz sobranii Peterburga* [Astrakhan finds: History, architecture, town planning of Astrakhan the XVI–XVIII centuries according to documents from meetings of St. Petersburg]. Saint-Petersburg: Nestor-Istoriia, 2009, 486.
11. Streis Ya. Ya. *Tri puteshestviia* [Three travel]. Moscow: Sotsekgiz, 1935, 415.