



ЭКСПЕДИЦИЯ В.А. САХАНСКОГО 1899–1900 гг. В КОНТЕКСТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОПРОСА В ПЕРСИИ

Проект строительства железной дороги от Каспийского моря к Персидскому заливу был предложен в России ещё в 1870-х годах, а в дальнейшем неоднократно поднимался вопрос о строительстве железных дорог в Иране¹. Персидский железнодорожный вопрос состоял из двух частей:

- вопроса о транс-персидской железной дороге в Индию
- вопроса о проектах железных дорог в самой Персии

Однако решающей оказывалась позиция Министерства иностранных дел. Опасаясь, что в ответ англичане начнут строить свои железные дороги на юге Персии и, пользуясь своей экономической силой, постепенно вытеснят русское влияние, дипломаты настаивали на запрете. Экономические соображения состояли в дороговизне строительства железной дороги, в низкой привлекательности этого проекта для российских капиталистов и в сомнительной прибыльности дороги². Предприниматели надеялись получать для строительства поддержку и значительную часть денег от казны, что для бюджета было накладным.

В 1887 году шахское правительство под давлением русского посланника дало письменное обязательство не разрешать строительство железных дорог и обустройство водных путей без предварительного совещания с русским правительством. На Особом совещании кабинета министров России 25 октября 1888 года³, посвящённом железнодорожному строительству в Иране, министр финансов России И.А. Вышнеградский высказал мнение, что «финансовое и экономическое положение (России. – О.Г.) обязывает воздержаться от строительства железных дорог в Персии». Особое совещание подчеркнуло, что «железные дороги значительно более могут способствовать проникновению в Персию иноземных влияний ввиду быстроты сообщения по ним, а главным образом вследствие того, что персидское правительство, за неимением собственных средств, предоставило бы сооружение их иностранным предпринимателям. Поэтому было бы желательным задержать постройку в Персии железных дорог впредь до времени, когда Россия будет иметь возможность приступить к постройке этих дорог»⁴.

В январе 1889 года шах предоставил Англии концессию на открытие Шаханшахского банка и заключил с ней секретное соглашение о железных дорогах. В случае предоставления концессии России он обязался выдать Англии такую же на все железные дороги в Южной Персии⁵. В ответ в феврале 1889 года русский посланник в Тегеране получил от шаха согласие предоставить русскому правительству исключительное право в течение четырёх лет изготовить проект железной дороги в районе Северной Персии и подыскать соответствующего

¹ Казем-Заде Ф. Борьба за влияние в Персии. Дипломатическое противостояние России и Англии. URL: <https://statehistory.ru/books/Firuz-Kazem-Zade-Borba-za-vliyanie-v-Persii--Diplomaticheskoe-protivostoyanie-Rossii-i-Anglii/4>; Кулагина Л.М. Россия и Иран (XIX – начало XX в.). М.: ИД Ключ С, 2010. С. 132-133.

² Лошаков А.Ю. Граф В.Н. Ламздорф – государственный деятель и дипломат. Дисс. ... канд. ист. наук. М., 2016. С. 172.

³ Все даты даются по старому стилю.

⁴ Кулагина Л.М. Россия и Иран. С. 134.

⁵ Рыбачёнок И.С. Закат великой державы. Внешняя политика России на рубеже XIX–XX вв.: цели, задачи, методы. М.: РОССПЭН, 2012. С. 395.

