

РАЗДЕЛ III. ИСТОРИЯ РОССИИ СРЕДНИХ ВЕКОВ И НОВОГО ВРЕМЕНИ

УДК 33:94(470)

Захаров В.Н.

Московский государственный областной университет

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ РОССИИ В XVIII ВЕКЕ

V. Zakharov

Moscow State Regional University

THE MAIN TRENDS OF EXTERNAL ECONOMIC RELATIONS OF RUSSIA IN THE XVIIIth CENTURY

Аннотация. Внешнеэкономические связи России в XVIII в. рассматриваются в свете современных проблем геоэкономики. Выявлены результаты усилий российского правительства по развитию внешнеторговых контактов на северо-западном (западноевропейском), юго-западном (через Азово-Черноморский бассейн) и юго-восточном направлениях (Средний Восток, Центральная Азия, Китай). Выяснено, что в течение всего столетия опережающими темпами развивалось западноевропейское направление. Это было обусловлено растущими потребностями экономики и рынка Западной Европы. Внешнеэкономические связи на юго-западном и юго-восточном направлениях развивались гораздо более медленными темпами вследствие значительных трудностей в развитии инфраструктуры и логистики, а также проблем геополитического характера.

Ключевые слова: внешняя торговля, внешнеэкономические связи, геоэкономика, Россия в XVIII в., морская торговля.

Abstract. Russian external economic relations are considered through the modern problems of geo-economy. The article exposes the results of Russian governmental attempts to develop external economic contacts in the north-western (Western European), the south-western (across the Azov and the Black Seas) and the south-eastern directions (the Middle East, Central Asia, China). It's found out that throughout the whole century the Western European direction developed at priority growth rates. This was determined by the growing needs of the economy and market of Western Europe. External economic relations developed in the south-western and south-eastern directions slower because of considerable difficulties in their infrastructure and logistics progress, as well as due to the geopolitical problems.

Key words: foreign trade, external economic relations, geo-economy, Russia in the XVIIIth century, maritime trade.

В отношении истории внешней торговли России XVIII в. в науке накоплен уже обширный материал, не говоря уже о массивах архивных данных, еще не поднятых исследовате-

© Захаров В.Н., 2012.

Статья подготовлена в рамках реализации ФЦП «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России 2009-2013 гг.» Государственный контракт № П-357 от 7 мая 2010 г.

лями. Очевидно, что настало время основной акцент в исследованиях по истории внешне-экономических связей России перенести с накопления все новых и новых сведений на обобщение существующего материала, в том числе и для выявления основных факторов, определявших положение страны в мировом экономическом пространстве, т. е. ее геоэкономическое положение. Решение этой задачи потребует серии фундаментальных исследований. В данной небольшой статье предполагается обозначить лишь некоторые значимые для XVIII в. и актуальные сейчас параметры геоэкономического положения России в начале эпохи нового времени. Геоэкономика, сравнительно новая область знаний, существует на стыке экономической географии, геополитики, макроэкономики [1]. Целью современных исследований в этой области является выявление наиболее благоприятных условий формирования и перераспределения мирового дохода. Но достижение этой цели не может осуществиться без обращения к историческому опыту, поскольку практически каждая из существующих ныне проблем геоэкономического положения России имеет историческую ретроспективу. В этой ретроспективе важная роль принадлежит XVIII в., когда произошли серьезные сдвиги в развитии мировой экономики и существенные перемены в экономическом, политическом и культурном развитии России.

Задача настоящей статьи состоит в обобщении, насколько это возможно в рамках небольшого очерка, различных сведений о развитии внешнеэкономических связей России в XVIII в. с целью выявления характерных для той эпохи изменений в геоэкономическом положении страны. Центральной проблемой при этом становится вопрос о направлениях основных товаропотоков, а следовательно, и о направлении внешнеэкономических связей, поскольку в то время при недостаточном еще развитии экспорта капитала, международных транснациональных корпораций геоэкономические процессы находили свое выражение прежде всего в международном обмене товаров.

Так, одной из важных геоэкономических проблем является вопрос о путях выхода России на мировой рынок. Он определенно важен, если учесть традиционное понимание борьбы Петра I за выход к Балтийскому морю как важнейшую предпосылку его внешней политики, а в немалой степени – и как один из существенных побудительных мотивов преобразований вообще. Итак, эта задача была решена, Россия получила выход к Балтике. Но насколько изменились направление и интенсивность ее внешнеэкономических связей? Еще один вопрос: это евразийское географическое положение России, что предопределяло ее роль как своего рода моста между Европой и Востоком, как поля для межконтинентального транзита. На первый взгляд это не имело прямого отношения к преобразованиям Петра I. Но на самом деле Петр I и его преемники постоянно держали в поле зрения геополитические и геоэкономические интересы страны на ее южных и восточных границах. Достаточно вспомнить Прутский и Персидский походы того же Петра I.

Таким образом, в XVIII в. Россия предпринимала усилия для развития внешнеэкономических связей по всему периметру своих границ как в Европе, так и в Азии. Кроме собственно западноевропейского направления, можно выделить, по крайней мере, еще три: юго-западное, юго-восточное и восточное. Восточное направление, прежде всего, это торговля с Китаем. Юго-восточное направление – это страны Центральной Азии и Иран. Юго-западное направление через Северное Причерноморье открывало путь на Балканы, в Малую Азию и далее – в страны Южной Европы.

Каждый из этих регионов имел свои особенности. На юго-восточном направлении Россия была заинтересована в сбыте промышленных товаров, а также в получении некоторых видов сырья и полуфабрикатов для отечественного производства. Для XVIII в. это главным образом шелк-сырец, который в изобилии производился в Иране. Что касается стран Средней Азии, в то время они еще не стали экспортёрами сырья для текстильной

промышленности. Шелк-сырец здесь производился в незначительных количествах, не отличался должным качеством, а выращивание хлопка также еще мало было нацелено на экспорт. Сырье для развивающейся хлопчатобумажной промышленности Россия получала тогда из Китая и через западноевропейских купцов. Кроме того, торговля на среднеазиатском направлении испытывала серьезные инфраструктурные трудности. В основном она осуществлялась, как и в средние века, посредством торговых караванов, шедших через степи и пустыни и находившихся под постоянной угрозой грабительских нападений. В XVIII в. пограничные заставы и таможни обустраивались в районе Оренбурга. Особенностью товарооборота на данном направлении было преобладание в экспорте в Россию скота (коров, овец, лошадей), которые табунами и стадами перегонялись внутрь страны. В 80-е гг. XVIII в. ежегодно проходило в Россию 4 – 5 тысяч голов лошадей и до 200 тысяч овец.

В контактах со Средней Азией использовался и морской путь – от Астрахани до Карагинской пристани на полуострове Мангышлак, откуда на Бухару, Хиву, другие торговые и политические центры Средней Азии шли такие же караванные пути, правда, существенно короче, чем от Оренбургской степной границы [6, с. 49]. Несмотря на все сложности, российское правительство и некоторые крупные купцы были заинтересованы в развитии торговых связей на данном направлении. С целью концентрации средств и усилий при помощи государства в середине XVIII в. формировались привилегированные торговые компании. Это Персидская и Среднеазиатская компании. Однако они действовали недолго: возникнув в конце 50-х гг. XVIII в., они прекратили свое существование в начале правления Екатерины II [8, с. 163 – 173]. С одной стороны, упразднение этих компаний было следствием экономической политики нового правительства, нацеленной на ликвидацию или максимальное сокращение всякого рода привилегий и монополий в хозяйственной деятельности. С другой сто-

роны, очевидно, что эти компании не были достаточно успешными коммерческими предприятиями. Вложенные средства не приносили, видимо, ожидаемой прибыли, что было обусловлено упомянутыми выше проблемами инфраструктуры, а также узостью рынка Средней Азии.

Торговля с Ираном испытывала те же проблемы, хотя и в меньшей степени. Обстановка в стране в XVIII в. была крайне нестабильной. Но в отличие от среднеазиатских стран, Иран уже в течение длительного времени был одним из крупнейших экспортеров шелка-сырца на мировом рынке. С Россией он был связан морским путем по Каспийскому морю через Астраханский порт. Но этот путь имел конкурента со стороны давно налаженного караванного пути из Ирана через владения Османской империи к восточным берегам Средиземного моря в Алеппо или Смирну, куда прибывали корабли из западноевропейских стран и забирали поступившие сюда иранские товары, главным образом тот же шелк-сырец. Таким образом, в торговле с Ираном Россия могла выступить, во-первых, как потребитель экспортных товаров оттуда, во-вторых, стать транзитной территорией для реэкспорта иранского шелка в Западную Европу и западноевропейских товаров в обратном направлении, преодолев конкуренцию со стороны традиционного пути из Ирана в Европу через Средиземное море. Своими силами российский торговый капитал не мог осилить столь грандиозный проект, почему пришлось обратиться к посредничеству иностранных купцов. Нужно сказать, что и иностранные коммерсанты были не прочь освоить транзит между Западной Европой и Средним Востоком через Россию и продублировать средиземноморский вариант. Предложения на этот счет поступали к российскому правительству задолго до XVIII в. Уже в 1667 г. правительство царя Алексея Михайловича поддержало подобную инициативу армянских купцов, подданных шаха, составивших Джульфинскую компанию (названную по имени пригорода Исфагана, где проживали армянские коммерсанты) [6, с. 21]. Армяне

сумели установить торговые контакты, через Россию со странами Западной Европы и сохраняли их и в XVIII в. Так, в 1710 г. в Архангельске, в то время единственном порту через который шла торговля России со странами Западной Европы, действовали около десяти армянских купцов, которые отправляли привезенные из Ирана товары за море [2, с. 126].

Планы проникновения на Средний Восток через российскую территорию вынашивались и западноевропейскими купцами. Долгое время подобные их просьбы встречали отказ со стороны российского правительства, пока дело не дошло до торгового договора 1734 г. с Великобританией. По этому трактату английские купцы получили, наконец, право вести торговлю с Ираном по территории России. Этот, несомненно, интересный факт привлекал внимание исследователей. В новейшей работе В.П. Сидоровой установлено, что британские купцы все же смогли организовать торговый транзит, но в наибольшей степени их интересовал не вывоз шелка, а экспорт в Иран английских промышленных товаров. В 1743 г., до половины европейских товаров, доставленных в Иран по территории России, приходились на долю английских купцов [7, с. 126]. Но этот год был пиковым в транзитной торговле англичан с Ираном по территории России. В 1744 г. их доля составила уже 20%, а в 1746 г., по соображениям геополитического и внешнеполитического характера, российское правительство запретило британцам транзитный торг с Ираном [7, с. 187]. В дальнейшем внутривосточная обстановка в Иране обострилась, что препятствовало развитию внешнеторговых связей России на данном направлении. Кроме того, активизировалось проникновение британских купцов в Иран со стороны Персидского залива. На рубеже XVIII и XIX вв. доля Астрахани во внешнеторговом обороте России не превышала 1 %. [6, с. 193 – 194].

Таким образом, торговые контакты России на центральноазиатском и иранском направлении не приобрели значительных масштабов. Хотя определенные предпосылки для развития этих контактов имелись: потреб-

ность российского рынка в сырье для отечественной промышленности, спрос на рынках Востока на некоторые продукты европейского ремесла и промышленности, а также возможность транзитной торговли между Западной Европой и странами Среднего Востока по российской территории. Однако эти потенциальные возможности не были реализованы в силу проблем инфраструктурного характера, внешнеполитических и геополитических противоречий и усугубления политической нестабильности и анархии в Иране к концу XVIII в.

Надо сказать, что, вступив на путь геополитического и геоэкономического соперничества с ведущими европейскими державами в XVIII в., Россия не могла не включиться в поиск собственных путей в Индию. К XVIII в. веку в этом преуспели не только Португалия и Нидерланды, но и Франция, Дания, Англия. Большой интерес к этому проявил Петр I. Задача найти торговый путь в Индию, желательно водный, через речные бассейны Центральной Азии, была поставлена перед посольствами князя А. Бековича-Черкасского, Флорио Беневени, направляемыми в Хиву и Бухару. Подполковник И. Бухгольц стремился отыскать путь в Индию от верховьев Иртыша [6, с. 73 - 74]. Следовательно, российское правительство в XVIII в. уже осознавало все выгоды прямых экономических связей с Индией, которые уже приобрели такие страны, как Нидерланды, Англия, Франция, Дания. Более того, Петр I понимал, что Россия как крупнейшая континентальная держава обладает огромным опытом организации торговли по суше и по путям речных бассейнов. С другой стороны, сказывалась и неосведомленность в географии Азии: тогда никто в России и в Европе вообще не имел представления, насколько высокие и труднопроходимые горные массивы разделяют Индию и Среднюю Азию, и что никаких водных путей там в принципе не существует. В конечном счете уже в то время стало ясно, что преуспеть в освоении торговых контактов с Индией можно, только наладив сообщение с ней морским путем.

В то же время обращает на себя внимание достаточно стабильное развитие торговых контактов с Китаем, которые с 1727 г. осуществлялись через единственный пограничный пункт – Кяхту, аналогично для торговли со странами Западной Европы был предназначен порт Кантон [10, р. 234]. В 70-х гг. доля торговли с Китаем в общем товарообороте России составила более 7%, несколько уменьшившись к концу столетия (в 1797 г. – 5%).¹

Юго-западное направление внешнеэкономических связей России также развивалось с незапамятных времен. С конца XVII в. Россия предпринимает усилия в приобретении выхода к Черному морю, однако в полной мере они увенчались успехом во второй половине XVIII в. В результате победоносных войн с Османской империей Россия, во-первых, приобрела непосредственный выход к Черному морю, во-вторых, это море стало открытым для торговых судов всех стран. Чтобы стимулировать развитие внешней торговли на данном направлении, российское правительство установило льготный таможенный тариф для черноморских портов, были заключены торговые договоры с Францией, Неаполитанским королевством, Португалией, той же Турцией.

Каковы же были результаты этих усилий? Сохранившиеся статистические данные свидетельствуют о том, что внешняя торговля на черноморском направлении еще не достигла значительных успехов. Доля портов Азовского и Черного морей во внешнеторговом обороте России на рубеже XVIII и XIX вв. не превышала 2,5 – 3%, составив, по подсчетам Ю.А. Пospelовой, в 1791 г. – 1,6%, 1794 г. – 2,6%, 1797 г. – 2% [5, с. 121]. В основном эти связи не простирались далее Балканского региона, Константинополя, Малой Азии, Архипелага. Торговля со странами Юго-Западной Европы носила еще эпизодический характер. Так, французский купец Антуан смог в 1780-х гг. организовать рейсы торговых кораблей из Херсона в Марсель. Однако начавшаяся война с Турцией, а впоследствии – и революция во Франции, не позволили ему про-

должить это предприятие [3, с. 317 – 320]. В любом случае относительно медленное развитие внешнеэкономических связей России на юго-западном направлении было обусловлено целым рядом факторов как геополитического, так и геоэкономического характера. Во-первых, обстановка в регионе крайне осложнилась в результате Великой Французской революции и разразившимися войнами. Россия, как и другие страны Европы, объявила Франции экономическую блокаду, почему практически оказался нереализованным русско-французский торговый договор 1786 г. Но имели место и иные причины, с политической нестабильностью не связанные. Очевидно, что в результате присоединения Северного Причерноморья к России не могли не произойти изменения в направлении торговых путей, потоков товаров. В период турецкого владычества торговые связи региона были нацелены главным образом на обеспечение потребностей социально-политической элиты Крымского ханства, почему и получил развитие ряд крымских портов (Гезлев, Феодосия). Кроме того, определенное значение имели контакты степной зоны Причерноморья и Османской метрополии, которые осуществлялись через устье Днепра или через Перекоп и далее через те же порты Крыма. С вхождением Северного Причерноморья в состав Российской империи рано или поздно должна быть решена задача выхода на черноморский рынок товаропотока со всей Южной России, что потребовало создания новой инфраструктуры, логистической сети, строительства новых портов, перекоммутации существовавших линий товарооборота. А это требовало значительно большего времени, нежели полтора десятка относительно спокойных лет в конце XVIII в. после заключения Кучук-Кайнарджийского мира.

Таким образом, имеющиеся данные позволяют считать, что доминирующим на всем протяжении XVIII в. оставалось западноевропейское направление, основная масса товаров на котором проходила через петербургский порт. Учитывая, что торговля через Архангельск также была ориентирована на страны

¹ Подсчитано по: 4. P. 165, 193. Table 4.1, 4. 37.

Западной Европы, получим, что на долю этого направления приходилось 83% товарооборота (1773 г.) и 84% в конце века (1797 г.)¹. Отметим также, что в данном случае речь идет только о морских портах, часть товаров, стоимость которых пока не поддается точному учету, проходила через сухопутную западную границу. А.Л. Рябцев предполагает, что к концу XVIII в. через все таможенные на сухопутной границе проходило до 13% товарооборота [6, с. 191]. Исключая торговлю через Кяхту (5% в 1797 г.) и Оренбургскую степную границу (3%), можем предполагать, что на Запад через сухопутную границу шло не менее 5-6% товарооборота страны. Остальные направления имели гораздо меньшее значение по доле в товарообороте, составляя несколько процентов, как отмечалось выше. Однако думается, что на этом основании нельзя считать прочие направления маловажными и второстепенными, имея в виду контакты России с отдельными странами Азии, Ближнего и Дальнего Востока.

Значительный перевес западноевропейского направления по объему товарооборота обусловлен, видимо, двумя факторами. Во-первых, на данном направлении основная масса товаров перевозилась морем, в то время как на прочих направлениях преобладала транспортировка по суше, которая по массе перевозимых товаров не могла быть сопоставимой с доставкой товаров на морских судах. Во-вторых, уровень развития товарно-денежных отношений, институтов рынка и его емкость в Западной Европе была неизмеримо выше, чем на Востоке. Наконец, страны Запада испытывали гораздо большую потребность в российских товарах, нежели соседи России на Востоке.

Интересна сама по себе эта потребность. Бытует мнение, что Россия представляла собой сырьевой рынок для развивающейся промышленности Западной Европы, а в Россию оттуда поступали в качестве импорта готовые изделия. Это суждение, пусть и в определенном смысле верное, тем не менее нуждается в известной корректировке. Во-первых, что считать сырьем и действительно

¹ Подсчитано по: 4. Рр. 164-165, 192-193. Table 4.1, 4. 37.

ли российский экспорт имел преимущественно сырьевую направленность. Имеющиеся данные свидетельствуют, что основными товарами российского экспорта на западноевропейском направлении, которое являлось преобладающим, были продукты земледелия и животноводства, лесоматериалы, ткани и железо. Их доля в начале века составляла 99% всей стоимости российского экспорта и незначительно сократилась (до 87%) к концу столетия². В большинстве своем эти товары представляли собой продукцию, полученную в производящем хозяйстве, а отнюдь не добытые в недрах или в результате эксплуатации каких-либо сырьевых запасов (лес, охота на дикого зверя и т. д.). В качестве невосполнимых сырьевых запасов можно с известными оговорками рассматривать лесоматериалы, но при этом следует обратить внимание на ассортимент этих товаров, в котором указаны не столько бревна, но и полученные в результате лесопильного производства доски, балки, мачты. В любом случае доля этой отрасли в экспорте в течение века не превышала 4% по стоимости.

До двух третей всего объема российского экспорта составляла продукция сельского хозяйства. Подходя к этому вопросу исторически, нужно в первую очередь отметить существенный прогресс в развитии данной отрасли экспорта в рассматриваемый период. Фактически именно в XVIII в. Россия стала одним из ведущих экспортеров сельскохозяйственной продукции на европейском рынке, что свидетельствует об очевидном прогрессе в аграрной сфере в целом, так и о развитии рыночной экономики и товарно-денежных отношений в сфере сельского хозяйства. Этот несомненный прогресс был достигнут в результате очевидной конкуренции с другими странами Европы, выступавшими основными поставщиками сельскохозяйственной продукции: Польшей, Швецией, Пруссией. Причем Россия уверенно вышла на европейский рынок как с продукцией своего земледелия, так и животноводства. В отношении животноводства можно отметить два важнейших товара:

² Подсчитано по: 4. Р. 168. Table 4.2.

юфть и говяжье сало. Юфть представляла собой определенным образом выделанную кожу крупного рогатого скота. Русская юфть отличалась особой прочностью и эластичностью и по качеству не имела равных на европейском рынке в данной ассортиментной нише. Россия зарекомендовала себя в качестве одного из ведущих поставщиков кож на европейском рынке еще в XVII в., в начале XVIII в. упрочила это положение и в течение века его сохраняла [9]. Говяжье сало стало одним из основных экспортных продуктов в XVIII в. В зарубежной Европе оно в больших количествах употреблялась для изготовления мыла, свечей, смазочных материалов. Юфть и говяжье сало в больших количествах поставлялось в страны континентальной Европы – в германские государства, Нидерланды [3, с. 247, 259].

Что касается продуктов земледелия, в этой сфере ведущее значение имели в течение всего века технические культуры: лен и конопля. Хорошо известно, что поставки пеньки, представлявшей собой продукт первичной переработки конопляного волокна, имели исключительное значение для обеспечения потребностей британского флота. Если до XVIII в. Англия получала пеньку также из владений Швеции, имелись планы развития ее производства в североамериканских колониях, то в течение XVIII в. Россия превратилась в главного экспортера этого товара в Великобританию. По данным А. Кагана, полученным из официальных британских архивов, в 1771 г. за счет импорта из России удовлетворялось 93% потребности Англии в пеньке, а в 1785 г. – 99%¹.

Еще более существенный прогресс произошел в XVIII в. в торговле хлебом. Если до XVIII в. экспорт хлеба из России был незначителен и мог даже полностью запрещаться из-за недорода или угрозы голода, то со второй половины XVIII в. Россия уверенно выходит на европейский рынок как один из значительных экспортеров зерна. Интересно, что до 70-х гг. XVIII в. ведущую роль в экспорте хлеба играл самый северный порт – Архангельск, затем все большее значение приобретают порты Балтики – Рига и Петер-

бург. Из этих гаваней российский хлеб отправлялся прежде всего в страны Северной Европы – Англию, Нидерланды, Германию, Данию, Швецию [4, с. 171]. В конце столетия ведущая роль перешла к черноморским портам. К 1805 г. здесь проходило до 55% экспорта российского зерна, которое поступало в Константинополь и далее – в Италию, Францию, Испанию, Португалию. [4, с. 167, 169].

Наконец, нельзя не отметить еще одно исключительно важное достижение российской экономики XVIII в. – достижение ее ведущего положения в экспорте железа на европейский рынок. Это было результатом развития российской металлургии, прежде всего на Урале, а также отвечало потребностям экономики Великобритании, находившейся накануне индустриальной революции. Так, в 80 – 90-х гг. от 72% до 78% импорта железа в Великобританию приходилось на долю России.²

Таким образом, в XVIII в., когда произошло существенное расширение мирового рынка и международных экономических связей, Россия сделала существенный шаг вперед в упрочении своего геоэкономического положения. Имело место расширение внешнеторговых контактов на всех основных направлениях. Но наиболее существенный прорыв был осуществлен на западноевропейском направлении. Это проявилось и в том, что на этом направлении обращалась основная масса товаров российского экспорта и импорта, и в том, что Россия вышла на европейский рынок, как один из главных его участников с продукцией своего производящего хозяйства, причем не только агрокомплекса (зерно, лен, пенька), но и продуктов ремесла и крупной индустрии (юфть, холсты, железо). Таковой результат со всей очевидностью отразил главный вектор развития России в XVIII в., в котором безусловно доминировала европейская составляющая в сфере политической и культурной. Другое дело, что устремленность России в направлении Западной Европы в области экономических связей выявила и определенные проблемы в уровне развития соответствующих институтов: торговых фирм,

¹ Подсчитано по: 4. P. 203. Table 4.45.

² Подсчитано по: 4. P. 205. Table 4.46.

банков, морского судоходства. Рассмотрение этих проблем с точки зрения геоэкономических интересов России может быть предметом отдельного исследования.

В XVIII в. выявились также и значительные потенциальные возможности для развития внешнеэкономических связей России на других направлениях. Они не были реализованы тогда в достаточной степени, но, безусловно, развитие экономических контактов России в направлении Балкан и Средиземноморья, в Центральной Азии и на Дальнем Востоке, осуществление глобальных транс-континентальных связей по российской территории должно было приобрести особое значение в последующие столетия.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Дергачев В. Геоэкономика. (Современная геополитика). – Киев, 2002.
2. Захаров В.Н. Западноевропейские купцы в России. Эпоха Петра I. – М., 1996.
3. Миронов Б.Н. Экспорт русского хлеба во второй половине XVIII – начале XIX в. // Исторические записки. Т.93. – М., 1974. С. 149-188.
4. Поспелова Ю.А. Динамика и баланс внешней торговли России на Азово-Черноморском направлении в конце XVIII в. // Вестник МГОУ, серия «История и политические науки». 2011. – № 2. С. 115-123.
5. Рябцев А.Л. Роль России в восточной торговле Ирана в XVIII веке. – М., 2002.
6. Сидорова В.П. Товарооборот между Ираном и Великобританией в 30-40-е гг. XVIII в. // Вестник МГОУ, серия «История и политические науки». 2011. – № 3. – С. 183-188.
7. Юхт А.И. Торговля с восточными странами и внутренний рынок России (20–60-е гг. XVIII в.). – М., 1994.
8. Harder, Elisabeth. Lübeck und Hamburg im internationalen Handel mit russischen Juchtenleder in der frühen Neuzeit (1650 – 1710) // Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde. 1987. – Bd. 67.
9. Kahan, Arcadius. The plow, the hammer, and the knout. An Economic History of Eighteenth-Century Russia. – Chicago, 1985.