

JEL classification: F14, F21, N75

УДК 339.5(47+55)(091)

DOI 10.17150/2308-2488.2024.25(3).434-453

**Г.Г. Корноухова**

*Российский университет дружбы народов  
имени Патриса Лумумбы,  
г. Москва, Российская Федерация*

## **Строительство Энзелийского порта в Персии российской казной в начале XX в.**

**Аннотация.** Статья посвящена истории модернизации российской казной персидского порта Энзели, через который происходил основной товарообмен между Россией и Персией в начале XX в. Источниковая база исследования опирается на делопроизводственные документы фондов Министерства торговли и промышленности и Министерства финансов Российского государственного исторического архива, которые позволяют значительно расширить наше представление о процессе строительства морского порта в непростых природных условиях в иностранном государстве. Цель исследования заключается в выяснении результатов затраченных Россией усилий с точки зрения достижения увеличения грузооборота Энзелийского порта. Автор пришла к выводу, что несмотря на все сложности, российским специалистам удалось решить поставленные перед ними задачи и построить порт, отвечавший требованиям времени: не только мелкосидящие суда, но и корабли средней осадки получили возможность входить в порт и совершать погрузочно-разгрузочные работы. Не все проблемы, к моменту запуска порта в эксплуатацию, были решены, но достигнутые результаты, безусловно, способствовали увеличению числа заходивших в порт пароходов и как следствие — повышению грузооборота между двумя соседними государствами.

**Ключевые слова.** Российско-персидские отношения, российско-иранские отношения, экономическая история, история российского предпринимательства,

Общество Энзели-Тегеранской дороги, российско-иранское трансграничье, Каспийский регион.

**Финансирование.** 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/>.

**Информация о статье.** Дата поступления 4 августа 2024 г.; дата принятия к печати 24 сентября 2024 г.; дата онлайн-размещения 30 сентября 2024 г.

**G.G. Kornoukhova**

*Peoples` Friendship University of Russia  
named after Patrice Lumumba,  
Moscow, the Russian Federation*

## **Construction of the Enzeli Port in Persia by the Russian Treasury at the Beginning of the 20<sup>th</sup> Century**

**Abstract.** This article focuses on the history of the modernization of the Persian port of Enzeli by the Russian Treasury, through which the main trade exchange between Russia and Persia took place in the early 20<sup>th</sup> century. The source base of the research is grounded in archival documents from the Ministry of Trade and Industry and the Ministry of Finance of the Russian State Historical Archive. These documents significantly expand our understanding of the construction process of a seaport under challenging environmental conditions in a foreign country. The aim of this study is to assess the outcomes of Russia's efforts in terms of increasing the cargo turnover at the Enzeli Port. The author concludes that despite various difficulties, Russian specialists succeeded in fulfilling their tasks and constructing a port that met contemporary requirements: not only shallow-draft vessels but also medium-draft ships were able to enter the port and carry out loading and unloading operations. Although not all issues were resolved by the time the port was operational, the achieved results undoubtedly contributed to an

increase in the number of steamships entering the port, which in turn led to an enhancement in the cargo turnover between the two neighboring states.

**Keywords.** Russo-Persian relations, Russo-Iranian relations, economic history, history of Russian entrepreneurship, Enzeli-Tehran Road Company, Russo-Iranian cross-border region, Caspian region.

**Funding.** This research was conducted with the support of the Russian Science Foundation grant No. 24-28-00648 "Development of Economic Infrastructure in the Russo-Iranian Cross-border Region (Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century)", <https://rscf.ru/project/24-28-00648/>.

**Article info.** Received August 04, 2024; accepted September 24, 2024; available online September 30, 2024.

## Введение

В представлении высших чинов царской бюрократии рубежа XIX–XX вв. Персия являлась важным объектом российских внешнеполитических интересов. За право контроля ее северных районов Российской империи приходилось вести жесткое соперничество с Великобританией и Германией. Каждая из указанных стран проводила в жизнь свою программу по развитию в этом государстве экономической инфраструктуры, которая рассматривалась в качестве инструмента укрепления своих внешнеполитических позиций. За счет совершенствования экономической инфраструктуры улучшались условия транспортировки товаров и как правило это вело к увеличению объема товарооборота между государствами, а, следовательно, происходило и их политическое сближение.

В рамках торговых отношений между Россией и Персией ключевую роль играл порт Энзели, через который происходила основная перевалка товаров двух государств. В настоящее время он сохраняет большую значимость в экспортно-импортных операциях между Российской Федерацией и Исламской Республикой Иран, усилив свою роль в рамках функционирования международного транспортного коридора «Север – Юг».

История империалистического соперничества в Персии уже получила свое освещение как в отечественной [1–4], так и зарубежной историографии [5–8]. Отдельное внимание в рамках данной проблематики было уделено также и вопросу возведения инфраструктурных объектов. Исследователь Б.В. Ананьич рассмотрел его через деятельность Учетно-ссудного банка Персии, активно участвовавшего в прокладке шоссейных дорог и железнодорожных магистралей [9]. Проблеме борьбы великих держав за концессии на строительство объектов экономической инфраструктуры касаются также исследователи Ф. Казем-Заде [10] и З.А. Арабаджян [11]. В работах А.Е. Абрамова [12; 13] и И.К. Павловой [14] отдельное внимание получил вопрос возведения и реконструкции Энзелийского порта. Однако формат изданий, в которых были опубликованы статьи, не позволил авторам раскрыть в полной мере содержание процесса его модернизации.

Введение в научный оборот делопроизводственных материалов, хранящихся в Российском государственном историческом архиве, позволит значительно расширить наше представление о масштабе проведенных российскими специалистами работ по реконструкции Энзелийского порта, призванного улучшить логистические условия российско-персидской торговли и повысить товарооборот двух соседних государств. Источниковую базу исследования составили документы фондов «Отделы торгового мореплавания и торговых портов Министерства торговли и промышленности» (Ф. 95), «Комитет финансов» (Ф. 563) и «Учетно-ссудный банк Персии Министерства финансов» (Ф. 600).

## Основная часть

Город Энзели лежит у устья одноименного залива, получившего свое второе название — Мурдаб (неподвижная вода). Он состоит из двух частей: первая,

старый Энзели, расположена на западном берегу Энзелийского пролива. В конце XIX в. здесь находился базар, пристань и таможня для вывоза товаров. На восточном же берегу находится восточная часть города, так называемая Казьянская сторона. Здесь размещалась портовая часть и таможня со складскими помещениями. К казьянским пристаням доставлялись привозимые из России товары, которые отсюда отправлялись в глубь Персии — в города Казвин, Решт и Тегеран [15, с. 12–13, 15].

Вход в залив постоянно заносился песком, из-за чего пройти через образовавшиеся подводные мели могли лишь суда с осадкой не более 7 футов. Более глубоко сидящие суда вынуждены были стоять на открытом внешнем рейде. Их сообщение с берегом обеспечивалось небольшими персидскими лодками-киржими, на которые перегружались грузы и пассажиры. При северном ветре поднимался сильный бурун, и всякая коммуникация судна с берегом прекращалась. Пароходы, чтобы избежать опасности быть выброшенными на мель, уходили далеко в море или к острову Сара [16, с. 47].

Энзелийский бар, из-за изменчивости своего очертания и внезапности начала бурунов, считался самым опасным на всем побережье Каспийского моря. У Энзели гибло гораздо больше лодок и товаров, чем во всех остальных портах Персии [16, с. 48]. В одной из статей российской газеты «Утро России» содержалась следующая зарисовка этого опасного места: «Десятки судов больших, сотни мелких барж и не одна человеческая жизнь затоплены в этом проклятом месте, но море не успокаивалось, оно требовало новых жертв, заносило старые песком; люди со своими ничтожными средствами бессильны были что-либо сделать...»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Наши «торговые» мореплаватели // Утро России. 1911. 14 янв.

Существовавшие проблемы, связанные с подходом к берегу, пагубно сказывались на ходе российско-персидской торговли и привлекли внимание российского правительства. Уже с начала 1890-х гг. оно приступило к обсуждению многочисленных проектов модернизации порта. Наконец, 8 и 13 июня 1903 г. были подписаны Высочайшие повеления, согласно которым Обществу Энзели-Тегеранской дороги «было разрешено произвести работы» по устройству Энзелийского порта на сумму 1 млн 200 тыс. руб.<sup>2</sup>

Модернизация порта подразумевала под собой углубление дна пролива, сооружение деревянно-каменных молов — Восточного и Западного, — а также установку маяка.

1 января 1904 г. заведующим Энзелийского порта для его модернизации был назначен инженер Ф.А. Султанов, после чего начались первые подготовительные работы [12, с. 152–153]. К 1905 г. уже была возведена береговая часть Восточного мола протяженностью 103 сажень<sup>3</sup>. Картина разворачивавшихся строительных работ описывалась в российской прессе следующим образом: «Запестрели берега персидской Венеции — Энзели и ее апельсиновые рощи комфортабельными постройками портовых заправил, жалкими грязными лачугами портовых рабочих, расцвелились русскими флагами различных канцелярий...»<sup>4</sup>.

В дальнейшем непростое дело по строительству порта продолжил в качестве нового заведующего бывший помощник Ф.А. Султанова инженер В.Л. Тагиев. В одной из своих депеш он сообщал, что при выполнении строительных работ в Энзелийском порте необходимо было предусматривать неблагоприятные природные явления: бурный, особенно в осенние и

<sup>2</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 563. Оп. 2. Д. 470. Л. 3.

<sup>3</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2105. Л. 10 об.

<sup>4</sup> Наши «торговые» мореплаватели...

зимние месяцы, открытый рейд, на котором возводились портовые сооружения, обильное выпадение в районе Гиляна атмосферных осадков, тонкий, песчаный, крайне подвижный грунт морского бара в устье Энзелийского пролива, где располагались молы. Под влиянием часто изменявшихся в своем направлении быстрых течений в проливе и действия донной волны на бар морской грунт легко перемешивался, вследствие чего для возводимых сооружений не имелось устойчивого основания. Принимая во внимание изложенные условия, необходимо было вести работу в благоприятные погодные сезоны и продолжать ее, во избежание подмыва свай, безостановочно. Такой прием мог быть осуществимым лишь при достаточном наличии каменного материала для загрузки молов<sup>5</sup>.

Но как раз это условие стало одним из главных препятствий, которое потребовало серьезных усилий для его преодоления. В самом Энзели камень отсутствовал. В связи с этим были рассмотрены два варианта его доставки — либо из Баку, либо из Красноводска. Камень в Баку обходился около 50-60 руб., но он был невысокого качества и маловесен, между тем как для морских сооружений требовался именно тяжеловесный камень. Красноводский камень обладал необходимыми качествами, но был слишком дорог — около 100 руб. за кубический сажень и доставка его в Энзели при частых бурях в Каспийском море представляла бы большие неудобства. К счастью, через некоторое время удалось разыскать камень в пределах Персии — в с. Пунель на расстоянии более 35 верст от места ведения портовых работ<sup>6</sup>. Транспортировка камня от туда была сопряжена с большими трудностями из-за дальнего расстояния и сложностями при совершении перегрузочных операций. Вследствие этого и революционной ситуации в Персии (Конституционной рево-

<sup>5</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2108. Л. 1-1 об.

<sup>6</sup> Там же. Ф. 600. Оп. 10. Д. 276. Л. 174 об.

люции 1905–1911 гг.) желавших получить подряд на перевозку строительного материала оказалось очень немного. Прошло достаточно много времени прежде, чем подрядчик был найден. Им оказался инженер Г.В. Платонов, показавшийся достаточно надежным партнером заведующему постройкой Энзелийского порта. Он пользовался хорошей репутацией, большим кредитом в Учетно-ссудном банке и имел опыт выполнения в Персии нескольких подрядов на крупные суммы. Можно было ожидать, что дело пойдет успешно, однако, к сожалению, Платонов не рассчитал денежных средств, потребовавшихся для организации дела, и не справился с поставленной задачей. Принятое им решение о строительстве железной дороги для перевозки камня затянулось, и предприятие стало приносить убытки. Далее вести его Платонов не мог и, по постановлению местного суда, 24 июля 1909 г. предприятие было передано в ведение Главного управления торгового мореплавания и портов<sup>7</sup>.

Работа инженера Г.В. Платонова перешла в руки указанного ведомства в самом плачевном состоянии. Карьеры не были достаточно устроены и оборудованы помещениями для рабочих. Железная дорога, вследствие слабости полотна, плохой балластировки и отсутствия надлежащего ремонта была расстроена, подвижной состав в значительной степени неисправен. Эстакада в Энзелийском заливе во многих местах просела и представляла опасность для движения груженых поездов; шпалы и деревянные мосты, несмотря на непродолжительный срок службы, оказались уже прогнившими; буксирный паровоз находился в бездействии, так как его котел не держал пара; емкостей для перевозки камня по заливу было недостаточно.

Проблемы усугубились летом из-за начала малярии, которая к августу 1909 г. достигла в Пунели небывалых размеров и выработка камня почти прекратилась.

<sup>7</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2108. Л. 2–2 об.

лась. Лишь осенью портовые рабочие стали получать камень на относительно регулярной основе. Но и тогда сроки поставок периодически нарушались из-за непогоды<sup>8</sup>.

Строительство Восточного мола, из-за задержек поставки камня, пришлось сдвинуть по срокам проведения и проводить в чрезвычайно неблагоприятное время года. Между тем оставлять объект незаконченным было нельзя. Работа велась круглые сутки. Также потребовались дополнительные усилия для защиты деревянных частей мола от разрушения морской стихией. Они постоянно укреплялись особыми защитами по дну от вымывания и крепями от разлома<sup>9</sup>.

Наконец, постройка порта завершилась. Это произошло 15 июля 1910 г. А в 1911 г. строительные объекты были осмотрены особой комиссией под председательством действительного статского советника Наумова. Произведенные комиссией проверочные промеры показали, что в отношении глубины входа в порт устройством защитных сооружений (молв) и последующим землечерпанием достигнуты результаты, предполагавшиеся проектными заданиями: во входе и по всему бару против входа вне молв получена глубина 14 и более футов. Такая же глубина имела и при очень низком уровне в наиболее узкой части фарватера. В то же время была установлена ее недостаточность для прохождения судов с более значительной осадкой к пристаням Казвинской стороны, которые отделялись от 14-футового фарватера сплошной мелью шириной около 60 саженей и глубиной в 10 футов от ординара (ординар — средний многолетний уровень воды в водоемах)<sup>10</sup>.

Таким образом, при современном состоянии порта в него могли входить, даже при низком уровне воды,

<sup>8</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2108. Л. 3–3 об.

<sup>9</sup> Там же. Л. 4.

<sup>10</sup> Там же. Д. 2110. Л. 26.

суда с осадкой до 12,5 футов. Однако при значительном волнении почти все они не решались направляться во внутренний бассейн из-за опасения потерпеть аварию в фарватере проходившем близко к Западному молу, сбившись с него или ударившись о дно<sup>11</sup>. В такие дни все погрузочно-разгрузочные работы были связаны с большим риском для товаров и людей. В газете «Утро России» следующим образом описывается данная ситуация: «...не раз бывало, что целые тюки товаров поглощаются волнами, если грузчики не приносятся спустить с борта грузы в то время, когда принимающая баржа подбрасывается волнами вверх к самому борту, а не в тот момент, когда она, как в пропасть, опускается вниз»<sup>12</sup>.

Точно также и пассажиры, пересаживаясь с корабля на местные лодки должны были ожидать, чтобы волны подбросили киржим вверх, чтобы быть подхваченным матросами. Такая пересадка могла стоить пассажирам жизни. «...но горе тому, кто сорвется или неудачно ухватится: он изведает сладость морских купаний или даже смерти», — горько иронизировал автор статьи об Энзелийском порте<sup>13</sup>.

Также комиссия отметила, что береговая часть Восточного мола подверглась гниению и нуждалась в капитальном ремонте. Некоторые постройки, возведенные в 1905 и 1906 гг. на Казьянском берегу (два теплых барака, для персидских рабочих, и пристань) требовали основательной перестройки или даже сноса<sup>14</sup>.

По результатам осмотра комиссии был намечен список дальнейших работ. Вследствие крайне влажного климата в Энзели, где деревянные части на открытом воздухе быстро подвергаются процессу гниения, комиссия сочла необходимым заменить верхние

<sup>11</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2110. Л. 26.

<sup>12</sup> Наши «торговые» мореплаватели...

<sup>13</sup> Там же.

<sup>14</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2105. Л. 10 об. — 11 об.

надводные части моллов каменной кладкой. Стоимость этой замены определялась общей суммой около 400 тыс. руб., которую было решено распределить на пять лет по 80 тыс. руб. в год, начиная с 1912 г. Завершить же финансирование планировалось к 1917 г.

Для обеспечения безопасности прохода судов в порт в любую погоду глубину входа в залив в месте образования бурунов было предписано сделать не менее 18 футов. Для создания свободного подхода всех судов к пристаням Казьянской стороны комиссия признала необходимым произвести дноуглубительные работы на месте мели, преграждавшей доступ к пристаням для судов с осадкою более 9 футов, доведя глубину не менее как до 14 футов на пространстве, достаточном для маневрирования судов<sup>15</sup>.

Таким образом, в 1911 г. работы по совершенствованию порта продолжались. Лишь 1 января 1912 г. объект был сдан в ведение Общества Энзели-Тегеранской дороги. Показанные по балансу расходы на его сооружение (1 351 939 руб. 71 коп.) к этому времени превысили назначенную по расценочной ведомости их стоимость (1 200 000 руб.) на 151 939 руб. 71 коп. Данное превышение состояло из двух сумм: 35 486 руб. 43 коп. были использованы собственно на строительные нужды (в первую очередь, на заготовку камня); 116 453 руб. 28 коп. были израсходованы на содержание сооружений и администрации порта со времени окончания работ порта по день передачи порта в ведение Общества Энзели-Тегеранской дороги, а также на составление отчета и выдачу служащим пособий на обратный проезд<sup>16</sup>.

Официальное открытие порта состоялось 10 января 1912 г.<sup>17</sup>. В потраченные к этому времени на его обустройство средства не вошли статьи, предусматривавшие возведение таких строений как амбары, склады и

<sup>15</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2110. Л. 23–23 об.

<sup>16</sup> Там же. Д. 2105. Л. 10 об. — 11 об.

<sup>17</sup> Там же. Ф. 600. Оп. 10. Д. 276. Л. 174.

пр., хотя потребность в них ощущалась очень острая. В частности, комиссия, в свое время, отметила крайнюю недостаточность пристаней на Казьянском берегу Энзелийского порта. Из тех, которые были, две (с причалами длиной в 9 и 12 саженей) принадлежали персидской таможне, а третья (с причалом длиной 15 саженей) — обществу «Кавказ и Меркурий». Комиссией была отмечена необходимость в строительстве дополнительной пристани с железобетонным настилом с длиной причала в 30 саженей. Однако реализация данной рекомендации была осложнена тем обстоятельством, что, согласно статье 3 выданной шахом концессии, устройство набережной и пристаней должно было осуществляться средствами персидского правительства<sup>18</sup>. Последнее, при этом, вкладывать деньги в развитие собственного инфраструктурного объекта не спешило.

Тем не менее обустройство порта все же велось. Это происходило за счет приобретения концессий у шаха российскими предприятиями. Так, фирмы Хоштария и Лианозовых смогли таким способом провести электричество [12, с. 25]. Основной же объем строительных работ проводило Общество Энзели-Тегеранской дороги, получившее порт в эксплуатацию 1 января 1912 г. Согласно статье 2 концессии, за пользование портом Общество стало взимать с входивших в него судов денежный сбор<sup>19</sup>. Эти средства тратились в том числе и на развитие портовой инфраструктуры. Командированный весной 1915 г. инженер К.С. Подгурский писал в своем отчете о весьма интенсивно проводившихся в это время работах. В частности, он сообщал об успешном проведении замены деревянной части молов каменной. К моменту его прибытия в Энзели, осуществлялись уже работы третьей очереди<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2110. Л. 24 об. — 25.

<sup>19</sup> Там же. Ф. 563. Оп. 2. Д. 470. Л. 7.

<sup>20</sup> Там же. Ф. 600. Оп. 10. Д. 276. Л. 174.

Для поддержания необходимой глубины в фарватере, периодически заносимого морскими и речными течениями, в проливе действовал «самотвозящий землесос», изготовленный в 1913 г в Голландии и доставленный в Энзели в конце 1914 г. Журнал работы землесоса показывал, что с каждым месяцем, по мере того как обслуживавшая его команда приобретала опыт, продуктивность работы землесоса повышалась и к 1915 г. он стал удовлетворять потребности порта уже в достаточном объеме<sup>21</sup>.

Кардинальным образом изменилась также и социальная инфраструктура. Ее обустройство имело чрезвычайно важное значение в связи с острой потребностью в привлечении российских рабочих из-за малой производительности местных персидских мастеров. На Казьянском берегу для них были выстроены жилые помещения. Холостые гастарбайтеры жили в общих комнатах с нарами, семейные же заселялись в отдельные квартиры. В одном из жилых домов помещалась столовая. Также на портовой территории была выстроена больница с квартирой для врача. В 1915 г. была закончена постройка русской школы с трехлетним курсом, соответствовавшим двухклассным приходским училищам в России. По словам К.С. Подгурского, здание представляло собой монументальную постройку, «достойную носить название “Русской школы”»<sup>22</sup>.

Движение судов в Энзелийском порте постоянно увеличивалось. Если в 1908/09 г. сюда прибыло 554 судна вместимостью 164 113 тонн, то в 1909/10 г. — 620 пароходов вместимостью в 200 688 тонн и 63 парусных судов вместимостью в 11 269 тонн [17, с. 38]. В 1911/12 г. в порт Энзели зашло уже 749 российских судов с тоннажем 280 873 пудов (691 парохода и 58 парусников) [18, с. 52].

<sup>21</sup> РГИА. Ф. 600. Оп. 10. Д. 276. Л. 175.

<sup>22</sup> Там же. Л. 174 об., 175 об.

Как видим, и по числу судов и по тоннажу Энзелийский порт превращался во все более оживленный логистический узел. Вот как описывал современник портовую жизнь этого периода: «Весь берег моря и берега протока заставлены большими и малыми судами, а к пароходу устремляется целая флотилия мелких лодок-кулазов с пассажирами и за пассажирами; они окрашены в голубой, красный и другие цвета, и на многих из них установлены небольшие тенты. ... В общем весь этот пейзаж чрезвычайно оригинален и красив и носит отпечаток настоящего юга, перенося мысленно к берегам Босфора» [17, с. 37].

Что касается показателей грузооборота Энзелийского порта, то до начала строительных работ, в первой половине 1890-х гг., он составлял только 6–7 млн пудов в год<sup>23</sup>. Ко времени же завершения реконструкции, по данным за 1909/10 г., в Энзели было ввезено российских товаров в количестве 4,8 млн пудов и вывезено персидских — 5 млн пудов. Таким образом, грузооборот составил уже около 9,8 млн пудов [15, с. 85].

В 1911/12 г. размер грузооборота несколько повысился и достиг 10 млн пудов [17, с. 28]. Привоз в указанном году состоял из 1,8 млн пудов сахара, 1,5 млн пудов керосина и 1,5 млн пудов так называемых мануфактурных товаров, куда входили в первую очередь ткани, а также чай, железный, скобяной товар, сундуки, стекло, аптекарские и колониальные товары. Вывоз состоял из полу очищенного и неочищенного риса (около 2,4 млн пудов), сухих фруктов (600 тыс. пудов), сухих коконов (25 тыс. пудов), ковров, овчины, невыделанных кож (300–500 тыс. пудов), брусков пальмы и других деревьев (свыше 40 тыс. пудов), рыбы (от 100–200 тыс. пудов) [17, с. 28].

В 1912/13 г. грузооборот в Энзели вновь увеличился и достиг уже 10,9 млн пудов грузов. Однако начавшаяся Первая мировая война остановила

<sup>23</sup> РГИА. Ф. 95. Оп. 2. Д. 922. Л. 28 об.

дальнейшее развитие поступательного процесса — в 1913/14 г. количество грузов сократилось до 9,7 млн пудов [12, с. 25].

### Заключение

К концу XIX в. Энзелийский порт являлся наиболее удобным пунктом южного побережья Каспийского моря в связи с возможностью отправки оттуда товаров сразу в несколько крупных городов Северной Персии. Между тем, несмотря на удобство береговой линии для причаливания большого количества судов, вход в порт был чрезвычайно затруднен из-за образования подводных мелей. Внимание российского правительства к данному обстоятельству привело к началу широкомасштабных строительных работ по устранению проблем, связанных с портовой логистикой. Данный процесс осуществлялся в непростых условиях: приходилось решать большое количество вопросов, связанных с доставкой строительных материалов, трудностями при поиске подрядчиков, острой нехваткой рабочих рук в период затяжных эпидемий, кратковременности благоприятного строительного периода в связи с началом сезона морских штормов, чрезвычайно большой подвижности песчаного дна и пр. Работы порой приходилось вести в экстремальных условиях, без права перерасхода отпущенных российской казной финансовых средств на возведение инфраструктурного объекта, находившегося на территории другого государства.

Сложность условий, их непохожесть на те, с которыми российские инженеры сталкивались у себя на родине, неизбежно приводили к недочетам, требовавших своего устранения. К чести российских специалистов, необходимо признать, отсутствие формального отношения к результатам строительства. Работы по совершенствованию порта продолжились не только после его сдачи в январе 1910 г., но и в дальнейшем,

включая и военный период. В результате на излете существования Российской империи в порту была решена проблема поддержания необходимой глубины фарватера для прохода и причаливания судов, улучшилась портовая инфраструктура, где значительное место получили также объекты социального характера — жилые помещения для рабочих, столовая, больница, школа.

Наконец, главным показателем, демонстрировавшим результативность усилий российского стороны, был, конечно, рост российско-персидского товарооборота в Энзели, ставшего самым первым современным портом на каспийском побережье Персии.

### Список использованной литературы

1. Игнатъев А.В. Русско-английские отношения накануне первой мировой войны (1908–1914) / А.В. Игнатъев. — Москва : Соцэгиз, 1962. — 244 с.
2. Истягин Л.Г. Германское проникновение в Иран и русско-германские противоречия накануне первой мировой войны / Л.Г. Истягин. — Москва : Наука, 1979. — 221 с.
3. Ларин А.Б. Незадолго до бури: Россия и Британия в Иране в 1913 г. / А.Б. Ларин. — DOI 10.18254/S207987840013829-0. — EDN COTKUW // Электронный научно-образовательный журнал «История». — 2021. — Т. 12, № 1 (99).
4. Нерода Е.Ю. Российско-германское экономическое соперничество в Персии в начале XX в. / Е.Ю. Нерода, Г.Г. Корноухова. — EDN YVIBLM // Международная безопасность и российская армия: история и современность. К 80-летию победы в Сталинградской битве : материалы XXV Всерос. науч. конф., Москва, 19 апр. 2023 г. — Москва, 2023. — С. 48–55.
5. Kazemzadeh F. Russia and the Middle East / F. Kazemzadeh // Russian Foreign Policy-Essays in Historical Perspective. — New Haven; London : Yale University Press, 1962. — P. 489–530.
6. Behraves M. The Formative Years of Anglo-Iranian Relations (1907–1953): Colonial Scramble for Iran and Its Political Legacy / M. Behraves // DOMES : Digest of Middle East Studies. — 2012. — No. 2. — P. 386–400.
7. Khatib-Shahidi R.A. German Foreign Policy Towards Iran Before World War I: Political Relations, Economic Influence and

the National Bank of Persia / R.A. Khatib-Shahidi. — London : I.B. Tauris, 2013. — 241 p.

8. Firdous N. Anglo-Russian Imperialism in Iran / N. Firdous // Proceedings of the Indian History Congress. — 2017. — Vol. 78. — P. 864-868.

9. Ананьич Б.В. Учетно-ссудный банк Персии 1894-1907 / Б.В. Ананьич // Монополии и иностранный капитал в России : сб. тр. / ред. М.П. Вяткин]. — Москва ; Ленинград, 1962. — С. 274-314.

10. Казем-Заде Ф. Борьба за влияние в Персии. Дипломатическое противостояние России и Англии / Ф. Казем-Заде. — Москва : Центрполиграф, 2004. — 315 с.

11. Арабаджян З.А. Восточная Персия как арена соперничества и возможного сотрудничества России и Великобритании в конце XIX — начале XX в. / З.А. Арабаджян. — DOI 10.18254/S268684310029242-4. — EDN IDPQAQ // Восточный курьер. — 2023. — № 4. — С. 196-206.

12. Абрамов А.Е. Реконструкция Энзелийского порта и ее значение в освоении Ирана русским капиталом (1895-1914) / А.Е. Абрамов // Манускрипт. — 2018. — № 7 (93). — С. 22-27.

13. Абрамов А.Е. Энзелийский порт в системе русско-иранских отношений в начальный период «мирного завоевания Персии» Россией (50-60-е гг. XIX века) / А.Е. Абрамов. — EDN CPUMTY // Европейский журнал социальных наук. — 2018. — № 6. — С. 84-90.

14. Павлова И.К. О начале морских пассажирских и коммерческих перевозок по Каспию / И.К. Павлова. — EDN MFHPRGM // Доклады XXXI Международного конгресса по источниковедению и историографии стран Азии и Африки. Россия и Восток : сб. тр. — Санкт-Петербург, 2022. — С. 146-158.

15. Шавров Н.Н. Судходство и торговля в южной части Каспия / Н.Н. Шавров. — Санкт-Петербург : Тип. Усманова, 1912. — 176 с.

16. Томара М.Л. Экономическое положение Персии / М.Л. Томара. — Санкт-Петербург : тип. В. Киришбаума, 1895. — 172 с.

17. Шавров Н.Н. Персидское побережье Каспийского моря, его производительность и торговля Записки Кавказского отдела Русского географического общества / Н.Н. Шавров. — Тифлис : тип. К.П. Козловского, 1913. — Кн. 26, вып. 10. — 93 с.

18. Кассис Ж.Я. Экономическое положение современной Персии : Торг. и фин. интересы России на перс. рынке :


[Отчет о командировке в Персию слушателя Ж.Я. Кассиса] / Ж.Я. Кассис. — Киев : тип. И.И. Чоколова, 1915. — 154 с.

## References


1. Ignat'ev A.V. *Russo-British Relations on the Eve of the First World War (1908–1914)*. Moscow, Sotsehgiz Publ., 1962. 244 p.
2. Istyagin L.G. *German Penetration into Iran and Russo-German Contradictions on the Eve of the First World War*. Moscow, Nauka Publ., 1979. 221 p.
3. Larin A.B. Before the Storm: Russia and Britain in Iran in 1913. *Istoriya= History*, 2021, vol. 12, no. 1, pp. 19. (In Russian). EDN: COTKUW. DOI: 10.18254/S207987840013829-0.
4. Neroda E.YU., Kornoukhova G.G. Russo-German Economic Rivalry in Persia in the Early 20<sup>th</sup> Century. *International Security and the Russian Army: History and Contemporary Perspectives. On the 80<sup>th</sup> Anniversary of the Victory in the Battle of Stalingrad. Materials of International Scientific Conference, Irkutsk, April 23, 2016*. Irkutsk, 2016, pp. 213–222. (In Russian). EDN: YVIBLM.
5. Kazemzadeh F. Russia and the Middle East. *Russian Foreign Policy-Essays in Historical Perspective*, New Haven, London, Yale University Press, 1962, pp. 489–530.
6. Behravesht M. The Formative Years of Anglo-Iranian Relations (1907–1953): Colonial Scramble for Iran and Its Political Legacy. *DOMES : Digest of Middle East Studies*, 2012, no. 2, pp. 386–400.
7. Khatib-Shahidi R.A. *German Foreign Policy Towards Iran before World War I: Political Relations, Economic Influence and the National Bank of Persia*. London, I.B. Tauris, 2013. 241 p.
8. Firdous N. Anglo-Russian Imperialism in Iran. *Proceedings of the Indian History Congress*, 2017, vol. 78, pp. 864–868.
9. Anan'ich B.V. The Persian Discount and Loan Bank (1894–1907). In Vyatkin M.P. (ed.). *Monopolies and Foreign Capital in Russia. Collected Papers*. Moscow, Leningrad, 1962, pp. 274–314. (In Russian).
10. Kazem-Zade F. *The Struggle for Influence in Persia. Diplomatic Confrontation Between Russia and England*. Moscow, Tsentrpoligraf Publ., 2004. 315 p.
11. Arabadzhyan Z.A. Eastern Persia as an Arena of Rivalry and Possible Cooperation between Russia and the United Kingdom in the Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries. *Vostochnyi kur'er = Oriental Courier*. (In Russian). EDN: IDPQAQ. DOI: 10.18254/S268684310029242-4.

12. Abramov A.E. The Reconstruction of the Enzeli Port and Its Significance in the Expansion of Russian Capital into Iran (1895–1914). *Manuskript*, 2018, no. 7, pp. 22–27. (In Russian).
13. Abramov A.E. Anzali Port in the System of the Russian-Iranian Relations During the Initial Stage of “Peaceful Conquest of Persia” By Russia (The 50–60<sup>th</sup> of the 19<sup>th</sup> Century). *Evropeiskii zhurnal sotsial'nykh nauk = European Social Science Journal*, 2018, no. 6, pp. 84–90. (In Russian). EDN: CPUMTY.
14. Pavlova I.K. On the Beginning of Maritime Passenger and Commercial Transport Across the Caspian Sea. In *Proceedings of the 31<sup>st</sup> International Congress on Source Studies and Historiography of Asian and African Countries. Collected Papers*. Saint Petersburg, 2022, pp. 146–158. (In Russian). EDN: MFHPGM.
15. Shavrov N.N. *Shipping and Trade in the Southern Caspian*. Saint Petersburg, Usmanov Publ., 1912. 176 p.
16. Tomara M.L. *The Economic Situation of Persia*. Saint Petersburg, V. Kirshbauma Publ., 1895. 172 p.
17. Shavrov N.N. *The Persian Coast of the Caspian Sea, Its Productivity, and Trade. Notes of the Caucasian Department of the Russian Geographical Society*. Tiflis, K.P. Kozlovskogo Publ., 1913, book 26, iss. 10, 93 p.
18. Kassis Zh.Ya. *The Economic Situation of Modern Persia: Russia's Trade and Financial Interests in the Persian Market. [Report on a Business Trip to Persia by the Student J.Y. Kassis]*. Kiev, I.I. Chokolova Publ., 1915. 154 p.

### Информация об авторе

Корноухова Гадия Гизатуллаевна — кандидат исторических наук, доцент, старший научный сотрудник, кафедра истории России, Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы, г. Москва, Российская Федерация; e-mail: kornoukhova-gg@rudn.ru.  <https://orcid.org/0000-0002-7553-1856>; SPIN-код: 1256-9117, AuthorID РИНЦ: 351469.

### Author

Gadilya G. Kornoukhova — Ph.D. in History, Associate Professor, Senior Researcher, Department of Russian History, Peoples' Friendship University of Russia named after Patrice Lumumba, Moscow, the Russian Federation; e-mail: kornoukhova-gg@rudn.ru.  <https://orcid.org/0000-0002-7553-1856>; SPIN-Code: 1256-9117, AuthorID RSCI: 351469.

**Для цитирования**

Корноухова Г.Г. Строительство Энзелийского порта в Персии российской казны в начале XX в. / Г.Г. Корноухова. — DOI 10.17150/2308-2488.2024.25(3).434-453. — EDN OYFFLS // Историко-экономические исследования. — 2024. — Т. 25, № 3. — С. 434–453.

**For Citation**

Kornoukhova G.G. Construction of the Enzeli Port in Persia by the Russian Treasury at the Beginning of the 20<sup>th</sup> Century. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2024, vol. 25, no. 3, pp. 434–453. (In Russian). EDN: OYFFLS. DOI: 10.17150/2308-2488.2024.25(3).434-453.