

Copyright © 2019 by International Network Center for Fundamental and Applied Research

Copyright © 2019 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
Co-published in the Slovak Republic
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 53. Is. 3. pp. 1221-1231. 2019
DOI: 10.13187/bg.2019.3.1221
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Economic Relations of Russia with the Anatolian Vilayets of the Ottoman Empire at the turn of XIX–XX centuries: Competition and Learning from States of Europe and the USA

Igor V. Kryuchkov ^{a, *}

^aNorth Caucasus Federal University, Russian Federation

Abstract

The article deals with main directions of the development of economic relations of Russia with the Anatolian Vilayets of the Ottoman Empire at the turn of XIX–XX centuries. Anatolia was a perspective market for Russia. The factors slowing down the development of Russian export to Anatolia and the influence of competition with other European states on this process are considered in the article.

A broad range of sources including diplomatic documents, materials of the daily press, statistical materials and memoirs was used in the process of working.

The author comes to the conclusion that it was difficult for Russia to compete with Great Britain, France and Austria-Hungary despite strengthening of trade relations of Russia with Anatolia. Russian entrepreneurs knew badly the specificity of local market, they didn't have their offices in Anatolian cities and they didn't get sufficient assistance from the state in comparison with competitors. At the same time at the beginning of XX century Russia achieved significant results in export of sugar, kerosene and a range of other commodities to Anatolia. At the beginning of XX century Russia needed to make serious efforts for the development of trade with the Ottoman Empire in order to strengthen its political position there. In this regard Russian diplomats and experts called for learning from European countries.

Keywords: Russia, the Ottoman Empire, Anatolia, foreign trade in the last third of XIX – the beginning of XX centuries, Smyrna (Izmir), export of kerosene.

1. Введение

Развитие мировой торговли в XIX – начале XX вв. оказало существенное влияние на все сферы жизни общества. Оно способствовало экономическому подъему, совершенствованию транспортной инфраструктуры, обмену идеями, технологиями между различными народами. Экономическое проникновение в различные регионы мира становится залогом укрепления военно-политического доминирования. Правящие элиты осознали данный факт на рубеже XIX и XX вв. С конца XIX в. на развитие внешней торговли начинают обращать большое внимание общественность и правительство России. Потенциально значительные перспективы открывались для активного внешнеэкономического взаимодействия России с Османской империей. Географическая близость двух государств, возможность развития приграничной торговли на Кавказе, наличие экономических ресурсов, представляющих взаимный интерес, создавали благоприятные условия для расширения экономического сотрудничества между государствами. В Санкт-Петербурге отдавали отчет в том, что Россия не сможет сохранить свое влияние в Османской империи без развития с ней торговых отношений. Однако ведение внешнеэкономической деятельности на Балканах и Ближнем Востоке отличалось значительной спецификой. Многие российские экономические структуры оказались неготовыми к выходу на рынки региона. Более того, бурное развитие внутреннего рынка России в последней трети XIX – начале XX вв. снижало интерес предпринимателей страны к ведению

* Corresponding author

E-mail addresses: igory5@yandex.ru (I.V. Kryuchkov)

внешнеэкономической деятельности. В отличие от других европейских государств в России к началу XX в. отсутствовала развитая система правительственных и общественных структур, отвечающих за организацию внешней торговли, что самым негативным образом сказывалось на экономических связях России с довольно перспективным рынком Османской империи, в том числе с Анатолией.

2. Материалы и методы

В процессе работы над темой использовались разнообразные исторические источники. Важнейшими из них являются «Сборники консульских донесений», издаваемые под эгидой МИД России с 1898 по 1910 гг. В них содержатся уникальные отчеты российских дипломатов о развитии внешнеэкономической деятельности различных государств мира, их социально-экономическом развитии и др. Кроме этого, в работе анализируются и другие дипломатические источники, материалы периодической печати, статистические сведения, воспоминания.

При исследовании проблемы автор опирался на принципы историзма и объективности, также использовались традиционные методы исторического познания. Идеографический метод позволил рассмотреть специфику развития торговли России и других государств с Анатолией, качественное своеобразие данного региона в экономической системе Османской империи, динамику развития экономических связей Анатолии с иностранными партнерами. Историко-сравнительный метод дал возможность сопоставить экономические связи с Анатолией России и других европейских государств, определить место отдельных анатолийских портов во внешнеэкономической жизни региона. Метод математической статистики предоставил возможность выявить объемы внешней торговли России и стран Европы с Анатолией с выделением ее видового и структурного разнообразия.

3. Обсуждение

В 30–40 гг. XX вв., после распада Османской империи, в советской историографии предпринимаются первые попытки изучения ее экономических связей с зарубежными государствами, при этом акцентируется внимание на полукOLONIALном статусе империи (Миллер, 1948; Новичев, 1937). В 1950–1980 гг. методологические подходы к изучению данной проблемы существенным образом не изменились. Правда, авторы расширяют спектр тем, связанных с изучением внешнеэкономической деятельности Османской империи, в том числе роль в этом процессе строительства железных дорог (Алибеков, 1978; Бондаревский, 1955; Силин, 1971).

В отечественной и зарубежной историографии тема внешнеэкономической деятельности России в конце XIX – начале XX вв. в последние годы переживает «ренессанс». Опираясь на работы предшественников, современные авторы вновь возвращаются к анализу статистических данных, характеризующих внешнюю торговлю России на рубеже XIX–XX вв., поднимая вопросы о ее достоверности и специфике (Валетов, 2011). Темой отдельного исследования становится проблема аграрного экспорта России, причин преобладания вывоза сырья в ущерб продукции пищевой промышленности и влияния состояния дел на внутреннем рынке на экспорт. С конца XX в. в историографии активно разрабатывается проблематика, связанная с развитием экономических связей России с другими государствами, особенно с Германией (Субботин, 1996). В этой связи поднимается вопрос о взаимовлиянии экономических контактов на политические связи России со странами Европы и Азии. В последние годы российские авторы также поднимают вопрос о специфике экономических связей России с Турцией (Иванов, 2004; Киреев, 2007; Михайлов, 2007). Проблема развития экономических отношений России с Османской империей получает развитие в трудах современных турецких исследователей. Они большое внимание уделяют проблемам, мешающим развитию отношений между соседними империями (Сергчелик, 2005; Чапраз, 2010). К сожалению, региональный фактор в развитии экономических связей России с Османской империей не нашел достойного отражения в историографии.

4. Результаты

В конце XIX в., несмотря на географическую близость, экономические отношения России с Османской империей не отличались интенсивностью развития. На долю Османской империи приходилось 2,9 % российского экспорта и 1,9 % импорта (Статистические сведения, 1896: 59). Российский Кавказ в большей степени по сравнению с другими регионами был вовлечен в торговлю с Османской империей. В 1886 г. Она, наряду с Персией, Францией и Великобританией, входила в четверку основных внешнеэкономических партнеров Кавказа, с которого в Османскую империю ввозилось товаров на 5,2 млн. руб., а ввозилось всего на 725 тыс. руб. (Отдел статистический, 1887: 27). Значительная часть внешней торговли России с Османской империей шла через черноморские порты, включая Одессу, Николаев, Мариуполь и Батуми (Батум). В частности, в конце XIX в. более 15 % всей вывозимой нефти и нефтепродуктов отправлялись в Османскую империю (Специальная корреспонденция, 1895: 103), во внешней торговле которой на рубеже XIX–XX вв. Россия играла более значительную роль. В экспорте товаров в страну Россия занимала третье место после Великобритании и Франции и пятое место по импорту продукции (Петряев, 1901: 397–398). Экспорт

товаров из России в Османскую империю с 1890 по 1901 гг. увеличился с 16,7 млн. руб. до 21,9 млн. руб., а импорт с 7,6 млн. руб. до 8,0 млн. руб. ([Чапраз, 2010](#)).

Во внешней торговле Османской империи доминировал Стамбул, на который приходилась треть всей торговли империи с зарубежными государствами. Часть товаров через Стамбул экспортировалась в Анатолию, особенно после появления железных дорог. В частности, в начале XX в. часть текстильной продукции из России в Эрзерум поступала через Стамбул. Однако основная часть товаров, предназначенных для Анатолии, проходила через местные порты. Экономическая жизнь в Анатолии в основном сосредотачивалась в приморских городах и примыкающих к ним регионах. Центральные районы Анатолии на рубеже XIX–XX вв. находились в экономическом застое. Во многом это объяснялось плохой транспортной инфраструктурой. Так, перевозка грузов из Нью-Йорка до Самсуна обходилась в 2,5 раза дешевле по сравнению с перевозкой товаров из Самсуна в Харпут (Элязыг) (От североамериканского консула, 1902: 531). Относительно дешевой и в то же время длительной являлась транспортировка грузов на верблюдах. Российский г. Карс, расположенный рядом с турецкой границей, не имел железнодорожного и телеграфного сообщения с Эрзерумом, а сухопутные пути сообщения не выдерживали никакой критики ([Капангар, 1913: 2](#)).

Существенным прорывом в развитии народного хозяйства Анатолии в последней трети XIX в. становится строительство железных дорог. В 1866 г. при участии британского капитала строится железная дорога Смирна (Измир) – Айдын. Затем Смирна соединяется с Анатолийской железной дорогой. В 1892–1896 гг. проводится Анатолийская железная дорога от Стамбула до Анкары и Конии. После ее проведения экспорт из этого города возрос на 40 % ([Путник, 1907: 140](#)). Вскоре в Германии возникает идея строительства Багдадской железной дороги. Правда, большинство планов по строительству региональных железных дорог так и не было реализовано на практике, включая проект Трабзон (Трапезунд) – Эрзерум.

Анатолия, имевшая выгодное географическое положение, в перспективе открывала большие возможности для экономического развития Османской империи и ее экономических отношений с зарубежными государствами. Регион имел большие запасы минеральных ресурсов (каменный уголь, нефть, цветные металлы, железная руда). Сельское хозяйство Анатолии также могло представлять интерес для зарубежных партнеров. Значительная часть сельскохозяйственной продукции в Анатолии производилась в приморских районах (Крюкова-Левчук, 2015: 123). Анатолийское зерно отличалось хорошим качеством, местный хлопок стоил 7–8 руб. за пуд, в то время как хлопок, выращиваемый на Кавказе, – 11 руб. ([Капангар, 1913: 14](#)). В возможном импорте анатолийского хлопка некоторые российские эксперты видели резерв для развития российской текстильной промышленности. Кроме этого, уровень жизни в приморских районах Анатолии был значительно выше в сравнении с центральными регионами, поэтому они в большей степени включаются во внешнюю торговлю Анатолии.

Анатолия отличалась многонациональным составом населения, особенно в приморских районах. В 1897 г. в ней (без Стамбула и шести восточных вилайетов) проживало 8,5 млн. чел., в том числе 7 млн. 322 тыс. мусульман, 774,3 тыс. греков и 380,5 тыс. армян. В шести вилайетах, составляющих большую часть Западной Армении (Эрзерум, Битлис, Ван, Диарбакир, Сивас, Мамурет ал Азиз), проживало 2 млн. 969 тыс. чел., в том числе 2 млн. 332 тыс. мусульман, 556 тыс. армян и 48 тыс. греков ([Mutlas, 2003: 11](#)).

На рубеже XIX – начала XX вв. экономическим центром Анатолии являлась Смирна. Город обладал удобной бухтой, позволившей создать крупный порт. По мнению экспертов, это был лучший османский порт в Малой Азии и в Османской империи в целом, особенно после завершения строительства в 1875 г. нового причала. По значению он являлся вторым портом страны после Стамбула. В 1900 г. из 19,5 млн. фунтов¹ экспорта из Османской империи 4,2 млн. фунтов (21,5 %) приходилось на Смирну, и соответственно из 18,4 млн. фунтов импорта через порт проходило 2,5 млн. фунтов (13 %) ([Cosar, 2005: 20](#)). Только в 1896 г. в порт вошло 1758 пароходов общим тоннажем 1,7 млн. тонн. «Австрийский Ллойд», «Российское общество пароходства и торговли», итальянские компании и др. организовали регулярные рейсы своих судов в Смирну. Правда, в начале XX в. порт уже не мог справиться с возрастающим потоком судов, поэтому часть судов постоянно находилась на рейде в ожидании очереди на разгрузку/погрузку ([Путник, 1907: 141](#)).

Вокруг города располагались сельскохозяйственные угодья, где выращивались зерновые культуры, виноград, хлопок, табак и опиум. Смирна отличалась многонациональным составом населения. По мере развития внешней торговли через Смирну в городе формируется крупная европейская община (франкский квартал). Европейцы в большинстве занимались экономической деятельностью. В 1894 г. из 230 тыс. чел. населения Смирны и ближайших районов греки составляли 107 тыс. чел., евреи – 23 тыс. чел., армяне – 12 тыс. чел., к ним следует добавить 6,5 тыс. поданных Италии, 2,5 тыс. – Франции, 2,2 тыс. – Австро-Венгрии и 1,5 тыс. – Великобритании ([Ma Carthy: 1983: 142](#)). В 1907 г. российская община в городе насчитывала 250 чел. Она включала в основном

¹ Курс одного фунта стерлингов к российскому рублю в 1900 г. составлял: 1 фунт ст. = 9,46 рубля.

сотрудников представительства «Российского общества пароходства и торговли» и Генерального консульства (Путник, 1907: 141).

Христианская часть населения города и Анатолии в целом отличалась предприимчивостью и умением налаживать контакты с иностранными партнерами. Российские предприниматели предпочитали вести дела в Османской империи с представителями христианской общины. В городе действовали отделения Оттоманского банка, «Лионского кредита» и «Венского банка» (Cosar, 2005: 8). Кроме этого, в городе было множество меняльных лавок, где можно было без проблем поменять ведущие валюты мира, в том числе российские рубли. В 1888 г. в городе открываются Британская и Австро-Венгерская торговые палаты, в 1889 г. – Французская, в 1903 г. – Итальянская, Бельгийская и Голландская (Cosar, 2005: 7). Позже появляются торговые представительства России и США.

Через Смирну шла значительная часть экспорта из Западной и Центральной Анатолии. В частности, большая часть сельскохозяйственной продукции из Кони экспортировалась через Стамбул и Смирну (Черкавский, 1914: 22). В основном через порт экспортировались изюм (Великобритания, США) и виноград для производства вина (Великобритания и Австро-Венгрия). На рубеже XIX–XX вв. их экспорт оценивался в 45 млн. франков, в том числе 40 млн. приходилось на изюм и 5 млн. франков на виноград. Анатолийская продукция отличалась высоким качеством при сравнительно умеренной стоимости. Кроме этого, экспортировались хлопок, табак, оливковое масло, сезам, ковры и т.д. В 1899 г. из Смирны экспортируются товары на общую сумму в 106 млн. франков. Ведущими потребителями анатолийского экспорта становятся Великобритания (52,4 млн. франков¹), Австро-Венгрия (10,3 млн. франков), США (6,7 млн. франков), Франция (5,7 млн. франков), Германия (4,2 млн. франков), Россия (4,1 млн. франков) и Италия (4 млн. франков) (Няга, 1901: 137). В Россию поставлялись табак (2,2 млн. франков), валлоне (дубильные желуди) (1,2 млн. франков), виноград (268 тыс. франков) и оливковое масло (239 тыс. франков). По мере развития местной экономики возможности для экспорта из Анатолии возрастали, товары из региона попадали даже на далекие рынки Индии и Австралии.

В конце XIX в. представители всех ведущих торговых компаний европейских государств и США имели своих коммивояжеров в Смирне, которые в поисках необходимой продукции посещали различные регионы Анатолии. Со временем в Смирне открываются представительства иностранных торговых компаний и банков, что значительно улучшало торговые связи зарубежных государств с Анатолией.

Смирна становится крупнейшим портом, импортирующим товары в Анатолию. В конце XIX – начале XX вв. импорт постоянно возрастал. Правда, в этом секторе торговли постоянно происходили серьезные изменения. Развитие местной промышленности постепенно вытесняло ряд ранее популярных импортных товаров, в том числе столярную продукцию, ликеры, мыло, бумагу и др. К тому же местный покупатель традиционно ориентировался не на качество продукции, а на ее низкую стоимость. В то же время развитие путей сообщения в Анатолии позволяло расширить рынок сбыта импортных товаров. В 1899 г. в Смирну завозится импортных товаров на 98 млн. франков. Примерно треть импорта контролировала Великобритания, 22 % – Франция, 15 % – Австро-Венгрия, 5 % – Италия и 4 % – Россия, ввозившая в Смирну товаров на 3,9 млн. франков, в том числе керосин – на 1 млн. 616 тыс. франков, алкогольную продукцию – на 780 тыс. франков и сахар – на 590 тыс. франков (Няга, 1901: 139-140).

Особенно успешно на рынке Анатолии распространялся российский керосин. Он теснил позиции конкурентов из США и Румынии. В начале XX в. Россия занимает первое место по ввозу керосина в Османскую империю, поставив под контроль рынок керосина Северной и Центральной Анатолии, включая Конию. Американские и румынские производители сохранили позиции в некоторых районах Южной Анатолии. Большим спросом в Анатолии пользовался российский спирт и спиртные напитки. Импорт сахара занимал весомое место во внешней торговле Османской империи, и здесь пальма первенства принадлежала Австро-Венгрии и Франции. Российские сахарозаводчики не смогли к началу XX в. достичь существенных успехов. Их продукция по качеству не уступала конкурентам, а многие сорта сахара являлись более качественными. Но местный потребитель выдвигал собственные критерии при покупке сахара: низкая цена, быстрая растворимость в воде и яркая упаковка.

В конце XIX в. Россия наладила поставки пшеницы в Смирну. Правда, в российском зерновом экспорте на рубеже XIX–XX вв. проявлялась одна особенность: дорогие высококачественные сорта пшеницы шли в Европу, а дешевые низкокачественные – на рынки Ближнего Востока, в том числе в Смирну, Стамбул и Трабзон (Бензин, 1914: 34). Местное население имело низкий уровень доходов, поэтому при выборе товара оно в большей степени ориентировалось на низкую цену пшеницы (Сертчелик, 2005: 125).

В начале XX в. генеральный консул России в Смирне Л. Няга сетовал на значительное отставание России от других государств в развитии торговых связей с Западной и Центральной Анатолией. Российские промышленники и представители торговых компаний плохо знали местный

¹ Курс одного франка к российскому рублю в 1900 г. составлял: 1 франк = 37,5 коп.

рынок и потребительские запросы местного населения. В регионе отсутствовали представительства и коммивояжеры многих потенциальных партнеров Анатолии из России. В этом плане большой опыт для россиян представлял положительный пример ее конкурентов из Европы и США (Няга, 1901: 141).

Несколько иная ситуация складывается для России на Черноморском побережье Анатолии. Крупнейшим портом Османской империи на Черном море являлся Самсун. Он был четвертым по объемам торговли портом Османской империи. В 1912 г. в городе и округе проживало около 73,6 тыс. греков и 39,6 тыс. мусульман. Местная греческая община контролировала экономические связи города с зарубежными государствами. Через Самсун шла значительная часть торговли Северной и Центральной Анатолии. В 1900 г. из-за границы в Самсун поступило 12,5 тыс. тонн товаров. Подавляющая их часть приходилась на три государства: Австро-Венгрия (4619 тонн), Россия (3723 тонн), Франция (1323 тонн) (Джиудичи, 1901: 319). Другие государства, включая Великобританию, имели очень скромные результаты.

В то же время анализ российского экспорта показывает его слабую дифференцированность, так как ввоз керосина в Самсун достигал 3624 тонн. Его в основном доставляли местные жители на небольших парусных судах из Батума. Австро-Венгрия контролировала рынок сахара Самсуна, доставляя из Триеста 3785 тонн продукции. Франция в основном поставляла строительные материалы, изделия из железа, спиртные напитки, сталь, мыло, кофе и т.д. Россия имела значительные ресурсы для организации экспорта в Самсун сахара и тканей (их поставки контролировала Великобритания и Италия). Однако этого не произошло из-за пассивности российских производителей, в основном ориентированных на емкий внутренний рынок. К тому же российские текстильщики до начала XX в. не учитывали требования местного потребителя к расцветке ткани, орнаменту и ширине рулона.

Значительных успехов к началу XX в. достигает экспорт через Самсун товаров из Анатолии за границу. В 1900 г. через порт вывозится 48,9 тыс. тонн товаров. Крупнейшими потребителями продукции становятся Греция (16,2 тыс. тонн), Великобритания (7,1 тыс. тонн), Франция (6,3 тыс. тонн), Австро-Венгрия (5,8 тыс. тонн). На Россию приходилось всего 330 тонн к большому разочарованию российских дипломатов (Джиудичи, 1901: 322). Европейские государства охотно покупали в Самсуне зерновые культуры, табак, фрукты и т.д. Большое место в экономике региона занимали выращивание и продажа табака. Россия в этом плане также отставала, в страну ввезли всего 43 тонны продукции, в то время как в Австро-Венгрию почти 500 тонн.

Важным аспектом в развитии внешней торговли в бассейне Черного моря с Османской империей являлась организация судоходства. В начале XX в. в бассейне Черного моря доминировали судоходные компании из Австро-Венгрии и Греции. В 1900 г. в Самсун вошло 108 греческих (водоизмещение 78,4 тыс. тонн) и 105 австро-венгерских судов (водоизмещение 117,6 тыс. тонн). В этом году под российским флагом в порт прибыло 50 судов (водоизмещение 56 тыс. тонн). Компании из Австро-Венгрии и Греции совершали регулярные рейсы в Самсун (1 рейс в неделю), «Российское общество пароходства и торговли» (2 рейса в месяц). Кроме этого регулярные рейсы в Самсун осуществляли компании из Италии, Франции, Германии. Особенно динамично наращивала свое присутствие в турецких портах на рубеже XIX–XX вв. «Германская Левантийская компания», организовавшая рейсы в порты Анатолии сравнительно поздно, в 1889–1890 гг., предлагая партнерам довольно выгодные условия (Весов, 1913: 22). Правительства Германии и Австро-Венгрии оказывали помощь своим судоходным компаниям, в том числе для развития торговли на Ближнем Востоке. В этом плане российские судоходные компании оказались в невыгодном положении, так как они не получали от правительства должной поддержки.

Традиционно в России большое внимание уделялось состоянию торговли в Трабзоне и в ближайших портах (Гиресун, Тиреболу, Орду), через которые совершались торговые операции Восточной Анатолии, включая Западную Армению, с зарубежными государствами. В данном регионе также сформировался многонациональный состав населения. В Трабзоне и округе в 1912 г. проживало 89,2 тыс. мусульман, 38,6 тыс. греков и 12 тыс. армян, в Гиресуне с окружающими его районами проживало 46,2 тыс. мусульман, 44,2 тыс. греков и 6,6 тыс. армян. Как и в других портовых центрах Анатолии, именно христианская часть населения в этих портах играла важнейшую роль в организации международной торговли.

В 1900–1901 гг. из Трабзона вывозится продукции на 3,4 млн. руб. (Щелкунов, 1902: 390). В 1901 г. на фоне неурожая зерновых культур большое значение в экспорте занимает табак: его вывезли из порта на 840 тыс. руб. К сожалению, нет точных данных по вывозу продукции за границу, так как вся статистика по Трабзону идет с учетом вывоза продукции и в другие регионы Османской империи. Разумеется, основная часть табака поступила в Великобританию, Австро-Венгрию, Германию, Бельгию, Голландию. Восточная Анатолия становится одним из крупнейших поставщиков фундука (664,7 тыс. руб.) на внутренний рынок, а также в Россию, Великобританию, Австро-Венгрию, Германию. Третьей статьёй экспорта продукции растениеводства из Трабзона являлась фасоль (107 тыс. руб.), она вывозилась в Австро-Венгрию, Францию, Бельгию, Грецию и Италию. В районе Эрзерума и в других внутренних вилайетах в больших объемах выращивались льняные семена, через Трабзон они поставлялись во Францию и Великобританию (67 тыс. руб.). В экспорте Трабзона

второстепенное значение имело животноводство, основная часть его продукции шла на внутренний рынок и в Египет. Исключением становится вывоз козьих и бараньих шкур (232,2 тыс. руб.), причем основная масса продукции уходила во Францию (159,3 тыс. руб.). Остальная часть продукции поставлялась в Россию, Великобританию, Австро-Венгрию и в США. Кроме этого, из порта вывозились куриные яйца, фрукты, рыбий жир, сливочное масло. Продукция обрабатывающей промышленности Восточной Анатолии не составляла значительную статью вывоза (140 тыс. руб.) (Щелкунов, 1902: 392).

Основная часть вывезенной из Трабзона продукции поставлялась на внутренний рынок Османской империи. В 1901 г. этот показатель достиг 2,1 млн. руб. На экспорт приходилось всего 1,3 млн. руб., в том числе на Францию – 461,2 тыс. руб., Австро-Венгрию и Германию – 367,3 тыс. руб., Россию – 148,1 тыс. руб., Великобританию – 76,8 тыс. руб. и т.д. (Щелкунов, 1902: 393-397).

Хороший урожай зерновых культур во внутренних вилайетах Анатолии и табака в приморских регионах оказали благоприятное влияние на динамику импорта товаров в Трабзон. Урожайные годы способствовали росту покупательной способности анатолийских крестьян и других социальных групп населения, и наоборот неурожай вел к сокращению потребления, негативно сказываясь на экспорте.

В 1901 г. в Трабзон поступает товаров на 6,4 млн. руб., в том числе на 1,5 млн. руб. из других регионов Османской империи. Следует отметить, что в данную статистику не входит транзит товаров через порт для Персии, достигший в 1901 г. 4 млн. руб., примерно 50 % транзита приходилось на Великобританию (Щелкунов, 1902: 401). Особенно роль Трабзона в качестве транзитного порта возросла после отмены статуса порто-франко у Батума в 1886 г. (Реклама, 1912: 60). Однако введение в строй большей части Закавказской железной дороги, проводившей гибкую тарифную политику, наносит серьезный удар по потоку грузов через Трабзон в Персию.

Лидирующие позиции среди зарубежных экспортеров в Трабзоне занимала Великобритания. Она ввозила товаров на 1,5 млн. руб. – чай, текстиль (около 1 млн. руб. – Авт.), консервы, металлические изделия, спички, пряности и др.). Вплотную к Великобритании приблизились Австро-Венгрия и Германия, примечательно, что в статистике порта Трабзон они идут вместе. Отчасти данное обстоятельство объясняется транзитом через территорию Австро-Венгрии значительной доли германского экспорта в Анатолию. Обе центральноевропейские империи поставили в 1901 г. в Трабзон товаров на 1,47 млн. руб. Основу их поставок составлял ввоз текстиля почти на 610 тыс. руб. и сахара на 168 тыс. руб. из Австро-Венгрии, Германия в больших объемах поставляла в Трабзон суконные ткани (175 тыс. руб.). Примечательно, что к началу XX в. Австро-Венгрия становится ведущим поставщиком в Османскую империю фесок, их можно было встретить на рынках Стамбула, Смирны, Яффы, Триполи и других городов. В 1901 г. из Дунайской империи в Трабзон поставляются фески на 77,6 тыс. руб. Причем фески из Австро-Венгрии весьма ценились у местных жителей за качество. Франция поставляла в Трабзон продукции на 710 тыс. руб., в том числе сахар на 242,7 тыс. руб. Франция на рубеже XIX–XX вв. постепенно теряла позиции в Трабзоне, ее сахар вытеснила продукция из Австро-Венгрии, поставки кофе сокращались за счет увеличения экспорта из Южной Америки, муки – за счет ввоза дешевой продукции из других стран. Франции удалось только закрепиться на рынке текстиля (183,3 тыс. руб.).

1901 г. оказался провальным для российского экспорта в Трабзон. По сравнению с 1900 г. он сократился с 506 тыс. руб. до 379,8 тыс. руб. Сокращается ввоз зерновых культур с 251,2 тыс. руб. до 165,5 тыс. руб., муки с 35,3 тыс. руб. до 13,3 тыс. руб. Стабильно Россия сохраняла прочные позиции на рынке керосина и неожиданно увеличила поставки овощей и фруктов (Щелкунов, 1902: 397).

В 1901 г. в Трабзон зашло 465 турецких и иностранных судов общим тоннажем 2,2 млн. тонн. Из иностранных судоходных компаний лидировал «Австрийский Ллойд» – 82 судна (267 тыс. тонн), свои позиции укрепило «Русское общество пароходства и торговли» – 49 судов (144,7 тонн), в порте появились первые суда «Общества Черноморско-Дунайского пароходства». Лидирующие позиции «Австрийского Ллойда» объяснялись большей вместимостью его судов и предоставлением гибкой тарифной системы (По азиатской и европейской Турции, 1904: 66). Правда, у него появился сильный конкурент в лице «Германской Левантийской компании», открывшей рейс Гамбург – Трабзон.

В порте Гиресун (Керасунд) позиции России выглядели более успешно. Общий вывоз продукции из порта достиг 1,2 млн. руб., из них 1,1 млн. руб. приходилось на фундук. В Россию уходило 29 % всего фундука, затем шла Австро-Венгрия – 14 %. Ввоз товаров достиг 1,1 млн. руб., из них половина приходилась на внутреннюю торговлю, а большую часть экспорта контролировали Россия (30 %) и Австро-Венгрия (28 %). Россия поставляла в порт продовольствие, керосин, спиртные напитки. Австро-Венгрия и Россия контролировали заход иностранных судов в Гиресун. Всего в порт вошло 409 турецких и иностранных судов общим тоннажем 435 тыс. тонн, в том числе 84 судна «Австрийского Ллойда» (94,5 тыс. тонн) и 53 судна «Русского общества пароходства и торговли» (52 тыс. тонн) (Щелкунов, 1902: 408-411).

Порт Орду по своему значению уступал Трабзону и Гиресуну. В 1901 г. из него вывозится товаров на 871,7 тыс. руб., в том числе кукурузы на 250 тыс. руб., орехов на 150 тыс. руб. и фасоли на 126 тыс. руб. Основная масса продукции шла на внутренний рынок. Среди зарубежных импортеров выделялись Франция и Россия. Данная тенденция проявлялась и в экспорте товаров (474, 2 тыс. руб.).

Из 178 тыс. пудов завезенных в порт товаров 112 тыс. пудов имело турецкое происхождение. Россия в небольших объемах завозила в Орду муку, изделия из железа, шкуры, кожу, спиртные напитки, занимая среди европейских экспортеров лидирующие позиции. «Русское общество пароходства и торговли» доминировало среди зарубежных судоходных компаний (Щелкунов, 1902: 412-413). Всего в 1901 г. в порт вошло 271 судно (268,7 тыс. тонн), на компанию пришлось 52 судна (51,6 тыс. тонн).

Тиреболи (Триполи) являлся самым маленьким портом в восточной части Черноморского побережья Османской империи. В 1901 г. из порта вывозится товаров на 286 тыс. руб., в том числе фундука на 120 тыс. руб., из них 74 % экспортировалось в Россию. Вывоз товаров достиг 243,3 тыс. руб. Значительная его часть приходилась на внутреннюю торговлю и экспорт из России (мука, металлические изделия, кожа, спиртные напитки, керосин). В 1901 г. в порт вошло 102 судна, из них 4 иностранных, все они ходили под российским флагом (Щелкунов, 1902: 416).

Сухопутная граница между Россией и Османской империей проходила в районе Эрзерумского вилайета, что потенциально открывало большие возможности для развития взаимной торговли. Согласно официальной статистике, Россия занимала только третье место по ввозу товаров в Эрзерум (1,7 млн. франков), уступая по данному показателю Великобритании (3,5 млн. франков) и Франции (1,8 млн. франков) и незначительно опережая Австро-Венгрию (1,65 млн. франков) (Петряев, 1911: 402). Местные купцы не проявляли большого интереса ко многим российским товарам из-за их дороговизны. Ситуация начинает меняться в лучшую сторону только в начале XX в. Значительная часть товаров, включая керосин и текстиль, из России в Эрзерум поступала через Персию. Трабзон и Эрзерум в России традиционно рассматривали как зону исключительного экономического влияния России, поэтому активное проникновение европейских товаров воспринималось довольно болезненно (Капангар, 1913: 27).

Возможности для организации трансграничной торговли открывались на границе в районе Эриванской губернии и Баязетского санджака. В 1904 г. Россия ввезла товаров в санджак на 338 тыс. руб., а импортировала продукции на 63,8 тыс. руб. (Иванов, 1906: 38). После введения льгот со стороны правительства России для купцов, ведущих торговлю с Баязетским санджаком, экспорт увеличивается на порядок, особенно тех товаров, на которые распространялись наибольшие льготы, в том числе текстиль, сахар и керосин. Россия импортировала из санджака в основном скот. Армянские и азербайджанские купцы занимали ведущие позиции в торговле России с Баязетом. Однако, по мнению российского вице-консула в Баязете, организации приграничной торговли мешало несколько обстоятельств. Во-первых, отсутствие между Россией и Османской империей ветеринарной конвенции, создававшей трудности не только для перемещения скота, предназначенного для продажи, но и караванов, являвшихся единственным транспортным средством в регионе. Во-вторых, отсутствие хороших путей сообщения между санджаком и Эриванской губернией. В-третьих, несоблюдение на ряде российских пограничных пунктов положения о льготном визовом режиме для жителей приграничных районов. В-четвертых, необходимость реорганизации российской и османской системы пограничных переходов (Иванов, 1906: 52-53).

Россия имела огромный потенциал для развития торговли с анатолийскими вилайетами Османской империи. Она производила товары, востребованные в Анатолии, географически Россия располагалась рядом с регионом в сравнении с ее европейскими конкурентами. Однако в начале XX в. этот потенциал использовался в недостаточной степени. Российские производители на рубеже XIX – начале XX вв. практически не имели собственных представительств в Анатолии, поэтому они не могли организовать системные связи с партнерами из Османской империи: плохо знали специфику анатолийского рынка и потребительские вкусы местных жителей. Купцы из Анатолии имели смутные представления о российских товарах. Российские дипломаты, опираясь на зарубежный опыт, не сомневались в необходимости направления российскими производителями своих агентов в Османскую империю для изучения потребительского рынка. В Османской империи в начале XX в. ведущие европейские государства в отличие от России имели собственные торговые палаты в Стамбуле, целенаправленно занимавшиеся организацией торговли с Османской империей.

В качестве примера можно привести деятельность Австро-Венгерской торговой палаты в Стамбуле, ставшей первой такого рода структурой, созданной в 1870 г. В ее состав входили уполномоченные лица всех ведущих предприятий империи Габсбургов, занимавшихся торговыми операциями с Османской империей. Посольство и другие дипломатические представительства Австро-Венгрии в Османской империи оказывали Палате всестороннюю помощь в организации работы. Палата координировала все экономические операции Австро-Венгрии в Османской империи: выступала в качестве единой корпорации, защищая интересы своих членов перед официальными властями в Вене и в Стамбуле; готовила и распространяла подробную информацию о специфике ведения предпринимательской деятельности в обеих империях, оказывая содействие в поиске деловых партнеров, в том числе для поданных Порты (Петряев, 1901: 408).

Кроме этого, активной организацией экономических связей с Османской империей занимались Австрийский торговый музей, открытый в Вене в 1875 г., и созданный несколько позже Венгерский торговый музей. Музеи собирали образцы австро-венгерских и османских товаров, организуя выставки для знакомства потенциальных покупателей с продукцией друг друга. Музеи выступали

также в качестве крупного информационно-аналитического центра. Они имели прекрасные библиотеки по востоковедению, проводили разнообразные исследования на территории Османской империи и других государств. Музей объединял усилия государства, предпринимателей и научного сообщества для продвижения экономических и политических интересов Австро-Венгрии на Балканах и Ближнем Востоке. Он издавал справочную литературу и выпускал «Экспортный ежегодник». В 1898 г. под эгидой музея начинает работу «Экспортная академия», которая готовила опытных коммивояжеров и других специалистов для ведения торговых операций с другими государствами (*Австрийский торговый музей, 1902: 518-522*). Не случайно, что одним из патронов музея являлся наследник престола эрцгерцог Франц-Фердинанд. Каждый предприниматель мог обратиться в Музей и получить исчерпывающую информацию о ведении торговых операций в Османской империи и в других государствах. В центральных и региональных торговых палатах обеих половин империи Габсбургов создаются специальные экспортные отделы. Только в 1910 г. при Генеральном консульстве России создается Комитет по делам торговли, так как российский посол Н.В. Чарыков не согласился с идеей создания торговой палаты, такой же комитет создается при Генеральном консульстве в Смирне.

Финансирование торговых операций с Османской империей российские предприниматели производили через германские, французские, британские, австро-венгерские банки, что создавало много проблем. Оттоманский банк не принимал переводы из России напрямую, все сделки совершались в отделении банка в Стамбуле и только в турецкой валюте. В 1909 г. в столице Османской империи открывается отделение «Русского банка по внешней торговле», ставшее первым российским финансовым учреждением в стране, а в июне 1911 г. создается «Русско-турецкий банк» в Санкт-Петербурге для содействия российско-турецкой торговле. Более того, осуществление финансирования торговых операций на Ближнем Востоке, в том числе и в Османской империи, имело одну отличительную черту. Местные купцы получали европейские товары в кредит до полугода, после реализации товара они рассчитывались со своими зарубежными партнерами. Российские предприниматели, как правило, требовали непосредственной оплаты при получении товара.

Российское правительство не оказывало значительной помощи своим экспортерам. В начале XX в. Франция выделила в качестве помощи своим компаниям, занимающимся экономическими связями с Османской империей, 25 млн. руб., Великобритания – 11,5 млн. руб., Италия – 9 млн. руб., Австро-Венгрия – 7 млн. руб., а Россия – всего 3,5 млн. руб. (*Чапраз, 2010*).

Развитию внешней торговли России (и не только с Анатолией) мешала системная причина, влиявшая на экономические связи России с другими государствами (регионами) в целом. Емкий внутренний российский рынок не создавал стимулов для развития внешней торговли для многих секторов народного хозяйства страны, поэтому зачастую экспорт промышленных товаров из России возрастал во время неурожая, когда российские крестьяне снижали потребление.

5. Заключение

К началу XX в. Россия достигла существенных результатов в развитии торговых отношений с Анатолией, опираясь на деловое сотрудничество с христианской частью населения региона. В то же время Российская империя уступала в объемах торговых операций с Анатолией Великобритании, Франции и Австро-Венгрии. Россия контролировала значительную часть поставок в Анатолию керосина, спиртных напитков, пшеницы. Анатолийские производители поставляли в Россию сельскохозяйственную продукцию (фундук, табак, фрукты, оливковое масло, скот и т.д.). Россия в торговле с Анатолией имела положительное сальдо, однако торговые отношения могли быть более внушительными, для чего ей требовалось перестроить всю систему организации внешней торговли, тщательно изучить потребительский спрос местного населения и учесть особенности ведения предпринимательской деятельности на Ближнем Востоке в целом, и в Анатолии в частности. Политическая нестабильность во взаимоотношениях Санкт-Петербурга со Стамбулом не могла не сказаться отрицательно на экономических связях между двумя империями, особенно это проявлялось в приграничных районах (Карс – Эрзерум).

Литература

- Австрийский торговый музей, 1902* – Австрийский торговый музей в Вене // *Вестник финансов, промышленности и торговли*. 1902. № 10. С. 518-522.
- Алибеков, 1978* – Алибеков И.В. Некоторые сведения о концессионной политике Турции во второй половине XIX в. // *Известия Академии наук Азербайджанской ССР*. 1978. №2. С. 27-32.
- Бензин, 1914* – Бензин В.М. Наши хлеба и хлебный экспорт / *Труды императорского Вольного экономического общества*. СПб., 1914. № 4–6. С. 31-54.
- Бондаревский, 1955* – Бондаревский Г.Л. Багдадская дорога и проникновение германского империализма на Ближний Восток (1888–1903). Ташкент, 1955. 319 с.
- Валетов, 2011* – Валетов Т.Я. Динамика внешней торговли России в XIX – начале XX вв.: электронный ресурс // *Экономическая история. Обзорение*. Вып. 16. М., 2011. С. 35-40.

- Весов, 1913** – *Весов В.* 25 лет работы Германии на Ближнем Востоке // *Торгово-промышленный Юг.* 1913. № 14. С. 22-27.
- Джиучиди, 1901** – *Джиучиди В.* Торговля Самсуна. Донесение управляющего вице-консульством в Самсуне / *Сборник консульских донесений за 1901 г.* Вып. IV. СПб., 1901. С. 318-328.
- Иванов, 1906** – *Иванов К.* Торговля Баязидского санджака с Россией. Донесение вице-консула в Баязиде // *Сборник консульских донесений за 1906 г.* Вып. I. СПб., 1906. С. 38-53.
- Иванов, 2004** – *Иванов С.М.* Османская империя в мировой системе (Вторая половина XIX – начало XX вв.). Докторская диссертация. СПб., 2004. 458 с.
- Капангар, 1913** – *Капангар А.* Экономические перспективы Восточной Анатолии. Тифлис, 1913. 54 с.
- Киреев, 2007** – *Киреев Н.Г.* История Турции. XX век. М., 2007. 609 с.
- Крюкова, Левчук, 2015** – *Крюкова А.А., Левчук А.П.* Экономическое положение Османской империи накануне Первой мировой войны // *Вестник Брянского государственного университета.* 2015. № 1. С. 121-126.
- Миллер, 1948** – *Миллер А.Ф.* Очерки новейшей истории Турции. М.-Л. 1948. 284 с.
- Михайлова, 2007** – *Михайлова В.В.* Экономическое положение Османской империи перед началом и во время Первой мировой войны и мероприятия России и Великобритании по ослаблению турецкой экономики // *Вестник Санкт-Петербургского университета.* 2007. Вып. 4. Сер. 2. С. 191-200.
- Новичев, 1937** – *Новичев А.Д.* Очерки экономики Турции до мировой войны. М., 1937. 67 с.
- Няга, 1901** – *Няга Л.* Торговля Смирнского рынка. Донесение генерального консула в Смирне / *Сборник консульских донесений за 1901 г.* Вып. II. СПб., 1901. С. 134-142.
- От североамериканского консула, 1902** – От североамериканского консула в Харпите // *Вестник финансов, промышленности и торговли.* 1902. № 10. С. 1-2.
- Отдел статистический, 1887** – Отдел статистический. Кавказский календарь на 1888 г. Тифлис, 1887. С. 12-27.
- Петряев, 1901** – *Петряев А.* Статистико-экономический очерк Турции. Донесение студента посольства в Константинополе / *Сборник консульских донесений за 1901 г.* Вып. V. СПб., 1901. С. 388-411.
- По азиатской и европейской Турции, 1904** – По азиатской и европейской Турции. Под ред. С. Григорьева. М., 1904. 171 с.
- Путник, 1907** – *Путник (Н. Лендер).* По Европе и Востоку. Очерки и картинки. СПб., 1907. 247 с.
- Реклама, 1912** – Кавказский календарь на 1913 г. Тифлис, 1912. С. 60.
- Сертчелик, 2005** – *Сертчелик С.* Экспорт России в Турцию в конце XIX – начале XX вв. // *Вопросы истории.* 2005. № 4. С. 119-130.
- Силин, 1971** – *Силин А.С.* Экспансия Германии на Ближнем Востоке в конце XIX века. М., 1971. 258 с.
- Специальная корреспонденция, 1895** – *Вестник финансов, промышленности и торговли.* 1895. № 15. С. 103-143.
- Статистические сведения, 1896** – Статистические сведения о внешней торговле России. СПб., 1896. 60 с.
- Субботин, 1996** – *Субботин Ю.Ф.* Россия и Германия: партнеры и противники (Торговые отношения в конце XIX в. – 1914 г.). М., 1996. 271 с.
- Чапраз, 2010** – *Чапраз Х.* Русско-турецкие торговые связи на рубеже XIX–XX вв. // *Проблемы современной экономики.* 2010. № 1. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3055>
- Черкавский, 1914** – *Черкавский К.А.* Донесение Императорского российского консула в Кониин / *Донесения Императорских российских консульских представителей за границей по торгово-промышленным вопросам.* 1914. № 36. СПб., 1914. С. 22-34.
- Щелкунов, 1902** – *Щелкунов Н.* Торговое движение портов: Трапезонда, Керассунда, Тиреболи и Орду в 1901 г. Донесение консула в Трапезунде / *Сборник консульских донесений за 1902 г.* Вып. V. СПб., 1902. С. 390-416.
- Cosar, 2005** – *Cosar N.* Incorporation to the world economy and trading networks in the Ottoman impure during the nineteen century / *X Simposio de Historia Económica Bellaterra,* 2005, 27/29, 1, pp. 1-24.
- Ma Carthy, 1983** – *Ma Carthy J.* The Arab World, Turkey and the Balkans (1878-1914). A Handbook of Historical Statistics, Boston, 1983. 310 p.
- Mutlas, 2003** – *Mutlas S.* Late Ottoman Population and its ethnic distribution // *Nüfusbilim Dergisi // Turkish Journal of Population Studies.* 2003. №25, pp. 3-41.

References

- Alibekov, 1978** – *Alibekov I.V.* (1978). Nekotorye svedeniya o koncessionnoj politike Turcii vo vtoroj polovine XIX v. [Some information about the concession policy of Turkey in the second half of the XIX century]. *Izvestiya Akademii nauk Azerbajdzhanskoj SSR.* №2, pp. 27-32. [in Russian]
- Avstrijskij trgovyj muzej, 1902** – *Avstrijskij trgovyj muzej v Vene* [Austrian Trade Museum in Vienna]. *Vestnik finansov, promyshlennosti i trgovli.* 1902. №10, pp. 518-522. [in Russian]

- Benzin, 1914** – *Benzin V.M.* (1914). Nashi hleba i hlebnij eksport [Our bread and grain export]. *Trudy imperatorskogo Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva. St. Petersburg.* №4-6, pp. 31-54 [in Russian]
- Bondarevskij, 1955** – *Bondarevskij G.L.* (1955). Bagdadskaia doroga i proniknovenie germanskogo imperializma na Blizhnij Vostok (1888–1903) [The Baghdad road and the penetration of German imperialism into the Middle East (1888–1903)]. Tashkent, 319 p. [in Russian]
- Chapraz, 2010** – *Chapraz H.* (2010). Russko-tureckie torgovyie svyazi na rubezhe XIX–XX vv. [Russian-Turkish trade relations at the turn of the XIX – XX centuries]. *Problemy sovremennoj ekonomiki.* №1. [Electronic resource]. URL: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=3055> [in Russian]
- Cherkavskij, 1914** – *Cherkavskij K.A.* (1914). Donesenie Imperatorskogo Rossijskogo konsula v Konii [Report from the Imperial Russian Consul in Konya]. Doneseniya Imperatorskih Rossijskih konsul'skih predstavitelej za granicej po torgovo-promyshlennym voprosam. №36. St. Petersburg, pp. 22-34. [in Russian]
- Cosar, 2005** – *Cosar N.* (2005). Incorporation to the world economy and trading networks in the Ottoman impure during the nineteenth century. *X Simposio de Historia Económica Bellaterra*, 27/29, 1, pp. 1-24.
- Dzhiudichi, 1901** – *Dzhiuchidi V.* (1901). Torgovlya Samsuna. Donesenie upravlyayushchego vice-konsul'stvom v Samsune [Samsun Trade. Report of the Manager of the Vice Consulate in Samsun]. *Sbornik konsul'skih donesenij za 1901 g.* Issue. IV. St. Petersburg, pp.318-328. [in Russian]
- Ivanov, 1906** – *Ivanov K.* (1906). Torgovlya Bayazidskogo sandzhaka s Rossiej. Donesenie vice-konsula v Bayazede [Trade of the Bayazid Sanjak with Russia. Report of the vice consul in Bayazed]. *Sbornik konsul'skih donesenij za 1906 g.* Issue. I. St. Petersburg, pp. 38-53 [in Russian].
- Ivanov, 2004** – *Ivanov S.M.* (2004). Osmanskaya imperiya v mirovoj sisteme. (Vtoraya polovina XIX – nachale XX vv.) [Ottoman Empire in the world system (Second half of the XIX – beginning of the XX centuries)]. *Doktorskaya dissertaciya.* St. Petersburg, 458 p. [in Russian]
- Kapangar, 1913** – *Kapangar A.* (1913). Ekonomicheskie perspektivy Vostochnoj Anatolii [Economic prospects of Eastern Anatolia]. Tiflis, 54 p. [in Russian]
- Kireev, 2007** – *Kireev N.G.* (2007). Istoriya Turcii. XX vek [History of Turkey. XX century]. Moscow. 609 p. [in Russian]
- Kryukova, Levchuk, 2015** – *Kryukova A.A., Levchuk A.P.* (2015). Ekonomicheskoe polozhenie Osmanskoy imperii nakanune Pervoj mirovoj vojny [The economic situation of the Ottoman Empire on the eve of the First World War]. *Vestnik Bryanskogo gosudarstvennogo universiteta.* No.1, pp. 121-126. [in Russian]
- Ma Carthy, 1983** – *Ma Carthy J.* (1983). The Arab World, Turkey and the Balkans (1878-1914). A Handbook of Historical Statistics, Boston, 310 p.
- Mihajlova, 2007** – *Mihajlova V.V.* (2007). Ekonomicheskoe polozhenie Osmanskoy imperii pered nachalom i vo vremya Pervoj mirovoj vojny i meropriyatiya Rosii i Velikobritanii po oslableniyu tureckoj ekonomiki [The economic situation of the Ottoman Empire before and during the First World War and the activities of Russia and the United Kingdom to weaken the Turkish economy]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta.* Issue. 4. Seria 2, pp. 191-200. [in Russian]
- Miller, 1948** – *Miller A.F.* (1948). Ocherki novejshej istorii Turcii [Essays on the recent history of Turkey]. Moscow – Leningrad, 284 p. [in Russian]
- Mutlas, 2003** – *Mutlas S.* (2003). Late Ottoman Population and its ethnic distribution // Nüfusbilim Dergisi. *Turkish Journal of Population Studies.* №25, pp. 3-41.
- Novichev, 1937** – *Novichev A.D.* (1937). Ocherki ekonomiki Turcii do mirovoj vojny [Essays on the Turkish economy before World War II]. Moscow, 67 p. [in Russian]
- Nyaga, 1901** – *Nyaga L.* (1901). Torgovlya Smirnskogo rynka. Donesenie general'nogo konsula v Smirne [Trade of the Smyrna market. Report of the Consul General in Smyrna]. *Sbornik konsul'skih donesenij za 1901 g.* Issue. II. St. Petersburg, pp. 134-142. [in Russian]
- Ot Severo-Amerikanskogo konsula, 1902** – *Ot Severo-Amerikanskogo konsula v Harpute* [From the North American Consul in Harput]. *Vestnik finansov, promyshlennosti i torgovli.* 1902. No.10, pp. 1-2. [in Russian]
- Otdel statisticheskij, 1887** – *Otdel statisticheskij* [Statistical Division]. *Kavkazskij kalendar' na 1888 g.* Tiflis, 1887. pp. 12-27. [in Russian]
- Petryaev, 1901** – *Petryaev A.* (1901). Statistiko-ekonomicheskij ocherk Turcii. Donesenie studenta posol'stva v Konstantinopole [Statistical and economic essay of Turkey. Report of a student at the Embassy in Constantinople]. *Sbornik konsul'skih donesenij za 1901 g.* Is. V. St. Petersburg, pp. 388-411. [in Russian]
- Po aziatskoi i evropeiskoi Turtsii, 1904** – *Po aziatskoi i evropeiskoi Turtsii.* Ed by S.Grigor'eva. Moscow, 1904. 171 p. [in Russian]
- Putnik, 1907** – *Putnik (N. Lender).* *Po Evrope i Vostoku* [Across Europe and the East]. Ocherki i kartinki. St. Petersburg, 1907. – 247 p. [in Russian].
- Reklama, 1912** – *Kavkazskij kalendar' na 1913 g.* [Caucasian calendar for 1913]. Tiflis, 1912. P.60. [in Russian]

Sertchelik, 2005 – *Sertchelik S.* (2005). Eksport Rossii v Turciyu v konce XIX – nachale XX vv. [Export of Russia to Turkey in the late XIX – early XX centuries]. *Voprosy istorii*. No.4. pp. 119-130. [in Russian]

Shchelkunov, 1902 – *Shchelkunov N.* (1902). Torgovoe dvizhenie portov: Trapezonda, Kerassunda, Tireboli i Ordu v 1901 g. Donesenie konsula v Trapezunde [Trade traffic of ports: Trapezond, Kerasund, Tireboli and Horde in 1901. Consul report in Trebizond]. *Sbornik konsul'skih donesenij za 1902 g.* Is. V. St. Petersburg, pp. 390-416. [in Russian]

Silin, 1971 – *Silin A.S.* (1971). Ekspansiya Germanii na Blizhnem Vostoke v konce XIX veka [German expansion in the Middle East at the end of the 19th century]. Moscow, 1971. – 258 p. [in Russian].

Special'naya korrespondenciya, 1895 – Special'naya korrespondenciya [Special correspondence]. *Vestnik finansov, promyshlennosti i trgovli*. 1895. №15, pp. 103-143. [in Russian]

Statisticheskie svedeniya, 1896 – Statisticheskie svedeniya o vneshnej trgovli Rossii [Statistical information on the foreign trade of Russia]. St. Petersburg, 1896. 60 p. [in Russian]

Subbotin, 1996 – *Subbotin Yu.F.* (1996). Rossiya i Germaniya: partnery i protivniki: (Torgovye otnosheniya v konce XIX v. – 1914 g.) [Russia and Germany: partners and opponents (Trade relations at the end of the XIX century – 1914)]. Moscow, 271 p. [in Russian]

Valetov, 2011 – *Valetov T.Ya.* (2011). Dinamika vneshnej trgovli Rossii v XIX – nachale XX v.: elektronnyj resurs [Dynamics of foreign trade of Russia in the XIX – early XX centuries]. *Ekonomicheskaya istoriya. Obozrenie*. Issue. 16. Moscow, pp. 35-40. [in Russian]

Vesov, 1913 – *Vesov V.* (1913). 25 let raboty Germanii na Blizhnem Vostoke [25 years of German work in the Middle East]. *Torgovo-promyshlennyj Yug*. No. 14, pp. 22-27. [in Russian]

Экономические связи России с анатолийскими вилайетами Османской империи на рубеже XIX–XX вв.: конкуренция и заимствование опыта государств Европы и США

Игорь Владимирович Крючков ^{a, *}

^a Северо-Кавказский федеральный университет, Российская Федерация

Аннотация. В представленной статье рассматриваются основные направления развития экономических отношений России с анатолийскими вилайетами Османской империи на рубеже XIX–XX вв. Анатолия являлась для России перспективным рынком сбыта товаров. В статье анализируются факторы, тормозившие развитие российского экспорта в Анатолию и влияние на этот процесс конкуренции с другими европейскими государствами.

В процессе работы над темой использовался широкий круг источников, включающий дипломатические документы, материалы периодической печати, статистические материалы, воспоминания.

В заключении автор приходит к выводу, что, несмотря на расширение торговых отношений России с Анатолией, ей было трудно конкурировать с Великобританией, Францией и Австро-Венгрией. Российские предприниматели плохо знали специфику местного рынка, они не имели своих представительств в анатолийских городах, не получая должной помощи от государства в сравнении с конкурентами. В то же время к началу XX в. Россия добивается существенных результатов в экспорте сахара, керосина и ряда других товаров в Анатолию. В начале XX в. России следовало предпринять серьезные усилия для развития торговли с Османской империей с целью укрепления в ней своих политических позиций, и в этом плане российские дипломаты и эксперты призывали заимствовать опыт европейских стран.

Ключевые слова: Россия, Османская империя, Анатолия, внешняя торговля в последней трети XIX – начале XX вв., Смирна (Измир), экспорт керосина.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: igory5@yandex.ru (И.В. Крючков)