

<https://hstryres.uz/journal/index.php/makro>

2025, № 2 (8)

ISSN-3030-3761



ТАРИХИЙ ТАДҚИҚОТЛАР
Илмий журнали

ИСТОРИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
Научный журнал

HISTORICAL RESEARCHES
Scientific journal

ТОШКЕНТ-2025

ТАРИХИЙ ТАДҚИҚОТЛАР
ИСТОРИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ
HISTORICAL RESEARCHES

Бош муҳаррир:
Главный редактор:
Chief Editor:

Юнусова Хуршида Эркиновна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети

Бош муҳаррир ўринбосори:
Заместитель главного редактора:
Deputy Chief editor:

Шакиров Ильяс Рахимзянович
т.ф.ф.д., (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети

ТАҲРИР ҲАЙЪАТИ
РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ
EDITORIAL BOARD

Сагдуллаев Анатолий Сагдуллаевич
тарих фанлари доктори, профессор, Академик
Ўзбекистон Миллий университети
Сулейманов Рустам Хамидович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Муминов Алишер Гаффарович
Сиёсий фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Зуев Андрей Сергеевич
тарих фанлари доктори, профессор
Новосибирск Давлат университети
Ишанхужаева Замира Райимовна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Кобзева Ольга Петровна
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Холиқулов Ахмад Баймаҳаматович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Габриэльян Софья Ивановна
тарих фанлари доктори, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Убайдуллаева Барно Машрабжоновна
тарих фанлари доктори, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Очилдиев Файзулла Бобокулович
тарих фанлари доктори, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Саидбобоев Зокиржон Абдукаримович
тарих фанлари номзоди, профессор
Ўзбекистон Миллий университети
Азизов Илдар Рафаэлович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Бизнес ва тадбиркорлик олий мактаби

Сиддиқов Равшан Бердимуратович
тарих фанлари номзоди, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Тухтабеков Козимбек Азимбекович
тарих фанлари номзоди, доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Бабабеков Акбар Давурбаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети
Баҳранов Шерзод Таштурсунович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Жамоат ҳафсизлиги университети
Алиазарова Дилдора Валишеровна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Холиқулова Шахноза Боймуҳамматовна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Навоий Давлат педагогика институти
Нормуродов Дилмурод Раҳматуллаевич
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Абдулаева Нигора Санжаровна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Давлат Жаҳон тиллари университети
Тоғаев Жасур Эркинович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Усаров Умид Абдумавлянович
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD), доцент
Ўзбекистон Миллий университети
Эгамбердиева Гузаль Акрамжоновна
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети
Эшқувватов Бобир Валикул ўғли
тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)
Ўзбекистон Миллий университети

Контакт редакции журнала
Город Ташкент, улица Мирзо Голиба,
Исторический факультет
Национального Университета
Узбекистана имени Мирзо Улугбека
Web: <https://hstryres.uz/journal/>
E-mail: I.Shakirov91@mail.ru
Тел: +998900382203

Contact Editors of journal
Tashkent city, street of Mirzo Golib,
Faculty of history of the National
university of Uzbekistan named after
Mirzo Ulugbek
Web: <https://hstryres.uz/journal/>
E-mail: I.Shakirov91@mail.ru
Phone: +998900382203

МУНДАРИЖА / СОДЕРЖАНИЕ / CONTENT

1. Авлаев Камол Рўзиевич БУХОРО АМИРЛИГИНИНГ ҚЎҚОН ХОНЛИГИ БИЛАН САВДО АЛОҚАЛАРИНИНГ АСОСИЙ ЖИХАТЛАРИ	4
2. Адилов Аброр Анварович УРУШНИНГ ИККИНЧИ ЯРМИДА СОВЕТ ДИНИЙ СИЁСАТИДАГИ ЎЗГАРИШЛАР	18
3. Алиназарова Дилдора Валишеровна ИЗ ИСТОРИИ ФОТОЖУРНАЛИСТИКИ	34
4. Габриэльян Софья Ивановна ДИПЛОМАТИЧЕСКАЯ БОРЬБА ВОКРУГ ПРОЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ В ИРАНЕ В 1880-1890-е ГОДЫ	50
5. Гюль Таир Играрович РЕЛИГИОЗНАЯ ПОЛИТИКА И МЕЖКОНФЕССИОНАЛЬНЫЕ ОТНОШЕНИЯ В КУШАНСКОЙ ИМПЕРИИ	73
6. Джураева Санабар Нурматовна ЎЗБЕКИСТОНДА ЗАМОНАВИЙ ТУРИЗМНИ РИВЖЛАНТИРИШ ИСТИҚБОЛЛАРИ	83
7. Ergashev Husan Yusup o'g'li TARIX FANINING RIVOJI UCHUN OLIV BORILGAN ISHLAR VA ULARNING NATIJALARI	93
8. Эгамбердиева Гузаль Акрамжановна ТОРГОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ УЗБЕКИСТАНА И ТУРЦИИ В УСЛОВИЯХ СТРАТЕГИИ ДЕЙСТВИЙ	100
9. Ишанходжаева Замира Раимовна СОХРАНЕНИЕ И РАЗВИТИЕ НАУКИ И ОБРАЗОВАНИЯ В НАЦИОНАЛЬНОМ УНИВЕРСИТЕТЕ УЗБЕКИСТАНА (САГУ) В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ	110
10. Иноятова Дилорам Менглиевна ВЛИЯНИЕ РЕПРЕССИВНОЙ ПОЛИТИКИ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ НА ЖИЗНЬ НЕМЦЕВ ИЗ СРЕДНЕАЗИАТСКИХ РЕГИОНОВ ВО ВРЕМЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ	118
11. Йўлдошев Салимжон Валиевич ФАРҒОНА ВОДИЙСИДА ЙИЛҚИЧИЛИК ХЎЖАЛИГИ: АНЪАНА ВА ТАЖРИБА	129
12. Raxmanqulova Zumrad Boyxurozovna XX ASRNING 20-80 YILLARI TADQIQOTLARIDA O'RTA OSIYO XONLIKLARI VA USMONIYLAR DAVLATI O'RTASIDAGI IJTIMOIY-SIYOSIY ALOQALARNING YORITILISHI	138

Габриэльян С. И.

д.и.н.(DSc), доцент кафедры «Всемирная история»

Национальный университет Узбекистана

gabsofya@yandex.ru

ДИПЛОМАТИЧЕСКАЯ БОРЬБА ВОКРУГ ПРОЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ В ИРАНЕ В 1880-1890-е ГОДЫ

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена раскрытию некоторых сторон в истории дипломатических отношений на Среднем Востоке в XIX веке. Изучению подвергались вопросы англо-русских отношений исследуемого периода, которые привлекали наибольшее внимание и служили предметом дипломатических переговоров. Это, в первую очередь, борьба за крупные железнодорожные концессии. Иран превращается в объект геополитического и геоэкономического противостояния и борьбы крупных колониальных держав.

Ключевые слова: Иран, Россия, Великобритания, «Большая игра», дипломатические переговоры, межгосударственное соперничество, железнодорожные концессии, монополии, военные миссии.

ВВЕДЕНИЕ

Говоря о международном соперничестве, развернувшемся на Среднем и Ближнем Востоке в конце XIX века за сферы влияния необходимо глубже понять теоретическую сущность понятия «международное соперничество», которое имеет различные парадигмы – реалистическая (реализм, геополитика, неореализм), либерально-идеалистическая (либерализм, идеализм и неолиберализм), марксистская (марксизм, мир-системный анализ, неомарксизм), конструктивистская. Рассмотрим первую.

Так, одними из серьезных теоретиков, изучающих концептуальные основы международного соперничества, являются Пол Хенсел и Уильям Томсона.

П.Хенсел отмечает, что «международное соперничество» характеризуется тремя основными компонентами. Во-первых, ей присуща и геополитическая, и геоэкономическая конкуренция; во-вторых, всегда наличествует ощущение определенной угрозы интересам государства; в-третьих, имеется некий временной отрезок. Постараемся проанализировать каждый. Так, первый компонент, то есть «конкуренция» указывает на то, что государства вступают

в конкуренцию друг с другом за доступ к определенным благам, имеющим ограниченный ресурс. Второй компонент - «ощущение угрозы», при котором государства видят в действиях других стран угрозу своей национальной безопасности. Третий компонент – «время» – это процесс, предполагающий определенную продолжительность соперничества и ее последовательность. Даже если у противостоящих друг другу сторон, объединенных в военно-политические блоки, наличествует ощущение угрозы, соперничество может не всегда выражаться в вооруженном столкновении. По мнению Хенсела, «международное соперничество» может быть как продолжительным, так и скоротечным и даже не ограничиваться двумя государствами. Так, например, в конце XIX в. в Иране Великобритания и Россия вступают в кратковременный союз против общего нового конкурента – Германской империи. А далее - более глобальные объединения – блоки Антанты и Тройственного союза. [1, 200]

Американский политолог Уильям Томсон [2, 56], посвятивший ряд своих исследований изучению проблематики международного соперничества, пришёл к выводу, что «изыскания должны фокусироваться на соперничествах стратегического порядка или относительно небольшом количестве пар враждующих государств» [3, 195].

Интересным, с нашей точки зрения, является то, что У. Томсон вводит новое понятие - «главные соперничества», которые в свою очередь подразумевают и более скрытые «второстепенные соперничества». Автор проводит классификацию соперничества, подразделяя на позиционные или пространственные, с одной стороны, и региональные, глобальные, локальные и регионально-глобальные, с другой. Так, пространственные соперничества касаются борьбы за территорию и менее интенсивны, нежели позиционные. В такие соперничества с большей вероятностью вовлекаются небольшие государства. Позиционные соперничества связаны с глобальной или региональной борьбой за власть или влияние, предполагающей относительную симметрию возможностей.

Говоря о локальном соперничестве, то необходимо отметить, что в него вовлекаются государства-соседи, оно охватывает не очень большую территорию и ведется за территориальное пространство. Региональное соперничество развивается в отдельном регионе и нацелено не только на контроль определенной территории, но и завоевание власти. Глобальное соперничество, это соперничество самого высокого порядка и подразумевает состязания государств за единоличное лидерство в мире [4, 64].

Изучение истории дипломатической борьбы вокруг проектов строительства дорог в Иране в XIX в. соответствует именно региональному

соперничеству между крупными акторами мировой колониальной политики – России, Англии, а позднее и Германии. Иран превращался в объект их противоборства, который в системе межгосударственных отношений конца XIX - начала XX в. занимал особое место.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В XIX в. восточные государства, втянутые в орбиту международных отношений, не выступали в качестве самостоятельных игроков, а превращались в колонии или полуколонии. Здесь главными политическими и экономическими соперниками выступали - Великобритания и Россия. Однако на фоне крупных игроков «большого политического концерта» европейских держав на Среднем Востоке появляются и новые «вторые скрипки» - Германская империя и США, которые, используя все приемы дипломатического или экономического влияния, старались закрепиться в этом регионе.

Для установления в стране своих главенствующих позиций использовались методы плавного проникновения через назначение «нужных» чиновников, «своих» экономических агентов и т.д. Однако иранскому правительству необходимо было учитывать и возможность сохранения паритета интересов главных акторов «Большой игры» Англии и России и не допускать перевеса в одну из сторон.

20 апреля 1886 г. американский посол в Тегеране писал своему правительству: «Представители других держав, включая вашу собственную, являются лишь наблюдателями и созерцателями игры, которую разыгрывают представители двух держав» [5, 21]. Речь шла о России и Англии и их многолетней борьбе, растянувшейся на сотни лет в Иране за утверждение своего господства, установление контроля над его экономикой и политикой. С легкой руки английского историка, военного и дипломата Дж. Кайе она вошла в историю под названием «Большой игры» [6, 269], которая стала лишь частью гигантского столкновения великих держав, которое наблюдалось на большой территории с туго затянутыми узлами противоречий в Иране, Китае, Афганистане, Турции и Средней Азии.

Необходимо отметить, что в геополитическом соперничестве редко можно наблюдать столкновение только двух государств. Внешнеполитическая напряженность, которая к концу XIX в. достигает своего пика требовала организации союзов и контрсоюзов, с помощью которых государства стремятся реализовать свои притязания на территории или на экономическое влияние.

«Политика – это концентрированное выражение экономики» и поэтому

под каждым дипломатическим маневром или политическим шагом любого правительства, стоят жизненно важные экономические интересы. Они могут выражаться в приобретении экономических монополий, торговых концессий или финансовых займов и ссуд.

В декабре 1888 года состоялось Особое совещание, посвященное проблеме русско-иранских отношений, на котором были выработаны основные внешнеполитические направления России в отношении Ирана, получившие высочайшее одобрение императора Александра III. Российский МИД дал довольно четкую, хотя и неглубокую оценку перемен, происшедших во внешней политике Ирана. Было высказано, что в действиях Насреддин-шаха Каджара, связанных с предоставлением в 1888 британской фирме «Братья Линч» права свободной навигации английским судам по р. Карун, российский МИД увидел опасный поворот во внешнеполитической ориентации Ирана. Представлялось, что это было признаком сближения с Англией с целью использовать ее как опору в борьбе против усиления влияния России.

Для восстановления прежних добрых отношений МИД России решил продолжить использовать лишь «нравственное воздействие», которое на протяжении 60 лет было основой дружественного и взаимовыгодного сотрудничества между двумя государствами. И восстанавливать «старые добрые отношения» должен был князь Н.С. Долгорукий, назначенный послом в Иран, в инструкциях которому вменялось, в первую очередь, пресекать всякую возможность вмешательства Англии в русско-иранские отношения. Шаху необходимо было внушить, что соглашение с Великобританией может лишить его в будущем той поддержки, которую в минуты затруднений он всегда находил в России [7]. Необходимо было показать глубокую ошибку, которую совершил шах, предоставив англичанам право навигации по Каруну. Как отмечает британский историк Р.Л. Гривс: «Это дало бы Англии... средство постоянного влияния в южной Персии, возможность удобной и быстрой переброски войск в пределы, удаленные на несколько сот миль от самых важных городов Ирана, несомненно, внесла бы важный вклад в восстановление британского влияния в Тегеране» [8, 162].

Н.С. Долгорукий должен был обратить внимание шаха на систематические попытки англичан превратить вождей местных племен в долине реки в своих союзников, для того чтобы иметь в их лице орудие осуществления своих политических замыслов. С другой стороны, князь должен был предоставить факты о попытках Великобритании расширить свою навигацию намного дальше того пункта, который был ей разрешен путем скупки судов туземных судовладельцев, чтобы провозить товары под

ее флагом. Борьба против английского влияния и предотвращения англо-иранского сближения, недопущения прорыва британского капитала в Иран были главными задачами российского посла.

Вместе с тем российский МИД поставил еще одну задачу – «поискать основания», которые в будущем могли бы стать надежной гарантией «общности» материальных интересов России и Ирана. Наиболее надежным основанием рассматривались железные дороги. Но российская дипломатия сомневалась в «пригодности» железных дорог для Ирана и лучшим вариантом считала отсрочку решения данного вопроса на неопределенное время. Опасаясь возбудить в шахе сомнения в искренности России, предполагалось всячески препятствовать строительству железных дорог третьей страной и поддерживать те проекты, которые соответствовали бы российским интересам.

По сведениям, полученным из Тегерана, уже были предоставлены два проекта – один принадлежал барону Рейтеру, предполагавший провести железную дорогу от Каруна до Исфагана или Тегерана и другой, подготовленный бельгийским обществом, планировавший путь между Казвином и Кумом с расчетом в будущем соединить его с Каспийским морем и Персидским заливом. Проект Рейтера был отвергнут, как и любой, начинавшийся от Персидского залива, так как это предоставляло бы английской торговле удобный путь в глубь страны и наносило бы чувствительный удар по российским коммерческим интересам в северных районах Ирана.

В инструкциях на этот счет говорилось очень решительно: «Ввиду этого Вам разрешается категорически заявить шаху и его министрам, что предоставление барону Рейтеру просимой им концессии вслед за открытием Каруна для английского пароходства мы примем за явное доказательство намерений Персидского правительства во всем подчиняться видам Англии, почему мы вынуждены будем смотреть на Персию не иначе как орудие враждебных нам замыслов» [9].

Бельгийский проект, по мнению российских дипломатов, представлял «меньше неудобств», но и он требовал «зрелого обсуждения». Выражалась тревога, что со временем железная дорога между Казвином и Кумом непременно соединит Каспийское море и Персидский залив, что затронет интересы России и тем самым заставит принимать меры к их ограждению.

Исходя из далеко идущих геэкономических интересов российский МИД поручает князю Н.С. Долгорукому добиться от каджарского правительства приостановки выдачи концессии. Эта отсрочка могла бы растянуться от 5 до 10 лет, в течение которой можно было бы разработать проект, наиболее

соответствующий интересам России и Персии. По истечении этого срока в случае невозможности осуществления проекта шах был бы вправе распорядиться постройкой железных дорог по своему усмотрению. Чтобы у шаха на этот счет не было сомнений, Н.С. Долгорукий должен был сообщить императору, что в России уже есть люди, которые разрабатывают идеи о пристройке дорог в Иране [10, 194].

Строительство железных дорог шло быстрыми темпами, которые становились главным объектом геополитического воздействия. В последние десятилетия XIX в. их строительство полностью переходит в руки российского государства, а главным заказчиком становится военное ведомство. За небольшой временной период с 1881 по 1900 годы правительство выкупило все ранее выданные частным предпринимателям железнодорожные концессии, затратив на это 3 617 млн рублей. Государству перешла монополия на строительство новых железнодорожных путей, а их характер стал откровенно военно-стратегический [11, 416].

Кроме железных дорог Россия была заинтересована и в строительстве шоссейных. В Хорасане посредством дипломатов Россия смогла получить концессию на будущее строительство автомобильной дороги, соединяющей Ашхабад и Кучан; в 1882 году эта дорога была завершена, связав российскую территорию с Мешхедом. А это, в свою очередь позволило вытеснить из Хорасана английские торговые компании. В северных провинциях, а затем и во всем Иране стали преобладать русские товары. Он стал важным рынком для текстильной, сахарной и нефтяной промышленности России. В 1883 году российское правительство отменило беспошлинный провоз иностранных товаров через Закавказский регион, что быстро ослабило конкуренцию со стороны иностранных товаров на северных и центральных рынках Ирана [12, 399].

Начиная с 1878 по 1897 год было проложено около 20 тыс. верст железных путей, и каждая из линий имела преимущественно военно-стратегическое и политическое значение, нацеленное главным образом на быструю мобилизацию и переброску войск. Несомненно, некоторые из них впоследствии приобрели большое экономическое значение в развитии того или иного региона (Закаспийская и Закавказская железные дороги), но все же основные функции были военные.

В апреле 1893 года по инициативе министра финансов С.Ю. Витте было создано «Особое совещание по торговле с азиатскими странами» с участием представителей военного министерства, финансов и МИДа [13, 276]. Основной темой обсуждения на встрече стало развитие торговли между Россией и Ираном. Было обращено внимание на необходимость изучения состояния

рынка, средств коммуникации и перспектив коммерческой деятельности в целях продвижения торговых интересов России [14, 112].

С докладом на совещании выступил генерал-лейтенант, военный министр России А.Н. Куропаткин, который в целях исследования средневосточного региона совершил поездку в Тегеран в 1895 году [15, 71]. В его докладе были изложены основные цели и задачи средневосточной политики России [16]. В преследовании национальных интересов А.Н. Куропаткин выступал скорее, как сторонник экономической, чем военно-политической экспансии, что во многом совпадало со взглядами самого С.Ю. Витте. Он постоянно подчеркивал, что Россия отстает от Великобритании по многим показателям. Он также упоминал о деятельности Германии на Ближнем и Среднем Востоке, предполагая, что она может стать опасным конкурентом для России в будущем. «Но самым главным нашим противником в Персии, как и всюду в Азии, является Англия», – отмечал генерал [17, 42-43].

А. Н. Куропаткин пришел к выводу, что Россия не должна отставать от Англии. Понимая слабость российской экономики и трудность соперничества с Великобританией в этой гонке, Куропаткин считал необходимым, чтобы само государство активно помогало своим экономическим и политическим агентам, проводя протекционистскую политику.

В этот период в Закавказье и Средней Азии шла лихорадочная подготовка к расширению будущих действий русской дипломатии на Среднем Востоке. Строились железные дороги, усиливался военный контингент. В самом Иране русская дипломатия вела активную работу по поддержанию и расширению своих позиций и достигла в этом довольно весомых результатов, но все же у России не было средств для экономического внедрения в стране «капитализации» Ирана. Весь смысл политики России заключался в провозглашении российским самодержавием своего права монопольного владения в Иране и твердом намерении бороться за свои единоличные позиции в этой стране [18].

27 октября 1890 года, шах собственноручно заверил российское правительство, что запрет на строительство будет продлен на 20 лет, то есть до 1910 года. Великобритания не стала выступать против запрета строительства железных дорог и без всяких возражений приняла этот шахский фирман, ибо у английского государственного истеблишмента имелись свои соображения на этот счет.

Еще в июне 1888 г. известный государственный деятель Великобритании Генри Роулинсон, который на протяжении почти 30 лет был главным советником всех британских правительств, возражал против самой идеи строительства железных дорог в Иран. Однако, по проекту им же и

предложенному, маршрут будущей дороги может проходить через Бушир, Шираз, Исфаган к Тегерану. При этом его беспокоило близкое расположение Тегерана к русским владениям, и поэтому он считал необходимым в случае положительного решения этого варианта выдвинуть перед шахом условие перенести столицу Ирана в Исфаган. Если бы столица была бы в Исфагане, то она была бы под постоянным контролем Англии и в случае возникновения осложнений наличие железной дороги обеспечило бы быстрый захват ее английскими войсками и их переброску к русским границам [19]. Но у британского правительства имелось затруднение другого характера – финансовые трудности в выделении средств на строительство дорог. В частном письме послу Великобритании в России сэру Роберту Мориеру от 30 октября 1889 г. лорд Солсбери писал об «ужасных затруднениях» в привлечении капиталодержателей к строительству дорог в Иране. Шах не был в состоянии обеспечить гарантии, которые заслуживали бы доверия, и, в связи с этим, как правительство Великобритании, так и британские правители Индии отказались иметь с ними дело и предоставить денежную поддержку, ибо не были уверены в результатах. Поэтому, по мнению лорда Солсбери, получая концессии, российское правительство будет всегда иметь возможность взять строительство и финансирование в собственные руки, тогда как Англия этого сделать не сможет [20].

В другом письме Мориеру от 3 июня 1891 года премьер-министр Великобритании вновь пишет, что самым слабым местом в плане строительства железных дорог в Иране является отсутствие у Англии капиталов, в то время как Россия может их получить, если казначейство возьмет дело в свои руки. Он был категорическим противником проведения Россией дороги к Тегерану. Это дало бы ей, по его мнению, огромные политические преимущества без какой-либо компенсации для Великобритании [21, 84]. Фирман шаха практически решил для британской дипломатии эту сложную восточную головоломку, и английские дипломаты отложили ее решение до более подходящего времени.

Русский государственный капитал превратился в орудие осуществления политики влияния и во многом стал препятствием для развития частного капитала и его экспорта за границу [22, 435-436].

Еще в 1882 году российский посол в Тегеране И.А. Зиновьев писал в Санкт-Петербург о предложениях шаху относительно постройки железных дорог. Естественно, о бескорыстии таких предложений говорить не приходится, ибо они требовали в ответ - предоставление гарантированных доходов с персидских таможен. Конечно, все данные предложения были отвергнуты. Единственная концессия была предоставлена французскому

коммерсанту Фабио Буаталю, который до этого построил газовый завод в Тегеране. В депеше И.А. Зиновьев от 9 марта 1882 года указывал на три особенности этой концессии:

1. Она должна была соединить Решт с Тегераном через Казвин с дополнительной ветвью к Фешенда, где имеются залежи каменного угля;
2. Буаталь не требовал никаких гарантий, и, более того, он обязывался в день открытия дороги преподнести шаху подарок в 50 тыс. туманов;
3. Буаталь откровенно заявил, что он намерен искать себе компаньона в России [23].

Интересно отметить, что эта депеша, в другое время не вызвавшая особой реакции, немедленно была доложена министру финансов и министру путей сообщения Российской империи. Последний пункт был довольно привлекателен, однако, время было сильно затянуто и лишь в 1886 году российский промышленник и финансист Л.С. Поляков выразил желание стать русским компаньоном французского концессионера.

В июне Поляков обращается в МИД с просьбой высказать мнение внешнеполитического ведомства относительно соответствия интересам России железной дороги Решт-Тегеран и желательности, чтобы строительство железнодорожной магистрали было предоставлено русскому подданному. МИД ответил положительно на запрос, подчеркнув, что «путь на Решт представлял бы значительные выгоды для русской торговли» [24]. Л.С. Поляков назначил своим представителем в Тегеране Буаталья, который от имени своего руководителя, сделал представление в Совет Министров, одоббивший концессию с некоторыми изменениями.

В мае 1887 года Буаталь получает новую концессию на железнодорожное строительство, проложенную между Тегераном и Шах-Абдул-Азимом, находившуюся на расстоянии 10 км от столицы. Концессия была получена на имя компании «Анонимное общество железных и конных дорог в Персии», в которой состояли Поляков и бельгийское общество конно-железных дорог, построившее аналогичные дороги в Москве и в других городах Российской губернии. Таким образом, учитывая положение Полякова и связи бельгийского общества с российскими деловыми кругами, «Анонимное общество железных и конных дорог в Персии» можно считать первой русской компанией начавшей работы по строительству дорог в Персии на средства частного капитала.

11 июня 1888 г. дорога уже была открыта и шах лично осмотрел ее. В знак своей признательности он пообещал предоставить «Анонимному обществу» еще одну железнодорожную концессию на строительство линии до Кума. По полученным русским посольством сведениям, «Анонимное

общество» вслед за окончанием шахабдулазимской дороги намерено было приступить к строительству конно-железной дороги в Тегеран и к его окрестностям [25].

Деловые круги России хорошо понимали значение Ирана для будущего русской промышленности и торговли не только в самой стране, но и как плацдарм для выхода на мировой рынок, и активно пытались добиться поддержки в планах освоения страны, которое могло быть только при строительстве надежных и качественных дорог.

В феврале 1888 г. от имени группы московских предпринимателей, имевших солидные капиталы и предприятия, купец 1 гильдии П.В. Осипов обратился в МИД с предложением о строительстве железной дороги в Иране от Каспийского моря к Персидскому заливу и с просьбой добиться от каджарского правительства получения концессии. В эту группу входили наиболее влиятельные купцы, среди которых выделялись – В.И. Якунчиков, Н.К. Бакланов, Н.А. Найденов, В.Д. Аксенов, А.Г. Кузнецов, Н.Н. Кокшин и др. Условия концессии были довольно грабительскими: 6%-ная гарантия на облигационный и акционерный капитал с обеспечением одного из правительственных доходных учреждений, беспошлинный провоз по железной дороге транзитных товаров в течение всего срока действия концессии, установление железнодорожных тарифов без какого-либо вмешательства персидского правительства, монопольная торговля керосином на всей территории Ирана, монопольное право на постройку всех железных дорог в стране, передача компании в аренду всех таможен и, наконец, уничтожение внутри страны всех региональных сборов на все время концессии.

Необходимо отметить, что в российском МИДе существовало твердое мнение насчет строительства железных дорог в Иране. Оно сводилось к тому, чтобы ни к какому случаю не давать англичанам ни малейшей возможности или повода к их строительству, даже ценой собственного отказа от них. Это мнение основывалось на уверенности, что в случае предоставления шахом концессии русским англичане добьются точно такой же концессии для себя и получат тем самым огромное преимущество в районе Персидского залива. Во-первых, они бы наверняка построили ее при условии гарантий, а Россия вряд ли; во-вторых, ту дорогу, которую построили бы русские предприниматели, англичане использовали бы лучше, проникли бы в глубь страны и утвердились благодаря дешевизне своих товаров на рынках, которые традиционно принадлежали России.

Начальником Азиатского департамента был назначен И.А. Зиновьев, которому предстояло решить сложную проблему: поощрять и поддерживать

русских предпринимателей и открыть им широкую дорогу в Иран. Верный своему главному принципу – поддерживать дружеские отношения с Ираном, Зиновьев предложил министру иностранных дел Н.К. Гирсу отвергнуть категорически этот проект.

13 февраля 1888 года МИД направил письмо, составленное Зиновьевым министру финансов России в котором представил обоснования для отказа в поддержке проекта «московских дельцов» железной дороги. В нем говорилось: «Одно из наиболее существенных условий всякого предприятия должно заключаться в том, чтобы предприятие удовлетворяло интересам не одной только из договаривающихся сторон, но, чтобы и другая сторона находила в нем свои выгоды. Этому условию, которое служит лучшим обеспечением прочности договора, не соответствует предложения московских капиталистов. Не довольствуясь материальным обеспечением капитала, который потребуется на постройку железной дороги, капиталисты намерены добиваться еще и других льгот и в том числе монополий, которые будут убыточны для персидского коммерческого сословия, весьма важного фактора в торговых отношениях Персии с Россией. Но, с другой стороны, они не только не предоставляют персидскому правительству каких-либо выгод, но и требуют весьма значительных материальных пожертвований, как, например, уничтожение всех заставных сборов, вследствие чего уменьшаются и без того скудные средства персидской казны» [26, 51].

Указывая, что Иран «весьма не сочувственно» отнесется к такому предприятию, которое не только не обещает ему никаких выгод, но и грозит сокращением государственных доходов и стеснению торговых оборотов его подданных, Зиновьев продолжает: «Он (шах – С.Г.), по всей вероятности, ответит нам, что для Персии во всех отношениях выгоднее принять более умеренные предложения англичан, которые, обещая ему железную дорогу не требуют от него никаких пожертвований, и на довод этот мы едва ли будем в состоянии представить достаточно веские возражения. Если же предположить, что благодаря политическому давлению, нам удастся заставить Шаха сделать нам более или менее широкие уступки, то обстоятельство это весьма невыгодно повлияет на наши будущие отношения в Персии и при том можно быть уверенным, что засим все усилия персидских властей будут направлены к тому, чтобы под рукой создавать затруднения концессионерам и мешать выполнению ими условий концессии с тем, чтобы хотя этим способом отделаться от обременительных для Персии обстоятельств» [27]. Было бы «крайне неосторожным» рисковать сложившимся доверительным отношением с Ираном, и поэтому МИД находит необходимым предупредить «представителей императорского

правительства» в этой стране тщательно воздержаться от участия в переговорах между шахским правительством и московскими предпринимателями, если бы последние решились самовольно пойти на переговоры с целью получить эту концессию. В заключении письма говорилось: «Вмешательство официальных представителей может проявиться с пользой лишь в том случае, если первоначальными переговорами будет вполне выяснено, что может быть найдена почва для добровольного соглашения между договаривающимися сторонами; прибегать же к официальному воздействию в деле, которое может кончиться неудачно, значило бы совершенно напрасно вредить нашему кредиту в Персии, кредиту, которым мы обязаны дорожить ввиду связывающих Россию с этой страной многочисленных интересов» [28].

Предавая большое значение этому вопросу, Гирс переслал в Тегеран копию письма адресованное в министерство финансов, а также собственное письмо, в котором дал указание российскому послу не оказывать поддержку «предприятию г-на Осипова» и воздержаться от всяческих связей с его представителями.

Тогда П.В. Осипов и К^о решили действовать самостоятельно. В августе 1888 г. ими был послан в Тегеран инженер Б. Рутковский. От имени московских и нижегородских купцов он просил российское посольство в Иране ходатайствовать в получении концессии «на постройку всех железных дорог в Персии» [29]. Однако Рутковский не смог представить соответствующие предписания МИДа об оказании ему поддержки и на вопрос Н.С. Долгорукого на каком основании он обращается в российское посольство за помощью, он привел следующую информацию. Так, по его словам, капиталодержатели во главе с Осиповым, убедившись в безнадежности получить поддержку российского МИДа, решили вступить в «товарищество» с группой «иностранных юридических и физических лиц», в которую входили: Берлинский Ханделгезельшафт, Учетный банк Парижа и одна из Амстердамских компаний, а с помощью Дрезденского банка выпустить облигации на сумму 120 млн франков и акций на 20 млн франков. Также московские предприниматели решили выкупить английскую концессию барона Рейтера на строительство железных дорог за 1 млн франков, рассчитывая на безоговорочную поддержку такого проекта.

Фантастичность и нелепость такого поворота дел была настолько очевидна, что Н.С. Долгорукий сообщил об этом Н.К. Гирсу, а Рутковского проинформировал, что впредь до получения специальных указаний из МИДа не станет оказывать какое-либо содействие по этому делу. Такой поворот событий не устраивал уже Рутковского и тот продолжал добиваться

получения в Тегеране концессии на проект строительства железных дорог русскими компаниями. Он уверял, что в случае возникновения недоразумений с правительством шаха «императорское правительство» «поневоле будет защищать интересы своих подданных» [30].

Но все оказалось напрасно и, не получив никакого содействия со стороны российских дипломатов, он выехал в начале сентября 1888 г. в Россию. Сразу же по приезду Б. Рутковского и получения информации об отказе российского посольства в содействии его деятельности П.В. Осипов пишет две докладные записки министру финансов Вышнеградскому, пытаясь воздействовать на него экономическими выгодами, которые могли принести иранские железные дороги. Так, в письме от 26 ноября 1888 г. он пишет о составе предполагаемого акционерного общества и наличии у них солидного оборотного капитала для осуществления намеченного проекта. «Вышеназванные лица, - писал он, - не искали и не будут искать постройки железных дорог с целью наживы, но если они вошли в это предприятие, то единственно потому, что имели в виду сочувствие и содействие нашему правительству в достижении необходимого для нашей торговли и промышленности открытия и приобретения рынков на Востоке и упрочения нашей торговли в Средней Азии» [31].

Относительно стоимости проекта Осипов ничего определенного не говорил, но, по его мнению, стоимость первой части дороги от Энзели до Тегерана составляла (350 верст) свыше 20,5 млн рублей. А если учесть, что до ближайшего порта Бушир было 1 200 верст, то стоимость всего проекта по самым минимальным подсчетам должна была обойтись свыше 100 млн руб. Данная сумма предполагала только расходы. Здесь Осиповым не учитывались накладные расходы (подарки шаху и его сановникам, подкуп чиновников, вздорожание цен в связи со строительством и прочее), которые были необходимым дополнением ко всяким строительным работам в Иране.

Таких денег у русских деловых людей не было, и совершенно очевидно, что ни акции, ни облигации акционерного общества не смогли бы быть реализованы на российском денежном рынке. Прекрасно это понимая, П.В. Осипов утверждал, что «до настоящего времени нам было сделано несколько предложений серьезными германскими и французскими финансовыми группами, и банковскими учреждениями, готовыми приобрести облигации при условии гарантии оных персидским правительством с обеспечением их таможенными доходами» [32].

Оправдывались самые худшие предложения князя Долгорукова, который в своей депеше от 19 августа 1888 г. писал, что «участие московских коммерсантов является уже более или менее пассивным, так как все

необходимые для предприятия капиталы были доставлены упомянутой иностранной финансовой группой, которая прикрываясь именами московских коммерсантов, заручилась бы этим путем поддержкой Императорского Правительства» [33]. Но в осиповском проекте был один пункт, реализация которого могла бы иметь далеко идущие последствия. Речь шла о новой статье вывоза – о керосине.

Развитие бакинской нефтяной промышленности в последней четверти XIX в. остро поставило вопрос об экспорте керосина. Годичная потребность в керосине, по мнению Осипова, составит 200 млн пудов, что решило бы полностью проблему развития нефтяной промышленности Баку. Русский керосин сможет полностью вытеснить с азиатского материка американский товар. Доставка русского керосина на Средний и Дальний Восток, в Среднюю Азию обходилась в 2 раза дешевле американского, и в будущем русский керосин мог бы занять монопольное положение на этих рынках и открыть дорогу для других российских товаров [34]. При нормальной работе русской персидской дороги ежегодная чистая прибыль может составить 5 млн рублей.

Однако не была решена проблема логистики. Нобель, являвшийся монополистом по добыче нефти в Баку, выступал за сохранение нефтеперевозок по железной дороге. Конкуренты добивались сооружения Каспийско-Черноморского нефтепровода от Баку до Батуми. Основным его соперником был Ротшильд, которому принадлежало в 1888 г. 42% экспорта нефтяных продуктов из Баку [35, 87]. Парижские Ротшильды вошли в нефтяную промышленность России еще в 1886 г., когда они скупили акции Батумского нефтепромышленного общества, переименованного затем в Каспийско-Черноморское нефтепромышленное и торговое общество. Они добивались монополизации всего сбыта русского керосина за границей и, воспользовавшись затруднениями бакинских керосинозаводчиков, заключили с большинством из них договоры о комиссионной продаже производимого ими товара.

На нефтяном рынке присутствовала еще одна группа промышленников во главе с Илимовым, которая добивалась проведения нефтепровода Баку – Батуми через Сурамский перевал. Но и за ней также стояли иностранные банки. Экспорт нефти из их рук вырвать было совершенно невозможно и мечты Осипова о доставке русского керосина напоминало скорее мираж, чем реальные проекты будущего дела. Так, осиповский проект был похоронен в бесконечных бюрократических коридорах министерств.

Такая же судьба постигла и совместный проект Н.А. Хомякова и П.Л. Корфа. В мае 1889 г. они обратились в Министерство путей сообщения с

«прошением» о получении от шахского правительства концессии на сооружение персидской железной дороги по маршруту Решт – Тегеран – Персидский залив. В дальнейшем по данному проекту намечалось соединить эту дорогу с Закаспийской железной дорогой, на ветке от Баку до Батуми по побережью Каспийского моря у станции Аджи - Кабул или Алят.

Условия концессии включали в себя следующие задачи: учредить русскую акционерную компанию для постройки и эксплуатации иранских железных дорог; проводить линии железных дорог по тем направлениям, которые будут признаны компанией наиболее выгодными на основании добытых изысканиям данных; эксплуатировать построенные дороги в течение 99 лет; тарификацию перевозок по эксплуатируемым железным дорогам компания будет определять сама, без всякого на то вмешательства со стороны шахского правительства; по этим железным дорогам компанией устанавливается беспошлинный транзит пассажиров, грузов и почты; во время постройки и эксплуатации дороги компания освобождается от уплаты таможенных и других пошлин в пользу иранского правительства; обязательное бесплатное отчуждение земель под дороги, в том числе казенных; правительство Ирана не должно предоставлять никому другому концессий на строительство путей, конкурирующих с планируемой, и полностью обеспечить за русской компанией монополии на все транзитное железнодорожное движение через Иран; каджарскому правительству выплачивалось 10% от чистых прибылей предприятия от эксплуатации железных дорог.

Не дожидаясь ответа ни от Министерства путей сообщения, ни от МИДа оба предпринимателя, воспользовавшись пребыванием шаха в Санкт-Петербурге, постарались получить у него аудиенцию, но Наср-эт-Дин отказался их принять. Принял их первый визирь Амин-эс-Солтане, который выслушал и одобрил идеи проекта, но не считал возможным представить их шаху. Визирь объяснил такое положение состоявшимся за час до представления проекта беседой с Н.К. Гирсом и дал ему обязательство «не выдавать железнодорожных концессий никому из русских подданных без ведома и рекомендации» российского правительства. Российское министерство, таким образом, отбило и эту атаку представителей частного капитала на проведение железной дороги в Иране.

Необходимо отметить, что российское правительство проводило довольно интересную геоэкономическую политику. Отвергая попытки частного капитала получить концессии на железнодорожное строительство в Иране, всячески препятствуя им в осуществлении проектов на создание таких дорог и навязывая шаху запрет на представление концессий,

внешнеполитическое министерство между тем активно содействовало Л.С. Полякову и Учетно-ссудному банку Персии в создании своей собственной компании по строительству и эксплуатации дорог в Иране. Все это делалось без огласки и под прикрытием иностранных фирм. Однако поляковское предприятие не имело особого успеха, но МИД пытался на этих небольших предприятиях создать задел в иранских железных дорогах и накопить практический опыт в их осуществлении в дальнейшем. В этом смысле они имели большое значение в будущей политике России в Иране и наложение запрета на строительство железных дорог в стране было важным тактическим ходом российского МИДа.

Не прошло и месяца после издания шахского фирмана о 10-летнем запрете в Иране строительства железных дорог, как визирь Амин-эс-Солтане обратился в русское посольство с просьбой дать разрешение Буаталю и иранскому «Анонимному обществу железных и конно-железных дорог», владевшим шахабдульазимской дорогой на постройку двух узкоколейных железнодорожных линий к Фешендским угольным копям расстоянием в 80 км и каменоломне, залежам алебаstra и другого строительного материала к востоку от столицы.

8 декабря посол Бютцов направил Амин-эс-Солтане ноту, в которой извещал о разрешении Императорского правительства на постройку этих дорог. Однако в разрешении были определенные условия:

«1. Чтобы постройка этих линий не послужила основанием к разрешению постройки каких-либо других железных дорог в Персии так, что в случае предъявления Его Величеством шахом требований, основанных на факте сооружения этих линий, требования эти будут безусловно отклонены;

2. Чтобы проектированные две линии к Фешендским копям и каменоломням к юго-востоку от столицы служили исключительно для перевозки угля и строительных материалов, и чтобы протяжение как той, так и другой были точно определены до разрешения оных;

3. Чтобы концессии, имеющие быть выданными на постройку этих линий или же право пользования оными, не были передаваемы концессионерами какому-либо другому лицу или компании без предварительного на то согласия Императорского правительства» [36].

Без сомнения, это являлось хорошо разыгранным спектаклем. Было известно, что Буаталь является давним компаньоном Л.С. Полякова по «Анонимному обществу железных и конных дорог» и таким же компаньоном является Дени, руководивший в тот период «Бельгийским обществом конно-железных дорог», принимавшим участие в строительстве этой магистрали. В проект концессии Дени включил право на разработку частью уже

принадлежавших ему, частью же предполагаемой передачи ему каджарским правительством каменоломен и месторождений известняка и алебаstra. Право на разработку этих месторождений было приобретено для Дени «Русским Товариществом для торговли и промышленности в Персии», директором которого был Л.С. Поляков, и между ними было решено, что будет получена общая концессия на имя Дени и Русского Товарищества, а после ее получения Дени уступит Товариществу свою долю.

Шах утвердил концессию. Дени обратился в бельгийское посольство для засвидетельствования факта передачи своей доли в пользу Товарищества. Но посол Бельгии барон де Эрпе, сразу же поняв обман, отверг просьбу и отправился в русское посольство для получения разъяснений. Посол объяснил Бютцову, что после обращения Дени с просьбой поддержать проект концессии, он, не подозревая что за ним стоит «русский компаньон», заручился поддержкой английского посольства, которое в письме на имя лорда Солсбери доносило о концессии, как исключительно бельгийском предприятии.

Теперь же, когда обнаружилось, что предприятие переходит в руки «русского компаньона», барон де Эрпе оказался в довольно щекотливом положении перед и. о. английского посла Кеннеди, который, в свою очередь, выглядел также не в выигрышном цвете перед своим премьер-министром, предупреждавшим его о возможной ситуации. Лишь после вторичной настойчивой просьбы Кеннеди и заверения, что это исключительно бельгийское предприятие, посол дал свое согласие. В связи с этим барон де Эрпе попросил Бютцова не возражать против нового акта концессии, которая будет выдана на имя Дени, но с «передаточной» надписью на имя Русского Товарищества. Смысл этой поправки заключался в том, чтобы теперь уже с самого начала в концессии фигурировало имя Полякова и английское посольство могло бы или требовать для себя таких же точно уступок, или же провалить все дело, ссылаясь на фирман шаха. Однако Бютцова ответил бельгийскому коллеге, что его отношение к концессии ограничилось лишь заявлением согласия на выдачу ее иранским правительством и что он вообще совершенно недавно узнал о заинтересованности в ней русского капитала. По его мнению, сами представители Русского Товарищества могут уладить это дело и решить, соглашаться им с такой поправкой или нет без всякого вмешательства в это дело со стороны посольства.

Получив такой ответ, за дело принимается Кеннеди. Он заявил протест Амин-эс-Солтане и потребовал немедленной отмены концессии. Используя тактику силового давления, английский поверенный в делах дал понять, что ни в коем случае не допустит концессии, которая затем была бы передана

русской компании. Аргументы и угрозы Кеннеди сделали свое дело и Амин-эс-Солтане сдался. Он вызвал представителя Полякова и предложил вернуть подписанный шахом акт концессии и, ссылаясь на требование шаха заявил, что в новом акте концессии не будет пункта о передаче концессии Русскому Товариществу. Это могло привести к скандалу, так как деньги были получены, а дело не было сделано, и иранские власти, сделав вид, что испугались протеста англичан, решились разрушить предприятие, которое сулило Полякову солидную прибыль и превращало строительство железных дорог в привилегию русского казначейства.

Для объяснений с визирем Амином-эс-Солтане Бютцов посылает старшего переводчика российского посольства Григоровича. При аудиенции Амин рассказывает ему о протесте Кеннеди и гневе английского представителя, заявившего, что не допустит этого обмана. Ввиду этого обстоятельства он не может даже согласиться вписать в новый акт пункт о передаче оговоренной концессии Русскому Товариществу. Григорович на это проинформировал, что в таком случае Поляков не вернет уже полученной концессии. Тогда Амин-эс-Солтане пригрозил, что в таком случае она будет объявлена недействительной. Григорович, предвидя такой ответ заявил, что в будущем подпись шаха и его премьер-министра будет выглядеть весьма сомнительно. Это замечание возымело действие и, посоветовавшись с шахом, Амин согласился оговорить требуемый пункт в новом акте о концессии, который представитель Русского Товарищества и получил в обмен на тот вариант, который у него уже имелся [37].

Российская дипломатия оказалась в выигрыше. Была пробита первая брешь в стене запретительного акта на железнодорожное строительство. И получив своего рода карт-бланш, Лазарь Поляков продолжал разворачивать свою железнодорожную политику в Иране. Шахабдулазимская и тегеранская конно-железная дороги перешли под полный его контроль. В бывшем Бельгийском анонимном обществе он имел 80% всего капитала и теперь де-факто и де-юре стал официальным собственником этого предприятия. Поляков поставил во главе шахабдулазимской и тегеранской дорог русского управляющего, который в течение месяца сменил всех иностранных служащих на русских.

В самом управлении был наведен порядок, благодаря которому повысилась доходность дорог, уменьшилось количество несчастных случаев, которые раньше происходили часто и приводили к столкновениям с местным населением. Благодаря этим небольшим железным дорогам российский капитал создал рынок для русских промышленных изделий металлургический и машиностроительной промышленности. Перед русской

индустрией открывались новые пути развития, основанные на расширении своих внешнеторговых возможностей.

Л.С. Поляков стремился закрепить свой первый большой успех на железнодорожном поприще в Иране официальным оформлением прав России на строительство железных дорог, подводя под ним юридическо-правовую основу. С этой целью под его контролем был разработан Устав «Первого общества персидских железных и конно-железных дорог». Общество объявляло о своем праве «с разрешения Российского Императорского правительства» строить железные дороги во всех частях Персии, где «это будет признано возможным» [38, 237-245]. Учредителями общества являлись Генеральный консул Ирана в Москве, действительный статский советник Л.С. Поляков и Генеральный консул Ирана в Одессе, действительный статский советник И.И. Зайченко. Правление общества находилось в Москве, а управление железными дорогами – в Тегеране.

«Первое общество персидских железных и конно-железных дорог» присваивало себе также право брать концессии на все железные и конно-железные дороги Иране, их постройку и эксплуатацию, принимать участие в покупке акций, облигаций и прав во всех подобных предприятиях. Оно также заявляло о своем праве основывать общества или участвовать в их образовании. Принимать участие во всех предприятиях, цель которых – способствовать развитию торговли, улучшению, совершенствованию эксплуатации своих предприятий в Иране. Основной капитал составлял 1 млн руб. акционерного капитала и 2 млн облигационного. Время и условия выпуска облигаций и акций подлежали утверждению Российским министром финансов. Они имели гарантийный ежегодный доход в 5%. Состав правления состоял из 3 директоров, избираемых общим собранием акционеров, 2 из которых должны быть русскими [39].

Несомненно, что Общество было детищем российского Учетно-ссудного банка и его подлинным организатором являлся Л. Поляков. Это было акционерное предприятие, по размерам своего капитала становилось одним из крупнейших в мире. Оно носило на себе особенности поляковских предприятий в Иране, на которые обратил внимание Б.В. Ананьич [40, 274-314], в частности, он отметил, что Учетно-ссудный банк ввозил сюда капитал в государственной форме и только русский, не прибегая здесь к помощи иностранного капитала. Однако поляковский банк в скором времени переходит в государственные руки. Так, придя в министерство финансов С.Ю. Витте «национализировал» банк Ирана и стал его покровителем. Дело иранских железных дорог при нем было продолжено, хотя без такого успеха,

которым отмечена железнодорожная эпопея, связанная с приобретением шахабдулазимской дороги и тегеранской конки.

Главной целью С.Ю. Витте в этом вопросе было строительство ответвлений от Закаспийской железной дороги через Джульфу и Тавриз и от Закаспийской дороги через Мешхед с соединением в Тегеране. В будущем эта дорога могла быть соединена с сетью индийских дорог через Сеистан или же Герат и Кандагар, которая привела бы к усилению русского влияния в Афганистане и Сеистане. В 1903 г. проект Витте получил поддержку МИДа и вопрос был выдвинут перед правительством Ирана в связи с очередной просьбой каджарского правительства о новом займе.

По условиям нового договора шах должен был дать обязательство не выдавать иностранцам концессий на строительство дорог от Персидского залива или Индийского океана по направлению к Каспийскому морю, а также от Сеистана к Мешхеду и на постройку дорог, которые соединили бы индийские дороги с малоазийскими. В то же время Россия получала право на строительство железной дороги от Кушкинской ветки к Мешхеду с продолжением на Тегеран и от Джульфы к Казвину с продолжением до Тегерана. Среди прочих требований были следующие: не предоставлять англичанам концессий на разработку горных пород в Северном Иране, не делать никаких займов, даже краткосрочных в английском банке и др. Шах отказался от этих требований, несмотря на крайне тяжелое положение страны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исходя из выказанного, можно отметить, что в конце XIX в. на средневосточном политическом и экономическом театре произошли изменения. Самыми примечательными явлениями были успехи утверждения российского государственного капитала в Иране. Он стал внедряться в страну и политика Витте стала приносить свои плоды. Быстро росло русское политическое влияние, которое имело важные последствия и для самого Ирана, поскольку благодаря укреплению экономических связей между двумя странами укрепились и позиции Ирана, стабилизировалось внутреннее положение и усиливались его международные позиции. Формировался своего рода «иранской политической треугольник».

Необходимо отметить и еще один аспект в противостоянии двух держав на Востоке. Это – борьба за утверждение железнодорожных проектов на их строительство железных дорог в Иране. Предлагались различные варианты, начиная от строительства дорог частным капиталом до создания иностранной

компанией с привлечением государственных капиталов. Но ни один из проектов – осиповский, поляковский - не был реализован.

Англия пыталась не допустить превосходства Российских интересов в Иране. Для достижения своих целей британская дипломатия использовала средства засылки агентов в англо-русское соперничество для ведения переговоров, выплаты всевозможных субсидий, подкупа иранских государственных деятелей, эмиров и ханов, и оказания дипломатического давления путем ультиматумов и прямых угроз. Однако та крупная политическая и дипломатическая борьба за железнодорожное строительство между Россией и Великобританией или недопущение строительства их третьим государством дало своего рода трещину. В Иран стал проникать частный капитал, требующих поддержки со стороны своего государства.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Hensel P. An Evolutionary Approach to the Study of Interstate Rivalry // Conflict Management and Peace Science. 1999. Vol. 17, № 2. P.175-206.
2. Thompson W.R., [Kentaro S.](#), [Prashant H. S.](#) Analyzing Strategic Rivalries in World Politics: Types of Rivalry, Regional Variation, and Escalation/De-escalation (Evidence-Based Approaches to Peace and Conflict Studies). New York, 2022. 252 p.
3. Thompson W.R. Principal Rivalries // Journal of Conflict Resolutions. 1995, № 39. P. 195-223.
4. Боровский Ю.В. Международное соперничество: теоретические и лингвистические аспекты /Международные отношения, 2018, №3. [//https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnoe-sopernichestvo-teoreticheskie-i-lingvisticheskie-aspekty](https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnoe-sopernichestvo-teoreticheskie-i-lingvisticheskie-aspekty)
5. Greaves R.L. Persia and defence of India. 1884-1892. London, 1959. 210 p.
6. Kaye J.W. History of the War in Afghanistan. London, 1878. 568 p.
7. АВПРИ. Ф. 144, Оп. 488, Д. 3009, Л. 50
8. Greaves R.L. Persia and defence of India. 1884-1892. London, 1959. 210 p.
9. АВПРИ, Ф. 144, Оп. 488, Д. 3009, Л. 55
10. Бовыкин В.И. Зарождение финансового капитала в России. Москва, 1967. 95 с.
11. Бескровный Л.Г. Русская армия и флот в XIX в. – Москва, 1973. 616 с.
12. Широкоград А.Б. Россия – Англия: неизвестная война, 1857-1907. Москва, 2003. 512 с.
13. Атаев Х.А. Торгово-экономические связи Ирана с Россией в XVIII-XIX вв. Москва, 1991. 391 с.

14. Сальников В.П. Генерал Куропаткин – государственный и военный деятель Российской империи. К 170-летию со дня рождения. Санкт-Петербург, 2018. 370 с.
15. Дневники императора Николая II. Москва, 1991. 736 с.
16. НАУз, Ф. 1, Оп. 29, Д. 167, Л. 2.
17. Всеподданнейший отчет генерал-лейтенанта Куропаткина о поездке в Тегеран в 1895 году для выполнения, высочайше возложенного на него чрезвычайного поручения // Добавление в СМА. 1902. № 6.
http://ricolor.org/history/voen/form/10_06_2015/
18. НАУз, Ф. 1. Оп. 34, Д. 4. Л. 1
19. Salisbury's Papers, V. 74
20. Salisbury's Papers, V. 74
21. Габриэлян С.И. История внешнеполитического соперничества европейских государств в Иране: геоэкономические аспекты (конец XIX – начало XX в.). Ташкент, 2023. 197 с.
22. Бондаревский Г.Л. Английская политика и международные отношения в бассейне Персидского залива. Москва, 1968. 542 с.
23. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 14-15
24. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3004. Л. 3-4
25. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 22
26. Султан-заде, 1929 - Султан-заде А.С. Персия. Москва, 1929. 91 с.
27. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3009. Л. 54-62
28. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3009. Л. 54-62
29. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3009. Л. 30
30. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3009. Л. 36
31. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3009. Л. 41.
32. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3009. Л. 42
33. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3009. Л. 31
34. НАУз, Ф. 715. Оп. 1. Д. 69. Л. 100
35. Вардова В.А. Монополистические тенденции в нефтяной промышленности. Москва-Ленинград, 1962. 435 с.
36. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 45
37. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3002. Л. 51
38. [Lemańczyk S.](#) The Transiranian Railway – History, Context and Consequences / [Middle Eastern Studies](#). Vol. 49, 2013, [Issue 2](#). P. 237-245
<https://www.tandfonline.com>
39. АВПРИ, Ф. 144. Оп. 488. Д. 3000. Л. 21-37

40. Ананьич Б.В. Учетно-ссудный банк Персии в 1894-1907 гг. // Монополии и иностранный капитал в России. Труды ЛОИИ, вып.4. – Москва-Ленинград, 1962. С.274-314.

Gabrielyan S. I.

«Жахон тарихи» кафедраси доценти., DSc

Ўзбекистон Миллий университети

gabsofya@yandex.ru

1880-1890-YILLARDA ERONDA YO‘L QURILISH LOYIHALARI ATROFIDAGI DIPLOMATIK KURASH

ANNOTATSIYA

Ushbu maqola XIX asrda O‘rta Sharqdagi diplomatik munosabatlar tarixi bilan bog‘liq ayrim masalalarga bag‘ishlangan. Maqola orqali o‘rganilayotgan davrdagi diplomatik muzokaralarning diqqat markazida bo‘lgan ingliz-rus raqobati va eng avvalo, yirik temir yo‘l konsessiyalari uchun kurash masalalari ochib beriladi. Shuningdek, Eron yirik mustamlakaviy davlatlarning geosiyosiy va geoiqtisodiy qarama-qarshiligi hamda kurashi obyektiga aylanganligi ko‘rsatib berilgan.

Kalit so‘zlar: Eron, Rossiya, Buyuk Britaniya, «Katta o‘yin», diplomatik muzokaralar, davlatlar o‘rtasidagi raqobat, temir yo‘l konsessiyalari, monopoliyalar, harbiy missiyalar.

Gabrielyan S. I.

DSc., associate professor at the department of «World history»

Национальный университет Узбекистана

gabsofya@yandex.ru

DIPLOMATIC STRUGGLE OVER ROAD CONSTRUCTION PROJECTS IN IRAN IN THE 1880s-1890s

ABSTRACT

The article is devoted to the disclosure of some aspects in the history of diplomatic relations in the Middle East in the 19th century. The issues of Anglo-Russian relations of the period under study, which attracted the greatest attention and served as the subject of diplomatic negotiations, were studied. This is, first of all, the struggle for large railway concessions. Iran is becoming an object of geopolitical and geo-economic confrontation and struggle between major colonial powers.

Keywords: Iran, Russia, Great Britain, “The Great Game”, diplomatic negotiations, interstate rivalry, railway concessions, monopolies, military missions.