

Р.С. Асташкин

**МОСКОВСКОЕ ЦАРСТВО КАК ТРАНЗИТНАЯ ЗОНА
ЕВРОПЕЙСКО-АЗИАТСКОЙ ТОРГОВЛИ В ТРЕТЬЕЙ ЧЕТВЕРТИ XVI века
(К ВОПРОСУ О ПОЗИЦИИ ПЕРСИИ)**

Аннотация. Автор анализирует уникальный исторический опыт использования территории Московского царства в качестве транзитной зоны европейско-азиатской торговли в третьей четверти XVI в. В частности, купцы английской Московской компании, пользуясь благожелательным отношением к ним царя Ивана IV Васильевича, организовали несколько экспедиций в Персию по Великому Волжскому пути и Каспийскому морю. Данные события рассматриваются в контексте глобальной проблематики «русского транзита», связанной с местом России XVI в. в процессе экспансии европейцев на Восток. Представители Запада в эпоху раннего Нового времени проявляли стремление наладить контакты с азиатскими странами транзитом через территорию Московского царства. Одним из наименее изученных аспектов этой темы нужно признать вопрос о практической реакции восточных государств на транзитные проекты европейцев. В статье предпринята попытка оценить позицию Персидского государства Сефевидов по поводу развития торговых связей с Англией по Волжско-Каспийскому маршруту. На основе анализа исторических источников и специальной литературы, включая зарубежную историографию, сделан вывод, что шахи и их администрации в целом не испытывали стратегического интереса к перспективам межконтинентальной торговли по русскому транзитному «коридору». Магистральные пути персидского экспорта в рассматриваемый период проходили через владения турецкого султана в Анатолии и Леванте. В связи с этим персидская сторона, скорее всего, отводила Волжско-Каспийскому маршруту не более чем вспомогательную роль. В эпицентре английской активности на персидских рынках обычно находилась не Персия как таковая, а фактически самостоятельное Ширванское ханство. С другой стороны, шахская казна со временем все-таки вошла в круг контрагентов Московской компании. Восточные правители не только соглашались даровать англичанам торговые привилегии, но и лично собирали сведения о вновь открывшихся путях, соединявших Россию с Западной Европой.

Ключевые слова: история международной торговли; «русский транзит»; английская Московская компания; Великий Волжский путь; Персия; Сефевиды; Московское царство; Англия.

Асташкин Руслан Сергеевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры философии и истории науки, Приволжский государственный университет путей сообщения. Россия, Самара.

E-mail: biblio.min@mail.ru

ORCID: 0000-0002-8435-3318

Astashkin R.S.

Tsardom of Moscow as a Transit Zone of the European-Asian Trade in the third quarter of the XVI century (on the Question of Persia's Position)

Abstract. The author analyzes the unique historical experience of utilizing the territory of the Muscovy State as a transit hub for European-Asian trade during the third quarter of the 16th century. Notably, merchants of the English Muscovy Company, benefiting from the favor of Ivan IV, organized several expeditions to Persia along the Great Volga Route and the Caspian Sea. These events are examined within the broader context of the global issue of "Russian transit", which concerns the role of Russia in facilitating European expansion to the East. During the early modern era, Western representatives demonstrated a keen interest in establishing contacts with Asian countries through Russian territories. One of the least-explored aspects of this topic is the practical reaction of Eastern states to European transit projects. This article attempts to assess the position of the Persian Safavid state regarding the development of trade relations with England along the Volga-Caspian route. Drawing on historical sources and specialized literature, including foreign historiography, the study concludes that the Safavid shahs and their administrations generally lacked strategic interest in the prospects of intercontinental trade through the Russian transit "corridor." During the period under consideration, the primary routes for Persian exports passed through the domains of the Ottoman Sultan in Anatolia and the Levant. Consequently, it is likely that the Persian side viewed the Volga-Caspian route as merely a supplementary channel. Moreover, the focal point of English activity in Persian markets was not Persia itself, but the semi-independent Khanate of Shirvan. Nevertheless, the Shah's treasury eventually joined the network of counteragents collaborating with the Muscovy Company. Eastern rulers not only agreed to grant trade privileges to the English but also personally sought information about newly established routes connecting Russia with Western Europe.

Keywords: history of international trade; "Russian transit"; Muscovy Company; the Great Volga Route; Persia; Safavid dynasty; the Muscovy State; England.

Astashkin Ruslan Sergeevich – Candidate of Historical Sciences, associate professor of the Department of Philosophy and History of Science, Volga State Transport University. Russia, Samara.

E-mail: biblio.min@mail.ru

ORCID: 0000-0002-8435-3318

В XVI–XVII вв. политические, торговые и клерикальные элиты Европы, желая завязать более прочные связи с Востоком, стремились получить доступ к транзитным маршрутам, проходившим по территории Московского царства. Тема «русского транзита» не только получила отражение в западной публицистике, но и стала важным фактором развития русско-европейских отношений [Асташкин 2019, с. 7]. Ранее в историографии почти не освещался вопрос о реакции стран Азии на указанные притязания европейцев. Изучение данного аспекта, однако, позволило бы точнее и полнее оценить место России в мировой торговле и геополитике XVI в.

В настоящей статье предпринята попытка выявить позицию Персидской державы Сефевидов по поводу транзитной деятельности английской Московской компании. Как известно, в период правления царя Ивана IV Васильевича (1533–1584 гг.) английские купцы пользовались массой льгот на русском рынке. Более того, до определенного момента им позволялось торговать с Персией по Великому Волжскому пути (в 1562–1581 гг. было совершено шесть экспедиций). Роль персидского правительства в этом сюжете, как правило, остается на периферии внимания исследователей. Подчеркнем, что нас интересует исключительно официальная линия персидских властей и прежде всего шаха Тахмаспа I (1524–1576). Хронологические рамки исследования обусловлены тем фактом, что деловая активность англичан на транзитном Волжско-Каспийском маршруте пришлось именно на третью четверть XVI в. Ранее нами уже освещался вопрос о позиции Персии по теме «русского транзита» в конце того же столетия [там же].

Для российской исторической науки характерно мнение о безусловной заинтересованности державы Сефевидов в налаживании экономических связей с Западом именно транзитом через Россию, т. е. по Каспийскому морю, территории Северного Кавказа и реке Волга. Так, в работе Н. А. Магомедова и Ш. А. Магарамова утверждается, что торговля по «более безопасному Волжско-Каспийскому торговому пути, связывавшему Средний Восток с Западной Европой», представляла для Персии «крупнейший интерес» [Магомедов, Магарамов 2015, с. 6]. Авторы указывают, что данный маршрут являлся «более удобным» и «более дешевым, чем... пути через Персидский залив и Средиземное море» [там же]. Ш. А. Магарамов, следуя данным источников, воспроизвел среднюю оценку издержек на перевозку товаров по Каспийскому морю до Астрахани, сопоставив эти суммы со сведениями о коммуникациях, соединявших внутренние регионы Персии с южными морями. Вывод исследователя вновь свелся к тезису о заметном преимуществе северного варианта [Магарамов 2017, с. 65]. Заметим, что южная морская торговля с европейцами стала актуальной для Сефевидов только ко второй четверти XVII в., так как до 1622 г. коммерцию в Персидском заливе контролировали португальцы. Более показательным было бы сравнение с наиболее стабиль-

ным вектором персидского экспорта – через владения Османской империи – Анатолию и порты Леванта.

В работе Г.М. Сеидовой приводится довод, что везти персидский шелк по Волге было удобнее, поскольку в Турции торговцы подвергались «неимоверным поборам и частым грабежам» [Сеидова 2004, с. 72]. В.А. Кулаков также обращает внимание на перипетии персидско-турецких войн (начиная с 1578–1590 гг.), которые якобы привели «к полному прекращению торговли Персии с Европой» [Кулаков 2016, с. 60]. В этих условиях единственным выходом для шахов, по мнению историка, был «путь через Каспий и Русское государство» [там же]. К данной историографической традиции примыкает и общепринятое построение, согласно которому шах Аббас I (1587–1629) желал переориентировать направления вывоза шелка на Запад, отведя их от земель турецкого султана. В качестве альтернативы хотя бы теоретически мог рассматриваться Волжско-Каспийский транзит [Асташкин 2021, с. 66].

В отличие от российской историографии в зарубежной литературе идея о пристальном интересе Персии к торговому транзиту по Волге отнюдь не находит поддержки. Нидерландский иранист В.М. Флоор признавал, что наличие Волжско-Каспийского варианта давало Сефевидам некий «рычаг» в давлении на турок. Однако здесь, по нашему мнению, следует говорить скорее о дипломатии, а не о внешней торговле. Исследователь подчеркивал, что в экономическом смысле транзитный маршрут, проходивший через Московское царство, так и не приобрел значимости для персидской стороны [Floor 1993]. По оценке азербайджанского историка П.Г. Дарабади в этот сравнительно ранний период все еще происходил процесс «реанимации и освоения» Волжско-Каспийского пути [Дарабади 2009, с. 163]. Армянские историки указывают, что как минимум в XVII в. «русский» транзит, будучи слишком небезопасным, являлся не более чем «страховочной» опцией на случай, если экспорт через Турцию мог приостановиться из-за чрезвычайных обстоятельств (войн, восстаний, эпидемий) [Margaryan, Kostikyan, Tovmasyan 2021, p. 853].

Для проверки точки зрения В.М. Флоора и его единомышленников, представляющей нам более убедительной, мы обратились к отчетам агентов, посещавших Персию по заданию Московской компании.

Первопроходцем стал А. Дженкинсон, который 2 ноября 1562 г. прибыл в шахскую столицу Казбин, чтобы выхлопотать торговые привилегии для своих нанимателей. Тахмасп I и его двор, однако, отнеслись к чужеземцу холодно. Сам англичанин объяснил провал своей миссии происками турецких купцов. Подданные султана якобы испугались, что приезд английского эмиссара «очень расстроит их торговлю» [Сжатое и краткое описание путешествия господина Антония Дженкинсона... 1937, с. 208]. Если верить англичанину, шах под давлением турок даже вознамерился арестовать его и выслать в Стамбул в качестве «подарка» [там же, с. 211]. От этой участи А. Дженкинсона спасло

заступничество новоявленного покровителя Московской компании – ширванского хана Абдаллы Устаджлу [Сжатое и краткое описание путешествия господина Антония Дженкинсона... 1937, с. 211].

Хотя рассказ А. Дженкинсона может показаться несколько фантастическим, ссылка на условный «турецкий фактор» выглядит вполне резонной. По общему мнению, сам факт оформления Волжско-Каспийского маршрута после завоевания Россией территории Поволжья «угрожал доходам Османской империи, получаемым ею с транзитных товаров, перевозимых через турецкую территорию из Ирана в районе Средиземного моря» [Дарабади 2009, с. 156]. При этом внешнеполитические акции турецких властей (включая неудачный поход на Астрахань в 1569 г.) недвусмысленно указывали на желание установить собственный контроль над Волжско-Каспийским «коридором» [там же, с. 156, 158]. А. Дженкинсон в беседе с Абдаллой-ханом упоминал турок и венецианцев как главных конкурентов англичан, поскольку именно две средиземноморские державы – Османская империя и Венецианская республика – монополизировали персидско-европейский товарообмен [Сжатое и краткое описание путешествия господина Антония Дженкинсона... 1937, с. 207–208]. Мемуарист, вторя своему заступнику из Ширвана, сетовал на совпавшее с его визитом подписание «вечного мира» между шахом и султаном (якобы в те же дни в Казбине принимали турецкого посла) [там же, с. 207]. Соответственно, администрация Тахмаспа I отвергла предложения англичан, дабы не нарушать только что возникший союз [там же, с. 210]. По уверениям А. Дженкинсона, вплоть до последнего момента «не было никакой надежды на заключение мира; напротив, делались большие приготовления к войне», что скорее шло на пользу англичанам [там же, с. 208]. Хотя неясно, о каком посольстве идет речь в источнике, так как ближайший по времени персидско-турецкий договор был заключен в 1555 г., исследователи, анализируя стартовую неудачу англичан, единодушны во мнении, что шахский двор не видел необходимости в отказе от устоявшихся торговых путей, проходивших через Турцию и Левант [Магарамов 2017, с. 63; Асташкин 2023, с. 231]. Следует помнить, что после 1555 г. напряженность в персидско-турецких отношениях действительно сошла на нет. По крайней мере новая война началась лишь в 1578 г. В период между двумя открытыми конфликтами (т. е. в 1550–1560-х годах) Персия, очевидно, не желала заново ссориться с грозным соседом. Судя по косвенным данным, через два года после А. Дженкинсона другой английский агент – Т. Алкок – также потерпел фиаско в шахской столице [Второе путешествие в Персию... 1937, с. 216, 217; Третье путешествие в Персию... 1937, с. 222]. Итак, в первой половине 1560-х годов персидская сторона едва ли придавала большое значение торговле с Западом транзитом через русские земли. Контрагентом Московской компании в этот период был не шах, а вышеупомянутый Абдалла-хан. Именно этот фактически самостоятель-

ный владетель, выдав А. Дженкинсону собственную грамоту с привилегиями, помог англичанам закрепиться в Шемахе, откуда через каспийские гавани открывался путь в Астрахань [Сжатое и краткое описание путешествия господина Антония Дженкинсона... 1937, с. 211, 215; Асташкин 2023, с. 231]. По большому счету, вся эта торговля пока была не столько англо-персидской, сколько англо-ширванской. Ключевой объект интереса европейцев – шелк-сырец – являлся «визитной карточкой» Ширванского ханства, а столица ханства – Шемаха отныне превращалась в «биржу и место складирования в европейско-азиатской торговле по Волжско-Каспийскому пути» [Дарабади 2009, с. 161]. Смерть Абдаллы-хана в 1565 г. стала настоящим потрясением для его лондонских партнеров [Another letter of the said M. Arthur Edwards... 1903, p. 46].

Сдвиг в позиции Сефевидов произошел в 1566 г., когда Московская компания удостоилась права на свободный проезд и беспошлинный торг во владениях шаха. Этот прорыв стал возможен из-за настойчивости А. Эдвардса [Третье путешествие в Персию... 1937, с. 234; Another letter of Arthur Edwards... 1903, p. 64; Асташкин 2023, с. 232]. Новый английский эмиссар ссылался на помощь безымянных «честных купцов» и двоих вельмож – «Хаджи-Махмета» (один из ширванских знакомых А. Дженкинсона) и «Амеддин-бека» (будто бы брат одной из шахских жен) [Третье путешествие в Персию... 1937, с. 222, 223]. Другие «друзья» А. Эдвардса якобы входили в ближнюю свиту Тахмаспа I [там же, с. 231]. Английский гость получил «грамоту с привилегиями, снабженную печатью и скрепленную рукой самого шаха», 29 июня 1566 г. [там же, с. 228]. На предыдущей аудиенции (месяцем ранее) звучали вопросы о том, «в какой срок можно проехать из Англии в Россию, сколько недель длится путешествие от Колмогор (Холмогор. – *Р. А.*) до Астрахани», а также о городах, завоеванных русским царем (возможно, речь о Казани и Астрахани, а также о Нарве, которая с 1558 г. была новым центром русско-европейского обмена – несомненно, более предпочтительным, чем Холмогоры) [там же, с. 227]. Как видим, шах теперь питал живой интерес к теме «русского транзита». А. Эдвардс получил заверения, что шахская казна будет готова закупать товары, привозимые англичанами (главным образом ткани по списку, составленному Тахмаспом I), расплачиваясь деньгами и шелком [там же, с. 227, 229, 235–236]. Перемену в настроении восточного владыки можно объяснить конъюнктурными обстоятельствами. В тексте английского эмиссара есть не вполне понятный пассаж: «...турецкий посол в прошлом году привел его (шаха. – *Р. А.*), как мне передавали разные лица, в отчаяние, сказав, что великий Турок (султан. – *Р. А.*) не позволит провозить какое бы то ни было сукно в его страну» [там же, с. 228]. Если предположить, что связи между Персией и Европой посредством османского транзита действительно переживали определенную турбулентность, становится ясно, что Волжско-Каспийский путь мог приобрести в глазах Сефевидов временную привлекательность. Именно поэтому шах решил дать ход партнерству с англичанами.

Планы А. Дженкинсона и его преемников по захвату рынка шелка-сырца, однако, были все так же далеки от реализации. А. Эдвардс прямо настаивал на необходимости «войти в сделку с венецианцами и взять шелк в свои руки» [там же, с. 233]. При этом он признавал, что транзит персидских товаров через Турцию, отвечавший интересам Венецианской республики, оставался главной помехой для Московской компании [там же, с. 229–230]. Поскольку отсутствуют свидетельства об усилиях шахской администрации по масштабному переносу экспорта сырца в Московское царство, можно сделать вывод, что двор Тахмаспа I по-прежнему делал ставку на турецкий вектор. Заметим, что в этот же период, в отличие от более поздней эпохи, сырой шелк в Персии не был казенным товаром. Отдельные частные поставщики, как писал А. Эдвардс, собирались приобретать английские ткани в обмен на шелк, пряности [там же, с. 229, 236] и «другие товары, которые обычно продавали венецианцам и туркам» [там же, с. 236]. Весомость таких заявлений, равно как и вовлеченность персидской администрации в этот сюжет, остается под вопросом.

В 1568 г. привилегии Московской компании были подтверждены и дополнены благодаря усилиям А. Эдвардса и Л. Чэпмэна [Четвертое путешествие в Персию... 1937, с. 246–247; Notes concerning this fourth voyage into Persia... 1903, p. 146–147]. У Ш.А. Магарамова мы находим следующее утверждение: Тахмаспа I на этот раз якобы убедили, что будет «намного выгоднее и быстрее, если в Персию будут доставлены европейские сукна и другие товары через Волжско-Каспийский путь, чем через Турцию» [Магарамов 2017, с. 65]. Поскольку основной объем персидской торговли с Западом и после этого приходился на османское направление, данная оценка все-таки содержит явное преувеличение. Центром английской активности в государстве Сефевидов оставался отдаленный Ширван с его специфическими условиями. При этом А. Эдвардс действительно поведал шаху о выгодности получения западных товаров через «Московию» «с большей безопасностью и в более короткое время, чем могут привезти венецианцы, которые сначала везут их из Англии в Венецию, а оттуда в Персию, через Турцию» [Четвертое путешествие в Персию... 1937, с. 246]. Подчеркнем, что Л. Чэпмэн в своем письме изложил откровенно скептическое видение ситуации (в том числе насчет планов подорвать торговлю персидских армян с венецианцами) [там же, с. 241]. По прибытии в Казбин Л. Чэпмэн обнаружил, что ранее привезенные товары остались нераспроданными. Он писал, упрекая А. Эдвардса в незнании реального положения дел: «Но по слухам, шах никогда в своей жизни не покупал сукна для своей казны и не собирается этого начинать» [там же, с. 242]. Упоминается и злостное противодействие со стороны турецких торговцев, не желавших делиться рынком с конкурентами [там же, с. 241, 243]. Опуская детали заочного спора двух английских агентов, мы должны признать, что статус Московской компании в ее отношениях с Сефевидами в конце 1560-х годов был двойственным. На словах

шах, пусть и не сразу, пожелал сотрудничать с англичанами на льготных началах, причем персидская сторона охотно выслушивала аргументы в пользу «русского транзита». Сделки между компанией и шахской казной в конце концов стали реальной практикой, о чем говорит отчет Т. Бэннистера и Дж. Дэкета [Пятое путешествие в Персию... 1937, с. 251–252]. Масштабы этой англо-персидской коммерции, однако, были весьма скромными, и о полной переориентации торговли Персии с Европой на Волжско-Каспийское направление не могло идти и речи.

Таким образом, в целом не следует переоценивать роль рассматриваемого торгового маршрута в мировой коммерции второй половины XVI в. По крайней мере, в третьей четверти XVI в. держава Сефевидов отнюдь не отдавала приоритет развитию торговых контактов с Западом транзитом через Московское царство, поэтому усилия английской Московской компании в этом отношении по большому счету оказались тщетными. Стратегической ставки на Волжско-Каспийский путь в Казбине, по-видимому, не делали, а значит, версия В.М. Флоора как минимум не беспочвенна. Скорее всего, персидские власти на этом этапе рассматривали транзит через территорию Московского царства как сугубо дополнительную, «боковую» опцию.

В заключение заметим, что полностью удалять английских купцов с персидского рынка никто, конечно же, не собирался. Вероятно, лондонцы сами пришли к выводу о нежелательности продолжения операций в менявшихся условиях (последняя их поездка в Ширван совпала с началом персидско-турецкой войны 1578–1590 гг., что, в свою очередь, означало переход шелкового рынка и Каспийского морского пути под власть Стамбула) [Дарабади 2009, с. 160; Асташкин 2022, с. 12–15].

Библиография

Асташкин Р.С. Волжско-Каспийский транзит как фактор внешней политики Персии в XVI–XVII вв. (к вопросу о периодизации) // Развитие науки и практики в глобально меняющемся мире в условиях рисков: сборник материалов XXI Международной научно-практической конференции. М.: Алеф, 2023. С. 230–238.

Асташкин Р.С. Волжско-Каспийский транзитный путь как фактор внешней политики шаха Аббаса I // Инновационно-инвестиционный фундамент развития экономики общества и государства: от научных разработок к практике: сборник научных статей по итогам международной научно-практической конференции. СПб.: Издательство СПбГЭУ, 2021. С. 64–68.

Асташкин Р.С. Прекращение английской торговли по Волжско-Каспийскому транзитному пути в контексте иранско-турецкой войны 1578–1590 гг. // Высокие технологии и инновации в науке: сборник избранных статей Международной научной конференции. СПб.: ГНИИ «Нацразвитие», 2022. С. 12–15.

Асташкин Р.С. Проблема «русского транзита» в европейской публицистике XVII в. (на примере «Записок о Московии» Де Ла Невилля) // Россия и современный мир. 2019. № 1 (102). С. 6–13.

Второе путешествие в Персию, совершенное в 1563 г. Томасом Олкоком, который был там убит, Джорджем Ренном и Ричардом Чини, служащими досточтимой компании купцов, торгующих с Московией, и описанное вышеуказанным Ричардом Чини // *Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке*. Л.: [б. и.], 1937. С. 216–218.

Дарабади П. Прикаспийский и Волжско-Каспийский водные пути в геоистории эпохи Средневековья (V–XVII вв.) // *Кавказ и глобализация*. 2009. Т. 3, вып. 1. С. 145–163.

Кулаков В.А. Северные провинции Ирана в истории русского фронта в Прикаспии // *Журнал фронтирных исследований*. 2016. № 1. С. 57–66.

Магарамов Ш.А. Англичане на Каспийском море в XVI в. // *Вестник Кемеровского государственного университета*. 2017. № 3. С. 62–66.

Магомедов Н.А., Магарамов Ш.А. Роль Дербента в развитии русско-персидской торговли XVII в. // *Вестник Института истории, археологии и этнографии*. 2015. № 3 (43). С. 5–19.

Пятое путешествие в Персию, совершенное г. Томасом Бэнистером и г. Джеффри Дэкетом, агентами Московской компании, начатое выездом из Англии в 1568 г. и продолжавшееся до 1574 г. Записано П.И. со слов Лайонеля Плэмтри // *Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке*. Л.: [б. и.], 1937. С. 250–262.

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

Сжатое и краткое описание путешествия господина Антония Дженкинсона в Персидскую землю через Россию, Московию и Каспийское или Гирканское море, предпринятого для исполнения поручения достопочтенного общества купцов-предпринимателей для открытия земель, островов и т. д. // *Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке*. Л.: [б. и.], 1937. С. 198–214.

Третье путешествие в Персию, начатое в 1565 г. Ричардом Джонсоном, Александром Китчином и Артуром Эдуардсом // *Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке*. Л.: [б. и.], 1937. С. 219–238.

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

Another letter of Arthur Edwards written in Astracan the 16. of June, 1567. at his returne in his first voyage out of Persia, to the right worshipfull companie trading into Russia, Persia, and other the North and Northeast partes // Hakluyt R. *The Principal Navigations of the English Nation*. Glasgow: James MacLehose and Sons, 1903. Vol. 3. P. 64–67.

Another letter of the said M. Arthur Edwards, written the 26 of April 1566 in Shamaki in Media, to the right worshipfull Sir Thomas Lodge Knight and Alderman: and in his absence to M. Thomas Nicols, Secretarie to the right worshipfull companie trading into Russia, Persia, and other the North and East partes, touching the successe of Richard Johnson in the third voyage into Persia // Hakluyt R. *The Principal Navigations of the English Nation*. Glasgow: James MacLehose and Sons, 1903. Vol. 3. P. 46–53.

Floor W.[M.] Commerce VI. In the Safavid and Qajar periods // *Encyclopaedia Iranica*. 1993. Vol. 6, Fasc. 1. P. 67–75. URL: <http://iranicaonline.org/articles/commerce-vi> (дата обращения: 13.02.2025).

Margaryan G.A., Kostikyan K.P., Tovmasyan A.A. Agulis on the Crossroads of International Trade through Caucasus in 17th–18th Centuries // *История, археология и этнография Кавказа*. 2021. Т. 17, № 4. С. 848–858. DOI: <https://doi.org/10.32653/CHi74848-858>.

Notes concerning this fourth voyage into Persia, begun in the moneth of July 1568. gathered by M. Richard Willes from the mouth of Master Arthur Edwards, which was Agent in the same // Hakluyt R. *The Principal Navigations of the English Nation*. Glasgow: James MacLehose and Sons, 1903. Vol. 3. P. 143–149.

References

Another letter of Arthur Edwards written in Astracan the 16 of June, 1567 at his returne in his first voyage out of Persia, to the right worshipfull companie trading into Russia, Persia, and other the North and Northeast partes. Hakluyt R. The Principal Navigations of the English Nation. Glasgow: James MacLehose and Sons, 1903. Vol. 3. P. 64–67.

Another letter of the said M. Arthur Edwards, written the 26 of April 1566 in Shamaki in Media, to the right worshipful Sir Thomas Lodge Knight and Alderman: and in his absence to M. Thomas Nicols, Secretarie to the right worshipfull companie trading into Russia, Persia, and other the North and East partes, touching the successe of Richard Johnson in the third voyage into Persia. Hakluyt R. The Principal Navigations of the English Nation. Glasgow: James MacLehose and Sons, 1903. Vol. 3. P. 46–53.

Astashkin R.S. Prekrashchenie angliiskoi torgovli po Volzhsko-Kaspiiskomu tranzitnomu puti v kontekste iransko-turetskoi voiny 1578–1590 gg. [The Closure of the English Trade on the Volga-Caspian Transit Route in the Context of the Iranian-Turkish War of 1578–1590]. Vysokie tekhnologii i innovatsii v nauke: sbornik izbrannykh statei Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii [High Technologies and Innovations in Science: Collection of Chosen Articles of the International Scientific Conference]. St. Petersburg: GNII «Natsrazvitiye», 2022. P. 12–15. (In Russ.)

Astashkin R.S. Problema «russkogo tranzita» v evropeiskoi publitsistike XVII v. (na primere «Zapisok o Moskovii» De La Nevillya) [The Problem of «The Russian Transit» in the European Thought of the XVIIth century (Using an Example of «The Notes about Muscovy» of De La Neuville)]. Rossiya i sovremenniy mir [Russia and the Contemporary World]. 2019. N 1 (102). P. 6–13. (In Russ.)

Astashkin R.S. Volzhsko-Kaspiiskii tranzit kak faktor vneshnei politiki Persii v XVI–XVII vv. (k voprosu o periodizatsii) [The Volga-Caspian Transit as a Factor of Foreign Policy of Persia in the XVI–XVII centuries (on the Question of Periodization)]. Razvitiye nauki i praktiki v global'no menyayushchemsya mire v usloviyakh riskov: sbornik materialov XXI Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii [Development of Science and Practice in a Globally Changing World under Risk Conditions: Collection of Materials of the XXIth International Scientific and Practical Conference]. Moscow: Alef, 2023. P. 230–238. (In Russ.)

Astashkin R.S. Volzhsko-Kaspiiskii tranzitnyi put' kak faktor vneshnei politiki shakha Abbasa I [The Volga-Caspian Transit Route as a Factor of Foreign Policy of Shah Abbas I]. Innovatsionno-investitsionnyi fundament razvitiya ekonomiki obshchestva i gosudarstva: ot nauchnykh razrabotok k praktike: sbornik nauchnykh statei po itogam mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii [Innovation and Investment Foundation for the Development of the Economy of Society and the State: from Scientific Developments to Practice: a Collection of Scientific Articles based on the Results of the International Scientific and Practical Conference]. St. Petersburg: Izdatel'stvo SPbGEU, 2021. P. 64–68. (In Russ.)

Chetvertoe puteshestvie v Persiyu, sovershennoe Arturom Eduardsom, agentom, Dzhonom Sparkom, Lorensom Chepmenom, Khristoforom Fousetom i Richardom Pinglem v 1568 g., izlozhennoe v nastoyashchem pis'me, napisannom iz Kazvina v Persii vysheskazannym Lorensom Chepmenom odnomu dostopochtennomu kuptsu, chlenu russkoi kompanii v Londone, 28 aprelya 1569 g. [The Fourth Voyage into Persia, made by Arthur Edwards, Agent, John Sparke, Laurence Chapman, Christopher Fawset and Richard Pingle in 1568, set forth in the Present Letter written from Qazvin in Persia by the aforesaid Laurence Chapman to one Honorable Merchant, a Member of the Russian Company in London, April 28, 1569]. Angliiskie puteshestvenniki v Moskovskom gosudarstve v XVI veke [English Travelers in the Muscovite State in the XVIth century]. Leningrad: [s. n.], 1937. P. 239–249. (In Russ.)

Darabadi P. Prikaspiiskii i Volzhsko-Kaspiiskii vodnye puti v geoistorii epokhi Srednevekov'ya (V–XVII vv.) [Geohistory of the Middle Ages: the Caspian and Volga-Caspian Water Routes of the 5–17th centuries]. Kavkaz i globalizatsiya [The Caucasus and Globalization]. 2009. Vol. 3, Iss. 1. P. 145–163. (In Russ.)

Floor W.[M.] Commerce VI. In the Safavid and Qajar periods. Encyclopaedia Iranica. 1993. Vol. 6, Fasc. 1. P. 67–75. URL: <http://iranicaonline.org/articles/commerce-vi> (date of access: 13.02.2025).

Kulakov V.A. Severnye provintsii Irana v istorii russkogo frontira v Prikaspii [Northern Provinces of Iran in the History of Russian Frontier in the Caspian Region]. Zhurnal frontirnykh issledovaniy [Journal of Frontier Studies]. 2016. N 1. P. 57–66. (In Russ.)

Magaramov Sh.A. Anglichane na Kaspiiskom more v XVI v. [The British on the Caspian Sea in the XVIth century]. Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta [Bulletin of Kemerovo State University]. 2017. N 3. P. 62–66. (In Russ.)

Magomedov N.A., Magaramov Sh.A. Rol' Derbenta v razvitiy russko-persidskoi torgovli XVII v. [The Role of Derbent in the Development of Russian-Persian Trade in the XVIIth century]. Vestnik Instituta istorii, arkhologii i etnografii [Bulletin of the Institute of History, Archeology and Ethnography]. 2015. N 3 (43). P. 5–19. (In Russ.)

Margaryan G.A., Kostikyan K.P., Tovmasyan A.A. Agulis on the Crossroads of International Trade through Caucasus in 17th-18th Centuries. Istoriya, arkhologiya i etnografiya Kavkaza [History, Archeology and Ethnography of the Caucasus]. 2021. Vol. 17, N 4. P. 848–858.

Notes concerning this fourth voyage into Persia, begun in the moneth of July 1568 gathered by M. Richard Willes from the mouth of Master Arthur Edwards, which was Agent in the same. Hakluyt R. The Principal Navigations of the English Nation. Glasgow: James MacLehose and Sons, 1903. Vol. 3. P. 143–149.

Pyatoe puteshestvie v Persiyu, sovershennoe g. Tomasom Benisterom i g. Dzheffri Deketom, agentami Moskovskoi kompanii, nachatoe vyezdom iz Anglii v 1568 g. i prodolzhasheesya do 1574 g. Zapisano P.I. so slov Laionelya Plemtri [The Fifth Voyage into Persia, made by Mr. Thomas Banister and Mr. Geoffrey Dackett, Agents of the Muscovy Company, commenced from England in 1568 and continued until 1574. Recorded by P.I. according to Layonel Plumtree]. Angliiskie puteshestvenniki v Moskovskom gosudarstve v XVI veke [English Travelers in the Muscovite State in the XVIth Century]. Leningrad: [s. n.], 1937. P. 250–262. (In Russ.)

Seidova G.M. Azerbaidzhan vo vzaimootnosheniyakh Sefevidskoi imperii i Russkogo gosudarstva v XVII veke (po russkim istochnikam) [Azerbaijan in the Trade and Political Relations between the Safavid Empire and the Russian State in the XVIIth century (according to Russian Sources)]. Baku: Nurlan, 2004. 172 p. (In Russ.)

Szhatoe i kratkoe opisanie puteshestviya gospodina Antoniya Dzhenkinsona v Persidskuyu zemlyu cherez Rossiyu, Moskoviyu i Kaspiiskoe ili Girkanskoe more, predprinyatogo dlya ispolneniya porucheniya dostopochtennogo obshchestva kuptsov-predprinimatelei dlya otkrytiya zemel', ostrovov i t. d. [A Condensed and Brief Account of the Voyage of Mr. Anthony Jenkinson to the Persian Land, through Russia, Muscovy, and the Caspian or Hyrcanian Sea, undertaken to carry out the Commission of the Venerable Society of Merchant Entrepreneurs for the Discovery of Lands, Islands, etc.]. Angliiskie puteshestvenniki v Moskovskom gosudarstve v XVI veke [English Travelers in the Muscovite State in the XVIth century]. Leningrad: [s. n.], 1937. P. 198–214. (In Russ.)

Tret'e puteshestvie v Persiyu, nachatoe v 1565 g. Richardom Dzhonsonom, Aleksandrom Kitchinom i Arturom Eduardsom [The Third Voyage into Persia, begun in 1565 by Richard Johnson, Alexander Kitchin and Arthur Edwards]. Angliiskie puteshestvenniki v Moskovskom gosudarstve v XVI veke [English Travelers in the Muscovite State in the XVIth century]. Leningrad: [s. n.], 1937. P. 219–238. (In Russ.)

Vtoroe puteshestvie v Persiyu, sovershennoe v 1563 g. Tomasom Olkokom, kotoryi byl tam ubit, Dzhordzhem Rennom i Richardom Chini, sluzhashchimi dostochtimoj kompanii kuptsov, torguyushchikh s Moskoviei, i opisanное vysheukazannym Richardom Chini [The Second Voyage into Persia, made in 1563 by Thomas Alcock, who was killed there, George Wrenn and Richard Cheeney, Servants of the Venerable Company of Merchants trading with Muscovy, and described by the above Richard Cheeney]. Angliiskie puteshestvenniki v Moskovskom gosudarstve v XVI veke [English Travelers in the Muscovite State in the XVIth century]. Leningrad: [s. n.], 1937. P. 216–218. (In Russ.)