



Информация для цитирования:

Корноухова Г. Г. Российско-персидские экономические отношения в начале XX века : дорожное строительство / Г. Г. Корноухова // Научный диалог. — 2024. — Т. 13. — № 3. — С. 445—462. — DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-3-445-462.

Kornoukhova, G. G. (2024). Russian-Persian Economic Relations in Early 20th Century: Road Construction. *Nauchnyi dialog*, 13 (3): 445-462. DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-3-445-462. (In Russ.).



Перечень рецензируемых изданий ВАК при Минобрнауки РФ

Российско-персидские экономические отношения в начале XX века: дорожное строительство

Корноухова Гадила Гизатуллаевна
orcid.org/0000-0002-7553-1856
кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры истории России
kornoukhova-gg@rudn.ru

Российский университет
дружбы народов
им. Патриса Лумумбы
(Москва, Россия)

Благодарности:

Исследование выполнено за счет гранта
Российского научного фонда
№ 24-28-00648 «Развитие
экономической
инфраструктуры российско-иранского
трансграничья (вторая половина
XIX — начало XX в.)»,
<https://rscf.ru/project/24-28-00648/>

Russian-Persian Economic Relations in Early 20th Century: Road Construction

Gadiyla G. Kornoukhova
orcid.org/0000-0002-7553-1856
PhD in History, associate professor,
Department of Russian History
kornoukhova-gg@rudn.ru

Peoples' Friendship
University of Russia
named after Patrice Lumumba
(Moscow, Russia)

Acknowledgments:

The research was carried out with
the support
of a grant from the Russian Science
Foundation № 24-28-00648 “Development
of the economic infrastructure
of the Russian-Iranian transboundary area
(second half XIX — early XX century)”,
<https://rscf.ru/project/24-28-00648/>

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Рассматривается история строительства одной из главных транспортных артерий современного Ирана: Энзели-Тегеранского шоссе с участком Казвин — Хамадан. Дорога была проложена на средства российской казны и призвана активизировать российско-персидскую торговлю за счет включения в ее орбиту, помимо северных провинций Персии, также и центральной части этого государства. Интенсификация товарообмена должна была осуществляться за счет запуска автомобильного движения по шоссе взамен архаичного караванного. В статье представлены взгляды как самого российского правительства того периода, так и предпринимательских кругов по вопросу о выборе направления дороги и оправданности перехода на новый способ доставки грузов. Делается вывод о серьезных расхождениях в позиции указанных сторон. Российское правительство, помимо соединения крупнейшего Энзелийского порта с Тегераном, видело большую геополитическую выгоду также и в строительстве казвин-хамаданской ветки, связывавшей север Персии с центральной ее частью. Предприниматели, напротив, усматривали в этом не столько перспективу расширения рынка для своих товаров, сколько угрозу проникновения европейской продукции на север Персии. Однако, к счастью, предпринимательское сообщество не было монолитным в своих суждениях, и в нем нашлась группа лиц решившаяся взяться за новое дело, которое обещало быть успешным и придать новый импульс российско-персидским торговым отношениям.

Ключевые слова:

российско-персидские отношения; российско-иранские отношения; история российского предпринимательства.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

This article explores the history of the construction of one of the main transportation arteries in modern Iran: the Enzeli-Teheran highway with the Kazvin-Hamadan section. The road was funded by the Russian treasury and aimed to boost Russian-Persian trade by including not only the northern provinces of Persia but also the central part of the country. The intensification of trade was expected to occur through the introduction of automobile traffic on the highway, replacing the archaic caravan routes. The article presents the perspectives of both the Russian government of that period and entrepreneurial circles on the choice of road direction and the justification for transitioning to a new method of cargo delivery. It concludes that there were significant discrepancies in the positions of these parties. While the Russian government saw great geopolitical advantage in connecting the largest Enzeli port with Teheran and constructing the Kazvin-Hamadan branch linking northern Persia with its central part, entrepreneurs viewed it as a threat of European product penetration into northern Persia. Fortunately, the entrepreneurial community was not unanimous in its views, and a group emerged willing to embark on this new venture, promising to be successful and give a fresh impetus to Russian-Persian trade relations.

Key words:

Russian-Persian relations; Russian-Iranian relations; history of Russian entrepreneurship.

УДК [94(47).083:625.7/.8+94(55)]“191”

DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-3-445-462

Научная специальность ВАК
5.6.1. Отечественная история
5.6.2. Всеобщая история
5.6.7. История международных
отношений и внешней политики

Российско-персидские экономические отношения в начале XX века: дорожное строительство

© Корноухова Г. Г., 2024

1. Введение = Introduction

Транспортная система играет первостепенную роль в торговой сфере. Хорошее или плохое состояние дорог, способ и скорость перевозки имеют определяющее значение для рыночной цены товаров и, как следствие, прибыли компании.

Во второй половине XIX века, по мере усиления российско-британского соперничества в Персии, представители российского дипломатического корпуса периодически указывали в своих депешах на полезность строительства шоссе в северной части этого государства. Так, генеральный консул в Тавризе сообщал российскому посланнику в Тегеране И. А. Зиновьеву в сентябре 1878 года о насущной необходимости в прокладке «колесной дороги» от Джульфы до Тегерана. Путь к успеху он видел в оказании всемерной поддержки в этом деле персидской стороне. Я. Кребель писал, в частности, что строительство дороги «могло бы совершиться очень легко и скоро, если бы мы согласились оказать помощь Персии высылкою необходимых инженеров», а также привлечением русских подданных и пр. [АВПРИ, ф. 144, оп. 488, д. 388, л. 90].

Начиная с 1890-х годов, когда министр финансов С. Ю. Витте провозгласил курс на «капиталистическое завоевание Персии», российское правительство интенсифицировало свою политику поддержки частного капитала в соседнем государстве различными способами, в том числе вкладыванием финансовых средств в строительство дорог. Правда, первоначально право на ее прокладку было приобретено крупным российским концессионером Л. С. Поляковым, учредившим в 1892 году в Тегеране Персидское страховое и транспортное общество. Его акционерный капитал был определен в 2 млн франков (750 тыс. руб.), он был разделен на 4 тыс. акций по 500 франков. 25 акций давали право на один голос. В дальнейшем, согласно протоколу общего собрания акционеров от 8 марта 1901 года, был

произведен дополнительный выпуск акций на 2 млн 400 тыс. франков, который в связи с изменением устава дал право держателям этих акций на $\frac{3}{4}$ голосов в общем собрании. Акции эти были приобретены Учетно-ссудным банком Персии, который находился в руках казны с 1894 года [АВПРИ, ф. 144., оп. 489, д. 456 б. л. 32, 36].

Таким образом, в начале XX века российское правительство через подконтрольное ему банковское учреждение осуществляло строительные работы по прокладке дорог в Персии, хотя формальным владельцем концессии являлось частное лицо — Л. С. Поляков.

2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

Несмотря на многочисленность работ, посвященных российско-персидским отношениям [Бобынин, 1925; Куканова, 1977; Атаев, 1989; Истомина, 2013; Никонов, 2015; Гоков, 2019; Канукова, 2019; Ларин, 2021; Наумова, 2022; Dehqannejhad et al., 2012; Kazemzadeh, 2013; Firdous, 2017; Morshedloo, 2018; Seyyed Bonakdar, 2023], вопрос о развитии экономической инфраструктуры в Персии в целом и строительства дорог в частности не получил специального освещения. Намечены лишь контуры проблемы.

Так, в своем фундаментальном труде о торгово-экономических связях Ирана с Россией Х. А. Атаев совершенно справедливо указывает, что одним из главных препятствий развитию торговли в Персии было отсутствие на протяжении долгого времени хороших дорог. Он перечисляет ряд существовавших в стране путей сообщения, но на вопросе их развития специально не останавливается, указав лишь на факт получения Л. С. Поляковым от персидского правительства концессии на организацию страхового и транспортного дела в 1891 году [Атаев, 1991, с. 175, 344].

Б. В. Ананьич в своей широко известной работе «Учетно-ссудный банк Персии в 1894—1907 гг.» подробнейшим образом раскрывает механизм установления в 1902 году государственного контроля над частным предприятием Л. С. Полякова под названием «Персидское страховое и транспортное общество» [Ананьич, 1962, с. 299—302].

Современная исследовательница О. А. Красняк приводит отдельные факты о строящихся дорогах [Красняк, 2007], а Л. М. Кулагина составила таблицу, характеризующую их по грузообороту [Кулагина, 2009, с. 134—135]. Однако и этот материал также нельзя считать исчерпывающим.

Такое проблемное поле, как автомобильное движение в Персии на рубеже XIX—XX веков, можно вовсе считать неисследованным. По этому вопросу существует лишь электронная статья С. В. Кирилец, в которой речь идет о начале автоперевозок по Джульфа-Тавризскому шоссе [Кирилец, 2013].

В нашей статье ставится задача рассмотреть историю строительства Энзели-Тегеранской дороги с ответвлением от Казвина до Хамадана; проанализировать ее качественные характеристики, эксплуатационные возможности, коммерческую целесообразность с целью определить эффективность построенных дорог с точки зрения увеличения российско-персидского товарообмена.

Источниковой базой исследования служат делопроизводственная документация, хранящаяся в фонде «Персидский стол» (Ф. 144) Архива внешней политики Российской империи, и публицистические статьи, печатавшиеся на страницах либеральной газеты «Новое время», буржуазного органа печати «Утро России» и официального печатного органа, издававшегося на территории современного Азербайджана, а также газеты «Каспий».

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Энзели-Тегеранское шоссе

Согласно концессии, выданной 5 июня 1893 года, Персидскому страховому и транспортному обществу было предоставлено право постройки дороги от Казвина до Энзелийского залива, а вслед за тем был приобретен участок дороги от Казвина до Тегерана. Срок концессии истек 26 июня 1970 года. Стоимость сооружения Энзели-Тегеранской дороги, включая платеж за участок от Казвина до Тегерана и дополнительные работы по ее перестройке и ремонту, составляла 7 564 213 руб. 30 коп. Длина линии от пристани речки Пир-Базар, впадающей в Энзелийский залив, до Тегерана составила 333 версты и 326 саженой (355,9 км) [АВПРИ, ф. 144., оп. 489, д. 456 б, л. 33].

Шоссе было готово к сдаче в августе 1899 года. Отечественная периодическая печать сразу же обрушилась на него с критикой. Так, газета «Новое время» в 1901 году писала, что общее начертание линии Энзели-Тегеранской дороги было крайне неудачное: была использована старая караванная тропа с самыми незначительными изменениями вместо того, чтобы проложить дорогу в более безопасном и подходящем месте. Новый путь повторил прежний рисунок и, в связи с этим, и прежнюю протяженность. Дорожное покрытие состояло из подручного местного материала — очень некачественной мелкой гальки. Корреспондент газеты выражал сомнение по поводу прочности такого покрытия и предполагал, что, пока грузовое движение будет выючным, шоссе сохранит свою прочность, но при запуске по нему фургонов, запряженных четверкой лошадей с грузом в 60—70 пудов покрытие «неизбежно расползется». Самым существенным недостатком дороги была ее узость, порой до такой степени, что трудно было разъехаться навьюченным верблюдам. Даже в самых опасных местах шоссе не

было расширено. Все небольшие мосты имели непрочные конструкции, будучи воздвигнутыми, по словам корреспондента, на «курых ножках» «на цементе очень двусмысленного качества». «Можно ли после этого говорить о массовом перемещении грузов или войск по такому пути?» — ставил вопрос автор статьи [Новое дело..., 1901, с. 3].

Ставшее для всех очевидным несовершенство шоссе побудило российскую сторону вернуться к работе для устранения недочетов. К началу 1906 года работы были закончены, и состояние дорожного полотна, по свидетельству 1-го секретаря миссии в Персии А. С. Сомова в январе этого года, было улучшено. По свидетельству же российского посланника в Персии Н. Г. Гартвига, к 1907 году она была приведена «в относительно хорошее состояние» [АВПРИ, ф. 144., оп. 489, д. 458 б, л. 1, 9].

Гораздо благосклонней о шоссе стала отзываться и печать. В 1912 году газета «Каспий» благожелательно писала, что «при общем бездорожье Персии <...> отрадное впечатление представляет эта вполне благоустроенная дорога с ее каменными заставами, прочными железными и каменными мостами, правильно устроенными станциями почтового движения [С Казвинским отрядом..., 1912, с. 4].

Что касается динамики грузооборота на Энзели-Тегеранской дороге, то, в целом, она была положительная (табл. 1).

Таблица 1

Перевозка грузов по Энзели-Тегеранскому шоссе (в пудах)*

Годы	Груз
1900	5 780 914
1901	6 570 185
1902	6 590 000
1903	8 151 925
1904	7 187 095
1905	6 144 875
1906	7 516 460
1907	8 476 965
1908	10 969 710
1909	11 995 714

* Источник: [АВПРИ, ф. 144, оп. 489, д. 456 б, л. 37 об.]

Как видно из таблицы 1, начиная с года официального открытия шоссе и до 1903 года, количество перевезенных грузов ежегодно возрастало. В 1904—1905 годах произошел спад грузооборота, что совпало не толь-

ко с проведением ремонтных работ на Энзели-Тегеранском шоссе, но и с политическими волнениями в России, пагубно отразившихся на вопросе логистики: грузы не доставлялись из российских внутренних районов к границам Персии из-за массовых забастовок сотрудников транспорта. Так, газета «Новое время» сообщала 4 января 1906 года, что вследствие железнодорожной и почтовой забастовки прекратилось сообщение с российскими азиатскими окраинами, Кавказом и Восточной Сибирью [Персия ..., 1906, с. 3].

К счастью, все возникшие проблемы удалось решить уже в начале 1906 года, и показатели перевозимых грузов вновь стали неуклонно повышаться.

3.2. Казвин-Хамаданское шоссе

Вторая концессия — на постройку и эксплуатацию Казвин-Хамаданского шоссе — была выдана Л. С. Полякову 19 декабря 1895 года. Ее срок, как и у концессии на Энзели-Тегеранскую дорогу, истекал 26 июня 1970 года. Стоимость сооружения дороги составляла 2 468 867 руб. 47 коп. Длина дороги — 217 верст 405 саженей (232,4 км) [АВПРИ, ф. 144., оп. 489, д. 456 б, л. 33].

Шоссе было открыто в мае 1905 года. Дорога начиналась от Казвина, следовала в юго-западном направлении, пролегая первоначально по пригородным садам, а затем по совершенно ровной и бесплодной местности, окаймленной справа горами Беккендийского перевала. Ее строительство проходило при тяжелых условиях. Дорога прокладывалась в пустынной, малонаселенной местности с очень фанатично настроенным населением. Местные жители первоначально не пускали российских рабочих и служащих даже останавливаться в деревнях, совершали нападения и пр. В дальнейшем ситуация стала более благоприятной, и иранцы настойчиво интересовались временем открытия дороги, выражали свою озабоченность тем, что открытие откладывается, высказывали предположения, что причина этого в недостатке финансирования: должно быть, «денег не хватало» [АВПРИ, ф. 144., оп. 489, д. 456 б, л. 5, 11, 19 об.].

В действительности проблем с финансированием строившегося шоссе не возникало. Соответствующими были и результаты: шоссе было хорошо оборудовано, по его линии размещалось 10 каменных мостов, 388 различных сооружений по главному пути и 12 по подъездным путям. Покрытием дороги являлась щебенка, на которую было ассигновано 501 250 руб. при общей смете в 2 880 900 руб. [АВПРИ, ф. 144., оп. 489, д. 456 б, л. 19, 21 об.].

Когда шоссе открылось, то движение по нему началось тотчас же, ежемесячно прогрессируя (табл. 2).

Таблица 2

Движение грузов по Казвин-Хамаданскому шоссе в 1905 году
(в пудах)*

К Казвину	К Хамадану
Май — 3 660	Май — 4 285
Июнь — 6 035	Июнь — 6 245
Июль — 3 205	Июль — 5 615
Август — 4 400	Август — 7 480
Сентябрь — 4 670	Сентябрь — 6 985
Октябрь — 8 960	Октябрь — 10 065
Ноябрь — 10 760	Ноябрь — 19 385
Декабрь — 17 015	Декабрь — 22 675
Всего — 58 705	82 735

* Источник: [АВПРИ, ф. 144, оп. 489, д. 456 б, л. 15].

Как видно из таблицы 2, всего за период с мая по декабрь 1905 года в обе стороны Казвин-Хамаданской дороги было перевезено 141 440 пудов различного груза. В последующие годы динамика тоже была положительной. В 1906 году грузопоток увеличился до 365 400 пудов, в 1907 году — до 505 875 пудов, в 1909 году — до 529 346 пудов. Однако достаточного дохода это российской казне не приносило. Одной из причин стало то, что колесного транспорта для построенной дороги не оказалось, а вьючные животные имели возможность свободно обходить шлагбаум, преграждавший вход на Казвин-Хамаданское шоссе, по близлежащим грунтовым дорогам, далее следуя по мягкой обочине платного тракта. В результате сборы дорожной заставы и после четырех лет эксплуатации оставались ничтожными и не покрывали даже содержание персонала [АВПРИ, ф. 144, оп. 489, д. 456 б, л. 5, 37 об.].

Основной причиной, конечно, было то, что в отличие от двух других трактов Казвин-Хамаданская дорога традиционно была малопроезжей. Для того чтобы переломить ситуацию, необходимо было изменить направление грузов и вообще повысить товарооборот между Хамаданом и Россией. Таким образом, с коммерческой точки зрения линия была выбрана ошибочно. Однако у этого вопроса была и другая сторона. Еще до открытия дороги, в мае 1902 года российский посол в Персию К. Э. Агриуполо в своей секретной депеше отметил, что строительство данной дороги кажется ему «особенно заслуживающим внимание» ввиду планировавшейся прокладки Багдадской дороги к Ханекину и, как следствие, «грозящей оттуда германской конкуренцией, за коей последует, несомненно, и германское влияние» [АВПРИ, ф. 144, оп. 488, д. 4089, л. 261]. Представитель российского ди-

пломатического корпуса В. Ф. Минорский также очень высоко оценивал геополитический потенциал построенной дороги, который он характеризовал следующим образом: «Подойдя к Хамадану, мы уже зашли с юго-востока в тыл Курдистану, что открывает для нас возможность влиять на запад Персии не только с севера от Тавриза, но и с юга» [АВПРИ, ф. 144., оп. 489, д. 456 б, л. 23 об.].

Промышленно-торговые круги России это мнение не разделяли. В 1910 году на страницах буржуазной газеты «Утро России» утверждалось обратное. В статье констатировалось, что эта дорога облегчала проникновение европейских товаров, германских и австрийских. Сам по себе город Хамадан, находясь в центре транзитного пути Багдад — Тегеран, с давних пор служил главным распределительным пунктом европейских товаров, направлявшихся на север Персии со стороны Персидского залива. При строительстве же шоссе, с точки зрения газеты, «европейские товары получили прекрасное направление во все персидские пункты», даже те, которые достаточно долгое время находились под монопольным контролем России — Ардебиль, Тавриз, Решт. «Мы всегда считали Хамадан европейским нарывом в сфере русского влияния, а никак не важным пунктом сбыта русских товаров, — констатировала газета. — Господа же инженеры постарались этот нарыв вскрыть, чтобы заразить им здоровое русское торговое движение в северной Персии» [Казвин-Хамаданская ..., 1910, с. 2].

Таким образом, ни представители царской бюрократии, ни буржуазии не признавали за Казвин-Хамаданской дорогой большой ценности с точки зрения коммерческой деятельности. При этом мнения относительно политической целесообразности строительства шоссе разделились. Если первые считали ее дорогой, открывавшей России путь в западные районы Персии, то отечественные предприниматели, напротив, воспринимали ее как дорогу, представлявшую путь для европейских конкурентов в северные районы монопольного господства российского капитала.

3.4. Работа российских транспортных компаний

Главными транспортными обществами, оперировавшими в Гилянской провинции, были фирмы Туманьянца, Арамианца, Тер-Серкисянца и Бюро персидских транспортов [Бобынин, 1923, с. 82]. Все они находились в зависимости от местных погонщиков вьючных животных «чарвадаров», которые при малейшем скоплении грузов повышали цены за их перевозку [АВПРИ, ф. 144, оп. 488, д. 4020, л. 149].

Что касается сроков доставки, то товары, прибывавшие в Энзелийский залив, в течение 2—3 дней сначала перевозили от Энзелийского порта до Решта, а затем от Решта до Тегерана — в течение 10—12 дней. Итого для перевозки от Энзели до Тегерана или обратно требовалось до 15 дней. Од-

нако порой на это уходило до двух месяцев из-за возникавшего конфликта интересов между фирмами и чарвадарами по вопросу о цене за грузоперевозку [АВПРИ, ф. 144, оп. 488, д. 2869, л. 22 об.].

В 1903 году уполномоченный транспортного общества «Надежда» князь Шаховской при встрече с российским посланником в Персии П. М. Власовым поделился своими соображениями по вопросу улучшения транспортного дела в Северной Персии. По его мнению, проблему снижения цен и увеличения скорости перевозок можно было решить за счет запуска автомобильного движения по Энзели-Тегеранскому шоссе. Идея действительно статскому советнику Власову понравилась, и он сообщил о ней в Россию, направив из Тегерана секретную депешу со следующими словами: «Мысль князя Шаховского нова, оригинальна и заслуживает полного внимания» [АВПРИ, ф. 144, оп. 488, д. 4020, л. 149 об.].

Далеко не сразу ее удалось реализовать. Для начала необходимо было решить вопрос о предоставлении права российским подданным на эксплуатацию автомобильного движения в Персии, являвшейся монополией министра двора Хакимиль-Мулька, и после этого приступить к разработке проекта по организации соответствующего предприятия. В 1906 году автомобильное движение по Энзели-Тегеранской дороге было запущено [Кирилец, 2013]. Однако очевидно, что оно не было достаточно успешным. Даже к началу второго десятилетия в распоряжении Общества Энзели-Тегеранской дороги находилось только 4 автомобиля, что, конечно, не могло кардинальным образом изменить ситуацию. Соответственно, в правительственных кругах вопрос о доходности построенных в Персии дорогах вызывал озабоченность. На особом совещании, состоявшемся 16 июля 1908 года, министр финансов В. Н. Коковцов посетовал на то, что «все прежние наши предприятия в Персии мало удачны и невыгодны». В частности, Энзели-Тегеранская дорога с ветвью Казвин-Хамадан, с точки зрения Коковцова, «в будущем может быть будет приносить доход, но пока приносит прямой денежный убыток, не говоря уже о произведенных значительных единовременных затратах» [АВПРИ, ф. 144, оп. 488, д. 2293, л. 7].

Наконец, 2 января 1913 года сроком до 31 декабря 1919 года между Обществом Энзели-Тегеранской дорогой и Товариществом автомобильного сообщения Энзели-Тегеранской дороги было подписано два договора. Первый назывался договором на грузовое и пассажирское автомобильное движение на участке Энзели — Решт. Согласно ему, правление Общества Энзели-Тегеранской дороги разрешало своим контрагентам в лице князя Павла Иосифовича Туманова, дворянина Акакия Мефодиевича Хоштарии и предпринимателя Степана Георгиевича Лианозова не позднее шести месяцев со дня подписания договора «начать дело с шестью грузовыми, <...>

четырьмя легковыми и двумя запасными легковыми автомобилями», впоследствии увеличивая их количество. Правление общества разрешало возводить на полосе отчуждения нужные для автомобильного дела постройки и сооружения за счет товарищества по чертежам и в местах, утвержденных правлением общества и согласованных с ним проектам и планам. По окончании срока договора все возведенные постройки должны были безвозмездно перейти в собственность общества [АВПРИ, ф. 144 б, оп. 489, д. 461 б, л. 37—38].

Второй договор предоставлял Товариществу автомобильного сообщения Энзели-Тегеранской дороги «исключительное право организации и эксплуатации автомобильного сообщения» между Энзели — Тегераном и Казвином — Хамаданом. При этом товарищество обязано было в двухгодичный срок поставить такое количество грузовиков и пассажирских автомобилей, которое способно было бы удовлетворить половину грузооборота и пассажирского движения. Поскольку, по подсчету договаривавшихся сторон, грузооборот дороги к этому времени доходит до 12 млн пудов, то товарищество обязано было поставить не менее 150 грузовиков и «значительное количество пассажирских автомобилей» [АВПРИ, ф. 144 б, оп. 489, д. 461 б, л. 33, 34 об.].

Члены товарищества принялись за дело с энтузиазмом и, приобретая земельные участки в Энзели и в Реште, приступили к постройке гаража, мастерской и других сооружений, а также заключили договор с французской фирмой Пежо о поставке необходимого подвижного состава и инвентаря, внеся около 100 тыс. руб. задатка за первую партию автомобилей в количестве 30 штук [АВПРИ, ф. 144 б, оп. 489, д. 461 б, л. 35 об.].

Однако почти сразу на пути реализации задуманного проекта стали возникать препятствия. Первым из них были высокие ввозные пошлины на французские автомобили и запасные части, которые персидское таможенное ведомство установило в размере 10 %. Такое удорожание подвижного состава и его комплектующих не было принято в расчет российскими предпринимателями. Компаньоны были уверены, что право беспошлинного ввоза, которым обладало Общество Энзели-Тегеранской дороги, распространится и на них. Неблагоприятный поворот событий заставил Товарищество автомобильного сообщения Энзели-Тегеранской дороги направить «Докладную записку» на имя самого министра финансов. Расчет был сделан правильный: В. Н. Коковцов очень ревностно отнесся к делу предприятия, и 13 сентября 1913 года он направил секретное письмо товарищу министра иностранных дел А. А. Нератову с просьбой поручить российской миссии в Тегеране добиться разрешения беспошлинного ввоза в Персию грузовых и пассажирских автомобилей, принадлежавших Об-

шеству Энзели-Тегеранской дороги [АВПРИ, ф. 144 б, оп. 489, д. 461 б, л. 33—34, 51].

Если российское руководство готово было оказывать всемерную поддержку автомобильному предприятию, то местное купечество, занимавшееся караванными перевозками, выражало непримиримый скептицизм по поводу успешности запускавшегося проекта и направляло в адрес российского правительства письма противоположного содержания с целью остановить его реализацию. В частности, рештские купцы утверждали, что автомобильный транспорт не пригоден для движения в горах в зимнее время года, поскольку из-за сильных буранов шоссе порой густо засыпалось снегом, в результате чего движение колесного транспорта останавливалось на 5—10 дней [АВПРИ, ф. 144 б, оп. 489, д. 489, л. 710].

Ряд товаров оценивался как совершенно не подходящий для автомобильных перевозок, в частности керосин. В грузовиках он транспортировался в жестяных бидонах и от слишком большой качки расплескивался либо вовсе разливался, если бидоны раскалывались. По этой причине традиционно керосин перевозили исключительно на верблюдах и ослах. Уже через две поездки автомобиль весь оказывался пропахшим керосином и становился непригодным для перевозки другого товара из-за опасения, что последний впитает в себя неприятный керосиновый запах. Выходом для сложившейся ситуации могли быть наливные автомобили, но в этом случае нужны были специальные резервуары, строительство которых могло быть оправдано для больших городов, в то время как в Персии таковых было немного [АВПРИ, ф. 144 б, оп. 489, д. 489, л. 714].

Невыгодными для автомобильной перевозки предприниматели считали также хлопок и спички. Дело в том, что тюки хлопка хоть и были очень объемными, но по весу они были легкими. То же касалось и коробов со спичками. При том, что грузоподъемность автомобиля составляла 240 пудов, вес хлопка при полной загрузке автомобиля достигал лишь 80—100 пудов, а спичек — и вовсе 70—80 пудов. То есть автомобиль ездил в этом случае недозагруженным, расходуя лишнее топливо, время, эксплуатационный ресурс [АВПРИ, ф. 144 б, оп. 489, д. 489, л. 709, 715].

Также сторонники традиционного способа перевозок указывали на ограниченность самого количества товара. Для того чтобы сделать караванный маршрут рентабельным, погонщики заходили не только в крупные города, но и в примыкавшие к ним окрестности, доступ к которым был закрыт для автомобилей из-за того, что дороги туда в большинстве своем представляли извилистые тропы, пригодные лишь для вьючных животных [АВПРИ, ф. 144, оп. 489, д. 489, л. 710].

Совсем иной настрой был у членов Товарищества автомобильного сообщения Энзели-Тегеранской дороги П. И. Туманова, А. М. Хоштария и С. Г. Лианозова.

Они, в свою очередь были уверены, что при правильной организации автомобильного сообщения количество ввозимого и вывозимого товара могло удвоиться и даже утроиться. В своей докладной записке министру финансов В. Н. Коковцову они, в частности, писали: «Можно представить себе, с какой легкостью продукты легкой промышленности, ныне тщетно стучащиеся в двери обширного персидского рынка, найдут широкое поле для сбыта не только на севере, но и в центре самой Персии. Легко представить, как товары германской и английской промышленности, теснящие нас даже на севере, будут сами вытеснены из рынка и как это отразится на торговом балансе не только Персии, но и нашего государства» [АВПРИ, ф. 144 б, оп. 489, д. 461 б, л. 33].

Не менее духоподъемный характер имела и докладная записка на имя российского консула в Реште В. И. Некрасова. В ней члены товарищества писали: «Не подлежит сомнению, что правильное установление автомобильного движения между Энзели — Тегеран и Энзели — Хамадан может в 3—4 раза усилить товарообмен. Теперь огромное количество хлопка, ковров, фруктов и т. д. портится за неимением достаточных средств перевозки в центральных областях Персии; при помощи же автомобильного движения все эти товары начнут циркулировать быстро, увеличится вывоз, удешевится товар, расширится рынок и пробудятся к жизни и деятельности дремлющие экономические силы Персии». Те же настроения компаньоны имели и в отношении ввозимых продуктов: керосина, сахара, чая, мануфактурных и пр. товаров [АВПРИ, ф. 144 б, оп. 489, д. 461 б, л. 36].

Преисполненные оптимизма П. И. Туманов, А. М. Хоштария и С. Г. Лианозов в том же 1913 году учредили акционерное общество под названием «Персидское автомобильное акционерное общество» с основным капиталом в 2 млн 400 тыс. руб., разделенным на 4 тыс. акций по 100 руб. каждая. В уставе была указана цель организации — для «развития вообще в пределах Персии, входящих в сферу русского влияния и нейтральной зоны, перевозки почт, грузов и пассажиров автомобильными двигателями, для устройства с этой целью гаражей, складов, гостиниц и мастерских и для торговли автомобилями и их принадлежностями» [АВПРИ, ф. 144 б, оп. 489, д. 461 б, л. 95, 97].

4. Заключение = Conclusions

В конце XIX века российские предпринимательские и правительственные круги ясно осознавали потребность в интенсификации торгового вза-

имодействия между Россией и Персией. Ключом к успеху должно было стать строительство дорог со щебневым покрытием для колесного транспорта: они должны были заменить собой караванные тропы с архаичными выючными перевозками.

Запуск проекта потребовал от российской стороны немалых усилий. Построенные дороги пришлось дорабатывать, вкладывать дополнительные силы и средства. Далеко не сразу движение по ним, которое по-прежнему оставалось выючным, стало окупать расходы, хотя показатели грузооборота динамично увеличивались. К 1909 году, однако, на Энзели-Тегеранской дороге они достигли своего предела и оставались неизменными последующие годы. В связи с этим стало очевидно, что для того, чтобы переломить ситуацию, необходим был технологический прорыв: проект замены выючной транспортировки товаров автомобильной надо было реализовывать без дальнейших отлагательств.

При этом рассчитывать на вовлеченность в данный процесс местных предпринимателей не приходилось. Они чрезвычайно скептически относились к идее автомобильной транспортировки, указывая на узость персидского рынка, что, с их точки зрения, не могло дать возможность обеспечить автомобильный транспорт необходимым количеством грузов.

К счастью, в самой России желающие заняться новым видом предпринимательской деятельности нашлись. П. И. Туманов, А. М. Хоштария и С. Г. Лианозов, создавшие в 1913 году Товарищество автомобильного сообщения Энзели-Тегеранской дороги, были исполнены оптимизма и выражали уверенность в совершенном успехе своего дела. Причиной столь различного отношения к вопросу о наличии груза было то, что местное купечество оценивало ситуацию и выстраивало свою бизнес-стратегию, не выходя за пределы северной части Персии, в то время как товарищество смотрело на проблему шире. Как и российское правительство, в свое время поддержавшее проект Л. С. Полякова на строительство шоссе в нерентабельном казвин-хамаданском направлении, члены товарищества намеревались осуществлять свои операции не только в северной, но и в центральной части Персии, объявленной нейтральной зоной согласно Англо-русскому соглашению 1907 года.

Вполне вероятно, что расчет товарищества и российского правительства, действительно, мог себя оправдать: объемы промышленного производства довоенного времени в России неуклонно повышались, российские товары в Персии завоевывали всё большую популярность, уверенно конкурируя с продукцией европейских экспортеров. Однако для того, чтобы воспользоваться плодами своих многолетних усилий, у России уже не осталось исторического времени: она стояла на пороге масштабных соци-

ально-политических трансформаций, в ходе которых пришедшее к власти большевистское руководство отказалось от всех концессионных сделок и передало построенные шоссе на безвозмездной основе персидскому правительству.

Ныне Энзели-Тегеранская дорога с казвин-хамаданским ответвлением по-прежнему остается трассой № 1. Она, в совокупности с другими шоссе, проложенными российским капиталом, стала ценным вкладом в развитие экономической инфраструктуры ныне существующей Исламской Республики Иран и в настоящее время все более активно используется в рамках современного российско-иранского сотрудничества.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declares no conflicts of interests.

Источники и принятые сокращения

1. АВПРИ — *Архив внешней политики Российской империи*. Ф. 144 (Персидский стол). Оп. 488. Д. 388, 2869, 4089 ; Ф. 144 б (Персидский стол Б). Оп. 489. Д. 456 б, 458 б, 489.
2. *Казвин-Хамаданская* шоссеиная дорога // Утро России : [газета]. — 1910. — 22 декабря. — С. 2.
3. *Новое* дело на старой прокладке // Новое время : [газета]. — 1901. — 15 апреля. — С. 3.
4. *Персия* // Новое время : [газета]. — 1906. — 4 января. — С. 3.
5. *С Казвинским* отрядом // Каспий : [газета]. — 1912. — 10 января. — С. 4.

Литература

1. *Ананьич Б. В.* Учетно-судный банк Персии 1894—1907 / Б. В. Ананьич // *Монополии и иностранный капитал в России* / Б. В. Ананьич. — Москва-Ленинград : [б. и.], 1962. — С. 274—314.
2. *Атаев Х. А.* Политические и торгово-экономические отношения Северо-Восточного Ирана и России в начале XX века (1900—1917) / Х. А. Атаев. — Ашхабад : Ылым, 1989. — 149 с. — ISBN 5-8338-0255-5.
3. *Атаев Х. А.* Торгово-экономические связи Ирана с Россией в XVIII—XIX вв. / Х. А. Атаев. — Москва : Наука. Главная редакция восточной литературы, 1991. — 391, [1] с.
4. *Бобынин Н. Н.* Персия, ее экономическое положение и внешняя торговля 1901—1923 / Н. Н. Бобынин. — Тифлис : Народный комиссариат по внешней торговле З.С.Ф.С.Р., 1923. — 558 с.
5. *Гоков О. А.* Русская политика в Иране в начале 1890-х гг. : смена приоритетов / О. А. Гоков // *Вестник университета Дмитрия Пожарского*. — 2019. — № 4. — С. 40—100.
6. *Истомина Э. Г.* Каспийское море в геоэкономическом и политическом пространстве региональных процессов России XIX — начала XX в. / Э. Г. Истомина // *Вестник РГГУ. Серия : История. Филология. Культурология. Востоковедение*. — 2013. — № 9 (110). — С. 153—168.
7. *Канукова З. В.* Персидская община во Владикавказе : механизмы сохранения этнической идентичности в инокультурной среде / З. В. Канукова, Б. В. Туаева // *Вест-*

ник Российского университета дружбы народов. Серия : История России. — 2019. — Т. 18. — № 3. — С. 560—588. — DOI: 10.22363/2312-8674-2019-18-3-560-58812.

8. *Кирилец С. В.* Первые дальнобойщики международных перевозок [Электронный ресурс] / С. В. Кирилец // Грузовик пресс. — 2013. — Режим доступа : <https://gruzovikpress.ru/article/1155-pervye-dalnoboyshchiki-mejdunarodnyh-perevozok/?ysclid=ls1rqjishi505608279> (дата обращения 15.02.2024).

9. *Красняк О. А.* Становление иранской регулярной армии в 1879—1921 гг. : по материалам архивов Русской военной миссии / О. А. Красняк. — Москва : URSS, 2007. — 158 с. — ISBN 978-5-382-00116-6.

10. *Куканова Н. Г.* Очерки по истории русско-иранских отношений в XVII — первой половине XIX века (По материалам русских архивов) / Н. Г. Куканова. — Саранск : Мордовское книжное издательство, 1977. — 286 с.

11. *Кулагина Л. М.* Торгово-экономические связи России и Ирана (XIX — начало XX в.) / Л. М. Кулагина // Иран. История, экономика, культура. Памяти С. М. Алиева. — Москва : ИВ РАН, 2009. — С. 118—140.

12. *Ларин А. Б.* Незадолго до бури : Россия и Британия в Иране в 1913 г. / А. Б. Ларин // ЭНОЖ История. — 2021. — Т. 12. — № 1 (99). — DOI: 10.18254/S207987840013829-0.

13. *Наумова Н. А.* Восточная Персия в последней трети XIX — начала XX вв. и ее роль в противостоянии России и Великобритании в Центральной Азии : диссертация кандидата исторических наук : 00.00.00 / Н. А. Наумова. — Ставрополь, 2022. — 265 с.

14. *Никонов О. А.* Политика Российской Империи на Среднем Востоке во второй половине XIX в. / О. А. Никонов. — Москва : Прометей, 2015. — 141 с. — ISBN 978-5-9905886-8-4.

15. *Федоров М. П.* Соперничество торговых интересов на Востоке : Докл. чл. Совета О-ва востоковедения М. П. Федорова / М. П. Федоров. — Санкт-Петербург : электро-тип. Н. Я. Стойковой, 1903. — 474 с.

16. *Dehqannejhad M.* Treaty of Turkman Chāy and the Problem of Succession : an Investigation of Russian Interference in Qājār's Succession Problem / M. Dehqannejhad, L. Dehqan Nayeri, I. Varfinejhad // Historical Studies. — 2012. — № 2. — Pp. 43—62.

17. *Firdous N.* Anglo-Russian imperialism in Iran / N. Firdous // Proceedings of the Indian History Congress. — 2017. — Vol. 78. — Pp. 864—68.

18. *Kazemzadeh F.* Russia and Britain in Persia : Imperial Ambitions in Qajar Iran / F. Kazemzadeh. — New York : I. B. Tauris, 2013. — xvii, 711 p.

19. *Morshedloo J.* Oriental Studies and Geographical Discoveries in Favor of Colonial Strategy : The Case of Russian Colonial Policy in the Southern Caucasus / J. Morshedloo // Central Eurasia Studies. — 2018. — № 2. — Pp. 491—512. — DOI: 10.22059/jcep.2019.258293.449771.

20. *Seyyed Bonakdar S. M.* The Role of the Great Game in the Inefficiency of the Formality System of the Iranian Court from 1796 to 1896 / S. M. Seyyed Bonakdar, M. Kamalvand // Geopolitics Quarterly. — 2023. — Vol. 18. — № 4. — Pp. 226—249. — DOI: 20.1001.1.17354331.1401.18.68.10.2.

Статья поступила в редакцию 23.02.2024,
одобрена после рецензирования 16.04.2024,
подготовлена к публикации 22.04.2024.

Material resources

- A new case on the old gasket. (1901). *Novoe vremya: [newspaper]. April 15*. P. 3. (In Russ.). AVPRI — *Archive of the Foreign policy of the Russian Empire*. (In Russ.).
- Persia. (1906). *Novoe vremya: [newspaper]. January 4*. P. 3. (In Russ.).
- Qazvin-Hamadan highway. (1910). *Morning of Russia: [newspaper]. December 22*. P. 2. (In Russ.).
- With the Qazvin detachment. (1912). *Kaspiy: [newspaper]. January 10*. P. 4. (In Russ.).

References

- Ananyich, B. V. (1962). Accounting and loan Bank of Persia 1894—1907. In: *Monopolies and foreign capital in Russia*. Moscow-Leningrad: [b. i.]. 274—314. (In Russ.).
- Ataev, H. A. (1989). *Political and trade and economic relations of Northeastern Iran and Russia at the beginning of the twentieth century (1900—1917)*. Ashgabat: Ylym. 149 p. ISBN 5-8338-0255-5. (In Russ.).
- Ataev, H. A. (1991). *Trade and economic relations of Iran with Russia in the XVIII—XIX centuries*. Moscow: Nauka. The main editorial office of Oriental Literature. 391, [1] p. (In Russ.).
- Bobyinin, N. N. (1923). *Persia, its economic situation and foreign trade 1901—1923*. Tiflis: People's Commissariat for Foreign Trade Z.S.F.S.R. 558 p. (In Russ.).
- Dehqannejhad, M. (2012). Treaty of Turkman Chāy and the Problem of Succession: an Investigation of Russian Interference in Qājār's Succession Problem. *Historical Studies*, 2: 43—62.
- Fedorov, M. P. (1903). *The rivalry of trade interests in the East: Dokl. chl. of the Council of the Institute of Oriental Studies M. P. Fedorov*. St. Petersburg: Electro-type by N. Ya. Stoykova. 474 p. (In Russ.).
- Firdous, N. (2017). Anglo-Russian imperialism in Iran. *Proceedings of the Indian History Congress*, 78: 864—68.
- Gokov, O. A. (2019). Russian policy in Iran in the early 1890s: a change of priorities. *Bulletin of Dmitry Pozharsky University*, 4: 40—100. (In Russ.).
- Istomina, E. G. (2013). The Caspian Sea in the geo-economic and political space of regional processes in Russia of the XIX — early XX century. *Bulletin of the Russian State University. Series: History. Philology. Cultural studies. Oriental studies*, 9 (110): 153—168. (In Russ.).
- Kanukova, Z. V., Tuaeva, B. V. (2019). The Persian community in Vladikavkaz: mechanisms for preserving ethnic identity in a foreign cultural environment. *Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: The History of Russia*, 18 (3): 560—588. DOI: 10.22363/2312-8674-2019-18-3-560-58812. (In Russ.).
- Kazemzadeh, F. (2013). *Russia and Britain in Persia: Imperial Ambitions in Qajar Iran*. New York: I. B. Tauris. xvii, 711 p.
- Kirilets, S. V. (2013). The first truckers of international transportation. *Truck press*. Available at: <https://gruzovikpress.ru/article/1155-pervye-dalnoboyshchiki-mejdunarodnyh-perevozok/?ysclid=slrqjiishi505608279> (accessed 02.15.2024). (In Russ.).
- Krasnyak, O. A. (2007). *The formation of the Iranian regular army in 1879—1921: based on the archives of the Russian military mission*. Moscow: URSS. 158 p. ISBN 978-5-382-00116-6. (In Russ.).
- Kukanova, N. G. (1977). *Essays on the history of Russian-Iranian relations in the XVII — first half of the XIX century (Based on the materials of Russian archives)*. Saransk: Mor-dovian Book Publishing House. 286 p. (In Russ.).

- Kulagina, L. M. (2009). Trade and economic relations between Russia and Iran (XIX — early XX century). In: *Iran. History, economics, culture*. Moscow: IV RAS. 118—140. (In Russ.).
- Larin, A. B. (2021). Shortly before the storm: Russia and Britain in Iran in 1913. *ENOJ Istoriya, 12 / 1 (99)*. DOI: 10.18254/S207987840013829-0. (In Russ.).
- Morshedloo, J. (2018). Oriental Studies and Geographical Discoveries in Favor of Colonial Strategy: The Case of Russian Colonial Policy in the Southern Caucasus. *Central Eurasia Studies, 2*: 491—512. DOI: 10.22059/jcep.2019.258293.449771.
- Naumova, N. A. (2022). *Eastern Persia in the last third of the XIX — early XX centuries and its role in the confrontation between Russia and Great Britain in Central Asia*. PhD Diss. Stavropol. 265 p. (In Russ.).
- Nikonov, O. A. (2015). *The policy of the Russian Empire in the Middle East in the second half of the XIX century*. Moscow: Prometheus. 141 p. ISBN 978-5-9905886-8-4. (In Russ.).
- Seyyed Bonakdar, S. M., Kamalvand, M. (2023). The Role of the Great Game in the Inefficiency of the Formality System of the Iranian Court from 1796 to 1896. *Geopolitics Quarterly, 18 (4)*: 226—249. DOI: 20.1001.1.17354331.1401.18.68.10.2.

*The article was submitted 23.02.2024;
approved after reviewing 16.04.2024;
accepted for publication 22.04.2024.*