

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2018-7.2>

Абрамов Алексей Евгеньевич

РЕКОНСТРУКЦИЯ ЭНЗЕЛИЙСКОГО ПОРТА И ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ В ОСВОЕНИИ ИРАНА РУССКИМ КАПИТАЛОМ (1895-1914 ГГ.)

В статье исследуется малоизученная проблема: определение роли города Энзели (провинция Гилян) в расширении русского экономического и политического влияния в прикаспийском Иране в конце XIX - начале XX века. Основное внимание уделено характеристике, полученной в 1895 г. московским предпринимателем Л. С. Поляковым, концессии на реконструкцию Энзелийского порта и прилегающих территорий. Отмечается, что этот проект встраивается в единую систему русской концессионной политики в стране. Анализируются результаты и значение реконструкции Энзелийского порта в контексте укрепления России в северных провинциях Ирана.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/9/2018/7/2.html

Источник

Манускрипт

Тамбов: Грамота, 2018. № 7(93) С. 22-27. ISSN 2618-9690.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/9.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/9/2018/7/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

ИСТОРИЯ

УДК 94(470+571)

Дата поступления рукописи: 27.05.2018

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2018-7.2>

В статье исследуется малоизученная проблема: определение роли города Энзели (провинция Гилян) в расширении русского экономического и политического влияния в прикаспийском Иране в конце XIX – начале XX века. Основное внимание уделено характеристике, полученной в 1895 г. московским предпринимателем Л. С. Поляковым, концессии на реконструкцию Энзелийского порта и прилегающих территорий. Отмечается, что этот проект встраивается в единую систему русской концессионной политики в стране. Анализируются результаты и значение реконструкции Энзелийского порта в контексте укрепления России в северных провинциях Ирана.

Ключевые слова и фразы: прикаспийский Иран; реконструкция Энзелийского порта; русский торгово-промышленный капитал в Иране; политика государственного протекционизма; русские дорожные концессии в Иране; Общество Энзели-Тегеранской дороги; Л. С. Поляков.

Абрамов Алексей Евгеньевич, к.ю.н.

Владимирский государственный университет имени А. Г. и Н. Г. Столетовых
abramovalev@mail.ru

РЕКОНСТРУКЦИЯ ЭНЗЕЛИЙСКОГО ПОРТА И ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ В ОСВОЕНИИ ИРАНА РУССКИМ КАПИТАЛОМ (1895-1914 ГГ.)

Энзелийский порт – самый удобный из каспийских иранских портов – занимал особое место в политике Российской империи на Южном Каспии и Иране в целом: именно ему выпала роль быть важнейшим центром укрепления российского присутствия в северных и центральных провинциях Ирана в последнем десятилетии XIX – начале XX века. В данном контексте представляется важным определить значение Энзели в осуществлении русской колониальной политики в каджарском Иране, а также выявить степень влияния проведенной в Энзелийском порту реконструкции (1895-1913 гг.) на усиление русского присутствия в этой стране.

Проблемы русского проникновения в Иран в конце XIX – начале XX в. получили широкое освещение в отечественной историографии: в этой связи необходимо выделить труды Л. М. Кулагиной, Б. В. Ананьича, Е. З. Грачевой, А. В. Мартыненко, А. Б. Широкограда. Однако следует отметить отсутствие специальных работ, в которых бы исследовались место и роль отдельных портов в системе российско-иранских экономических, политических, военных, культурных связей в рассматриваемый период. Источниковая база, позволяющая охарактеризовать русско-иранские отношения через Энзели в связи с переоборудованием данного порта, достаточно широка: от протоколов правительственных совещаний и донесений русских дипломатов о событиях в Иране до подробных экономических и военных отчетов, а также путевых заметок, составленных русскими официальными и частными лицами.

Начиная с 80-х гг. XIX в., активизируется российская колониальная политика в Средней Азии и Иране, который вплоть до подписания в 1907 г. русско-английского соглашения рассматривался в качестве сферы безусловного влияния Российской империи [7, с. 125-126]. В условиях конкуренции с европейскими державами (прежде всего, с Англией) русское правительство выбрало курс на всемерную (финансовую, дипломатическую, военную) поддержку русского частного капитала, осваивающего северные, граничащие с закавказскими губерниями иранские провинции (останы).

Усиление роли России было невозможно без получения от шахского правительства концессий на дорожное строительство и оборудование южнокаспийских портов. К 90-м гг. XIX в. наиболее значимыми концессионерами стали братья Поляковы – представители московских деловых кругов: Л. С. Поляков в 1889 г. основывает Товарищество промышленности и торговли в Персии и Средней Азии, а в следующем – Персидское страховое и транспортное общество; Я. С. Поляков в 1890 г. получает шахский фирман на организацию и деятельность Учетно-ссудного банка Персии [1, с. 40; 7, с. 132-133].

В 1893 г., решая вопрос о предоставлении Л. С. Полякову новой концессии на строительство и эксплуатацию Энзели-Казвинской колесной дороги, иранское правительство обязалось выдать создаваемому Обществу специальное разрешение на производство в Энзелийском заливе работ по углублению и очистке последнего с целью улучшения судоходства [16, с. 315].

7 ноября 1895 г. было подписано итоговое соглашение, по условиям которого Общество Энзели-Казвинской дороги получало от шаха ряд привилегий: право на модернизацию Энзелийского порта; возможность

установления от имени и с согласия шахского правительства правил для безопасного движения судов и их стоянки в Энзели; монополию на взимание денежного сбора с кораблей со времени окончания строительства до истечения срока концессии, который был определен 75 годами [14, с. 147-148].

Как отмечали современники, необходимость реконструкции Энзелийского порта диктовалась целым рядом причин:

1. Несмотря на наличие наиболее удобной на юге Каспия гавани, которую предоставлял Мурдаб (Энзелийский залив), крупные суда разгружались и загружались на рейде, так как вход в Мурдаб заграждался большими подводными мелями, а в самом заливе благодаря ветрам и наносам реки Пир-Базарки постоянно образовывался препятствующий швартовке бар [8, с. 19-20; 18, с. 75; 21, с. 47-48; 24, с. 17-18]. Энзелийский бар, часто меняющий свои очертания, считался самым опасным: здесь гибло лодок-киржимов и товаров больше, чем в других портах Ирана [21, с. 47-48].

2. В порту отсутствовали оборудованные причалы, доки и складские помещения, что затрудняло как разгрузку и погрузку судов, так и хранение товаров на берегу [24, с. 26].

3. За иранскими лодочниками (киржимщиками) сохранялась монополия на все грузовые и пассажирские перевозки в рамках порта, в результате чего плата за оказание услуг по перевозке варьировалась от 30 до 100 рублей, тогда как самый дорогой билет на пароход от Баку до Энзели стоил всего 12,5 рублей. Небезынтересно отметить, что пароходная компания «Кавказ и Меркурий» сделала попытку переломить создавшуюся ситуацию, однако после того, как один из принадлежавших ей киржимов с 17 пассажирами перевернулся, все лодки были проданы, а доставка грузов и пассажиров вновь оказалась в руках иранцев [16, с. 96]. Лишь к 1908 г. товарищество «Бюро персидских транспортов» (куда вошла и компания «Кавказ и Меркурий») уничтожило монополию иранских лодочников. Это явствует из донесения гялянского консула, который сообщает о забастовке киржимщиков, требовавших, чтобы «Бюро персидских транспортов» разгружало своими средствами только 30% грузов, а разгрузка остальных 70% осталась бы в руках иранцев [4, д. 779, л. 148, 154].

4. Поскольку Энзели – морские ворота Гилиана – играл важную роль в русско-иранском товарообороте, а морские перевозки являлись наиболее дешевыми и не требовали дополнительных затрат на подвод магистралей к иранским границам, обустройство порта оказывалось первостепенной задачей в деле упрочения влияния России в южнокаспийском регионе и насыщения иранских рынков русскими товарами.

Деятельность Общества Энзели-Тегеранской дороги с самого начала поддерживалась российским правительством, не только обеспечившим благосклонность к Обществу центральных и местных иранских властей, но и принявшим (в качестве ведущего акционера) самое непосредственное участие в осуществлении дорожных проектов. Столь же значимую поддержку Л. С. Поляков получил и в реализации концессии по реконструкции Энзелийского порта: 4 февраля 1890 г. в Петербурге состоялось Особое совещание царского правительства, одоббившее план по улучшению портовых сооружений в Энзели при одновременном соединении порта дорогой через Решт к Тегерану [2, с. 47]. А в 1904 г., то есть уже после начала работ, А. Н. Шпейер, новый посланник в Тегеране, получил от В. Н. Ламздорфа инструкцию, в которой предписывалось принять меры к беспрепятственному их продолжению [22, с. 34].

Следует подчеркнуть, что получение и реализация московскими капиталистами монопольных прав на реконструкцию порта шли в русле проводимой Россией политики, а сама концессия заняла важное место в системе мер, направленных на «капиталистическое завоевание Персии». Показательно, что на совещании, посвященном энзелийскому вопросу, присутствовали главы финансового и военного министерств. Такое представительство гарантировало и большую вероятность поддержки частного капитала казной (что в конечном счете и произошло), и возможность вооруженного вмешательства в иранские дела путем высадки десанта в Энзели в случае обострения отношений с Англией (именно на рубеже XIX-XX вв. участились поездки в Иран российских военных специалистов).

Работы по обустройству порта, как свидетельствуют наши источники, оказались более затратными, нежели это планировалось. Проект, предложенный инженером Ф. А. Султановым, предполагал, во-первых, строительство двух молов, соединяющих Мурдаб с открытым морем и блокирующих образование наносов, во-вторых, доведение фарватера в самом заливе до глубины, достаточной для прохождения по нему больших пароходов (как к Энзелийской, так и к Казьянской стороне). Затраты на осуществление всех работ оценивались суммой в 2 млн рублей [24, с. 20-22].

Однако в ходе начавшейся реконструкции в принятом к реализации проекте обнаружилось недостатки:

1. Углубление фарватера и строительство молов, несмотря на постоянную работу землечерпалки, не прекратили образования мелей, поэтому входящие в залив суда были вынуждены пользоваться услугами иранских лоцманов, а пароходы с осадкой более 11 футов по-прежнему разгружались и загружались на рейде, прибегая к помощи местных киржимщиков [18, с. 76; 19, с. 149].

2. Кардинальное переоборудование порта потребовало более значительного финансирования, нежели это предусматривалось в проекте. Еще в 1900 г. (до начала работ в порту) инженер В. А. Сахновский, который по поручению российского правительства изучил возможность железнодорожного строительства на севере Ирана, отмечал, что строительство молов и брекватера, подведение коммуникаций от Энзели к Решту, реновация всей портовой инфраструктуры обойдутся в сумму от 4 до 5 млн рублей (вдвое превысят проектную); если же учесть стоимость необходимых усовершенствований для пароходов и иных судов, то затраты достигнут 10 млн [16, с. 45].

Работа В. А. Сахновского стала очевидна к 1913 г., когда основной объем работ по реконструкции Энзелийского порта был завершен: только первоочередные мероприятия за первые шесть лет строительства стоили

около 1 300 тыс. рублей, из которых больше половины (700 тыс.) пошло на возведение молов [6, с. 19; 18, с. 75-76; 22, с. 34]. То есть, хотя истраченные на переоборудование порта суммы серьезным образом не превзошли проектные (в 2-2,5 млн рублей оценивают затраты Н. А. Соловкин и Н. Н. Шавров, посетившие Энзели после окончания его реконструкции [19, с. 9; 23, с. 35; 24, с. 21]), однако и порт не был полностью обустроен.

Критикуя результативность проведенных работ, генеральный консул иранского шаха в Петербурге Л. А. Собоинский отмечает: только на строительство молов необходимо было израсходовать 2,3-5 млн рублей, а не 700 тыс., как это было сделано, и выводить их до глубины 14-15 футов, одновременно сооружая волнолом [18, с. 76]. Надлежало учесть также и особенности погоды в Энзелийском районе: в донесении от 27 января 1906 г. гилианский консул С. П. Олферьев сообщает, что осенние штормы регулярно причиняли сооруженным к этому времени молам значительные повреждения [3, д. 2, л. 10 об. – 11], следовательно, само качество постройки оставляло желать лучшего.

Важно обратить внимание также на специфику финансирования всего энзелийского предприятия: основное финансирование за счет казны приходится на 1904 – первую половину 1905 г., тогда как с августа 1905 по сентябрь 1906 г. на Энзелийский порт, Энзели-Тегеранскую и Хамаданскую дороги в совокупности было отпущено (по отчетам В. Н. Ламздорфа и В. Н. Коковцева) лишь 49 тыс. рублей [2, с. 56, 61]. Уменьшение казенных выплат связано с трудностями, которые испытывала Россия в результате поражения в русско-японской войне и начавшейся революции 1905-1907 годов. Однако, несмотря на иранскую Конституционную революцию (1905-1911 гг.), напрямую затронувшую северные провинции страны, а также на изменение Петербургом курса в отношении Ирана после англо-русского соглашения по Среднему Востоку, уже в 1907 г. финансирование восстановилось практически в прежнем объеме (в среднем – 350 тыс. рублей ежегодно).

Интересно отметить, что, испытывая затруднения в средствах, Россия (через Министерство промышленности и торговли) предложила Ирану установить портовый попутный сбор со всех судов, проходящих через Энзели, но получила мотивированный отказ: поскольку Энзелийский порт нужен российским предпринимателям, обложению должны подлежать лишь русские суда [24, с. 51-52].

Если учесть, что по Туркманчайскому договору Каспийское море было открыто лишь для русского и иранского торговых флотов, то Иран вполне обоснованно отказывался оплачивать проходящие через Энзели внутренние перевозки, осуществлявшиеся в основном парусными кораблями и киржими. Вся внешняя торговля обслуживалась российскими пароходными фирмами, тогда как иранский пароходный флот состоял всего из 10 товарно-пассажирских судов с малой осадкой, приобретенных в 1900 г. у частных судовладельцев [9, с. 131].

Просчеты, допущенные Ф. А. Султановым, отразились не только на качестве работ, но и на их темпе: в первые годы реконструкция портовых сооружений продвигалась довольно медленно, что вызвало недовольство российского консульства в Гиляне и Министерства иностранных дел России [3, д. 1, л. 87, д. 2, л. 10 об.]. В результате этого уже реализующийся проект в 1905 г. был забракован технической комиссией в Петербурге и пересмотрен [Там же, д. 2, л. 11]. Кроме того, в Петербурге заинтересовались расходом казенных средств, отпущенных на реконструкцию порта, причем дело попало под контроль великого князя Александра Михайловича и Министерства финансов, отправивших в Энзели комиссию для производства ревизии [Там же, д. 1, л. 87 – 87 об.]. Сам Ф. А. Султанов был отозван и сменил инженером П. И. Балинским [Там же, д. 2, л. 10 – 10 об.].

Пересмотр проекта и смена инженера ускорили строительство: был углублен фарватер, вдоль берега поставлены маячные фонари, а в самом канале, ведущем с рейда в порт, – деревянные створные знаки [19, с. 145-146]. Однако трудности, связанные с заходом кораблей в Мурдаб и выходом из него, а также необходимость знания фарватера в самом заливе сохранили зависимость судовладельцев от иранских лоцманов. Наиболее остро это затронуло интересы России в период Конституционной революции, когда участились случаи отказа иранцев от выполнения лоцманских работ при доставке на берег российских войск и военных грузов, необходимых для подавления революционного движения на севере страны [11, с. 178-188; 17, с. 50-53; 25, с. 397-410]. После завершения революции для стабилизации движения судов в Мурдабе в 1912 г. иранские лоцманы организовали специальную артель, подчиняющуюся начальнику порта и осуществляющую сбор в 3 копейки с каждой тонны судна. Артель, гарантировав присылку лоцмана на каждое судно в любую погоду (за исключением шторма) и в любое время суток, закрепила за собой монополию на сопровождение пароходов по заливу [19, с. 149].

Тем не менее минимум отпущенных на реконструкцию средств не позволил решить проблему швартовки крупнотоннажных пароходов в самом Мурдабе. Чтобы окупить проведенные работы и поддерживать в порядке портовые сооружения, Министерство промышленности и торговли России попыталось ввести сбор в размере 80 копеек с каждой тонны парохода, швартуемого в Энзели (даже если загрузка его не была полной). Однако этот налог вызвал вполне обоснованное возмущение пароходоладельцев, в результате чего реализация данного проекта была отложена до января 1912 г. [24, с. 52]. С указанного года судовладельцы стали выплачивать 1,85 копейки с пуда привозимых и вывозимых товаров и 5 копеек с тонны каждого входящего в залив и выходящего из него парохода (то есть по 10 копеек с судна); от пароходного сбора *de jure* освобождались суда, выгружающиеся на рейде, однако *de facto* его выплачивали, поскольку он взимался с киржимов, буксируемых к берегу паровыми баркасами [19, с. 149, 152]. Учитывая, что с 1912 г. суммы, взимаемые на нужды порта, явно возросли по сравнению с предыдущим периодом, попробуем, используя данные персидских таможен, определить окупаемость проводимых работ (таблица составлена по: [5, с. 75-76; 19, с. 151; 20, с. 31]).

Таблица 1. Доходность Энзелийского порта в 1912-1914 гг. (по данным иранских таможен)

Годы	Количество грузов (ввоз и вывоз) в пудах	Попудный сбор с товаров в рублях	Общий тоннаж судов в тоннах	Сбор с судов в рублях	Общая сумма, полученная портом в рублях
1912/13	10 980 516	203 139,55	254 912	25 4912	228 630,75
1913/14	9 781 802	180 963,34	261 787	26 178,7	1207 142,04

Как видно из Таблицы 1, ежегодная прибыль, получаемая портом после введения новых сборов, превышала 200 тыс. рублей, то есть строительство порта могло окупиться только после 10 лет его эксплуатации. Однако следует иметь в виду, что к 1914 г. портовые работы нельзя было считать окончательно законченными: часть полученных средств тратилась на обслуживание и ремонт входных молв, а также на поддержание надлежащей глубины фарватера [19, с. 145]. Кроме того, проведение комплексных работ по улучшению Энзелийского порта предполагало переоборудование береговой полосы в Мурдабе и на рейде. Но, по свидетельству Н. Н. Шаврова, даже в 1912 г. порт не был снабжен ни погрузочной машинерией, ни складами (за исключением обществ «Кавказ и Меркурий» и «Восточное»), ни освещением (электрическое освещение появилось только накануне Первой мировой войны в результате деятельности фирм Хоштария и Лианозовых, получивших соответствующую концессию от шаха), ни дорогами, подходящими непосредственно к пристаням [24, с. 26].

Дороговизна проекта и явные просчеты в ходе его выполнения вызвали негативные отзывы о данном предприятии. Л. А. Собоцинский, отмечая «призрачную благотельность» Энзелийского порта, приводит мнение местного жителя: «Порт закончен и, конечно, как нужно было ожидать, дал результаты более отрицательные, чем положительные. Пароходы, как и встарь, при наличии волнения на море входить в залив не могут, ибо рискуют разбиться о молы и попасть на отмели. За счет последних непрерывно работает землесос» [18, с. 78]. Еще более категоричен Г. И. Тер-Гукасов: «К сожалению, по сравнению с 1898 годом, почти ровно ничего не сделано в этом направлении. Все начатые работы кончились полной неудачей» [20, с. 125].

Трудности, с которыми столкнулась Россия в ходе реконструкции Энзелийского порта, заставили ее вернуться к идее строительства железнодорожных линий в Северном Иране, которые соединили бы крупнейшие центры страны с русскими железными дорогами в Закавказье и Туркмении и, таким образом, образовали бы единую циркумкаспийскую сеть [19, с. 170]. В рамках темы исследования представляется важным выявить, могло ли сооружение железных дорог в Иране стать альтернативой реконструкции иранских портов на Каспии.

Как уже отмечалось, слабость русского торгово-промышленного капитала и его неспособность на равных конкурировать с западноевропейским вынудили российское правительство, подталкиваемое торгово-промышленной элитой, навязать иранскому правительству мораторий на железнодорожное строительство в общей сложности на 20 лет (соглашения 1890 и 1900 гг.) [11, с. 134-136; 12, с. 171-172; 15, с. 397-399]. Однако уже на рубеже столетий правительственные инженеры В. А. Сахновский и П. А. Риттих-Пальгрэн, учитывая военно-стратегические интересы Российской империи и запросы части московской и закавказской торговой буржуазии, проводят исследования на предмет продолжения российских закавказских и закаспийских железнодорожных линий по территории Ирана, а также рентабельности их предполагаемой прокладки.

Изыскания В. А. Сахновского выявили возможность проведения двух железнодорожных веток:

- 1) западнозакавказской (станция Кивраг Эриванской линии – таможня Шах-Тахты – Хой – Урмия – Тебриз; Джульфа – Тебриз);
- 2) восточнозакавказской (станция Алят Баку-Тифлисской линии – Сальяны – Ленкорань – Астара – Решт) с ответвлением от Решта до Энзели [13, с. 227-228; 16, с. II-III].

Планируемая В. А. Сахновским вторая линия могла бы стать альтернативой реконструкции Энзелийского порта: именно поэтому, когда в первые годы второго десятилетия XX в. стало ясно, что осуществленные в порту работы не достигли предполагаемых целей, вопрос об объединении всех южнокаспийских центров единой железнодорожной системой вновь приобрел актуальность. Доказывая необходимость ее строительства, В. А. Сахновский указывал как на высокую стоимость планируемых в Энзели работ, так и на дешевизну сооружения и прибыльность нового пути: принимая во внимание данные департамента таможенных сборов за 1898 г., его чистая доходность составила бы 5,5% [16, с. 3].

Действительно, проект проведения дороги Алят – Астара – Решт позволил бы избежать трудностей, связанных с неудобством южнокаспийских портов, привлечь из России в Иран значительный промышленный капитал и интенсифицировать русско-иранский товарообмен. При этом следует отметить, что прокладка железнодорожной магистрали к Решту явилась бы, по мнению инженера, промежуточным этапом железнодорожного строительства в Иране [13, с. 229].

Вместе с тем стоимость работ по обустройству железнодорожного полотна и закупке подвижного состава серьезным образом превысила бы затраты на все мероприятия по улучшению Энзелийского порта (включая и подведение к нему шоссе дорог). Как признается сам В. А. Сахновский, каждая верста обошлась бы примерно в 95 тыс. рублей [Там же, с. 230]. Это означает, что 345 верст, разделяющие Алят и Решт, обошлись бы примерно в 32 млн 775 тыс. рублей, а прокладка дороги от Решта до Тегерана стоила бы около 29 млн 450 тыс. рублей. Чуть меньшей суммой (но не менее 25 млн рублей) оценивал предполагаемое строительство железнодорожной линии Энзели – Тегеран министр путей сообщения С. В. Рухлов, отмечая на Особом совещании по персидским делам, прошедшем 15 октября 1910 года, перспективность проекта [10, с. 55].

То есть строительство железнодорожной сети на севере Ирана, несмотря на ее значимость в военно-политическом и экономическом отношениях, требовало серьезных затрат, превышающих реконструкцию порта в Энзели примерно в 12 раз. Даже если принять во внимание мнение самого В. А. Сахновского, отметившего, что весь комплекс работ, связанных с Энзели, будет стоить не менее 10 млн рублей, железнодорожное строительство не смогло бы стать реальной альтернативой реконструкции порта. Здесь необходимо учесть следующее обстоятельство: основное финансирование строительства железных дорог должно было бы взять на себя российское правительство (как это случилось и с более дешевым энзелийским проектом). Но к таким колоссальным затратам только в одном Иране, учитывая растущий дефицит казны и необходимость внешних займов, в которых нуждался царский режим после 1905 г., оно вряд ли было готово.

Таким образом, несмотря на допущенные просчеты, реконструкция Энзелийского порта способствовала укреплению позиций России в северном Иране и активизации русско-иранских экономических отношений:

1. Увеличился товарооборот между Россией и Ираном через Энзели (к 1908 году – почти в 2,5 раза, а к 1913 году – еще в 1,7 раза). Показательно, что ассортимент товаров был вполне характерен для русско-иранской торговли: сырье и полуфабрикаты – из Ирана, промышленные изделия – из России. В результате подведения к Энзели Решт-Тегеранского шоссе интенсифицировалась торговля с внутренними иранскими областями. Энзели также становится главным центром по снабжению населения, проживающего на всем побережье, первоочередными товарами через оптовые и комиссионные фирмы, базирующиеся в городе.

2. Сам Энзелийский порт не только сохранил, но и упрочил свое ведущее положение на Южном Каспии: его посещаемость паровыми и парусными судами в рассматриваемый период существенно возросла (здесь следует отметить, что конкурентом Энзели выступает еще один порт на каспийском побережье Ирана – Бендер-Гязь, однако в него, в отличие от Энзели, заходили только малотоннажные парусники, которые принадлежали русско- и иранскоподанным туркменам и перевозили грузы вдоль иранского побережья и Закаспийской области).

3. Проекты, создающие альтернативу реконструкции Энзелийского порта и способствующие усилению зависимости Ирана от России (в частности, строительство циркумкаспийских железнодорожных линий), на данном этапе не могли быть осуществлены в силу их высокой стоимости.

4. Возросла численность русской колонии в Энзели (в восточной деловой части города – Казьяне), которая выступала в качестве основного проводника русских интересов в Гиляне и северном Иране в целом.

Список источников

1. **Ананьич Б. В.** Российское самодержавие и вывоз капиталов. 1895-1914 (по материалам Учетно-ссудного банка Персии). Л.: Наука, 1975. 212 с.
2. **Англо-русское соперничество в Персии в 1890-1906 гг.** / подг. А. Л. Попов // Красный архив. Исторический журнал. 1933. Т. 1 (56). С. 33-64.
3. **Архив внешней политики Российской империи (АВПРИ).** Ф. 246/1. Консульство в Гиляне. Оп. 546.
4. **АВПРИ.** Ф. 144. Персидский стол (основной). 1908. Оп. 488.
5. **Бобынин Н. Н.** Персия, ее экономическое положение и внешняя торговля (1901-1923). Тифлис: Типография Военного Комиссариата, 1923. 560+56 с.
6. **Богдановский А., Рума Л.** Очерки, исследования: в 3-х вып. СПб.: Тип. Первой СПб. труд. артели, 1913. Вып. 2. Русско-персидская торговля. Правда о нефтяном вопросе. 102 с.
7. **Грачева Е. З., Мартыненко А. В.** Каджарский Иран в XIX веке: опыт цивилизационного анализа. Саранск: Мордовский государственный педагогический институт имени М. Е. Евсевьева, 2015. 153 с.
8. **Зейдлиц Н.** Очерк южно-каспийских портов и торговли. Тифлис: Тип. Гл. упр. наместника Кавк., 1870. 62 с.
9. **Ильенко И.** Очерки Персии. СПб.: Тип. Э. Арнольда, 1902. VI+174 с.
10. **К истории Потсдамского соглашения 1911 г.** / предисл. А. Ерусалимского // Красный архив. Исторический журнал. 1933. Т. 3 (58). С. 46-57.
11. **Кулагина Л. М.** Россия и Иран (XIX – начало XX века). М.: Ключ-С, 2010. 272 с.
12. **Лошаков А. Ю.** Граф В. Н. Ламздорф – государственный деятель и дипломат: дисс. ... к.и.н. М., 2016. 323 с.
13. **Медведев А. И.** Персия. Военно-статистическое обозрение. СПб.: Изд. В. Березовского, 1909. IV+624 с.
14. **Новая история Ирана:** хрестоматия / сост. Н. К. Белова, М. С. Иванов, В. Н. Зайцев. М.: Наука, Главная редакция восточной литературы, 1988. 326 с.
15. **Письма Победоносцева к Александру III:** в 2-х т. М.: Новая Москва, 1925. Т. 1. XVI+448 с.
16. **Риттих П. А.** Отчет о поездке в Персию и персидский Белуджистан в 1900 году поручика Л.-гв. егерского полка П. А. Риттих: в 2-х ч. СПб.: Воен. учен. ком. Гл. штаба, 1901. Ч. 1. VI+321 с.
17. **Сборник дипломатических документов, касающихся событий в Персии:** в 7-ми вып. СПб.: Воен. тип., 1912. Вып. 3. С 12 июля по 31 декабря 1909 г. 314 с.
18. **Собоинский Л. А.** Персия: статистико-экономический очерк. СПб.: Электротпечатня Я. Кровицкого, 1913. 323 с.
19. **Соловкин Н. А.** По южному побережью Каспия. Пг.: Типография Морского Министерства в Главном Адмиралтействе, 1916. 172 с.
20. **Тер-Гукасов Г. И.** Политические и экономические интересы России в Персии. Пг.: Типография редакции периодических изданий Министерства Финансов, 1916. 137 с.
21. **Томара М. Л.** Экономическое положение Персии: отчет чиновника особых поруч. Деп. торговли и мануфактур М. Л. Томара, командированного в 1893-94 гг. в Персию для исслед. положения рус.-персид. торговли / М-во фин. Деп. торговли и мануфактур. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1895. 172 с.
22. **Царская Россия и Персия в эпоху русско-японской войны** / предисл. А. Попова // Красный архив. Исторический журнал. 1932. Т. 4 (53). С. 3-37.

23. Шавров Н. Н. Персидское побережье Каспийского моря, его производительность и торговля. Тифлис: Тип. К. П. Козловского, 1913. 93 с.
24. Шавров Н. Н. Судоходство и торговля в южной части Каспия. СПб.: Тип. Усманова, 1912. 176 с.
25. Широкоград А. Б. Россия – Англия: неизвестная война, 1857-1907. М.: АСТ, 2003. 512 с.

ANZALI PORT RECONSTRUCTION AND ITS IMPORTANCE FOR THE RUSSIAN CAPITAL TO CAPTURE IRAN (1895-1914)

Abramov Aleksei Evgen'evich, Ph. D. in Law
Vladimir State University named after Alexander and Nikolay Stoletovs
abramovalev@mail.ru

The article examines a poorly investigated problem: identifying the role of Anzali port (Gilan province) in increasing Russian economic and political influence in near-Caspian Iran at the end of the XIX – the beginning of the XX century. Special attention is paid to characterizing the concession on the reconstruction of Anzali port and nearby territories that was acquired by Moscow entrepreneur L. S. Polyakov in 1895. It is shown that this project fitted into the integrated system of Russian concession policy in the country. The author analyzes the results and importance of Anzali port reconstruction in the context of strengthening Russia's position in northern provinces of Iran.

Key words and phrases: near-Caspian Iran; Anzali port reconstruction; Russian commercial and industrial capital in Iran; state protectionism policy; Russian road concessions in Iran; Anzali-Tehran Road Society; L. S. Polyakov.

УДК 930; 796(571.54)

Дата поступления рукописи: 21.05.2018

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2018-7.3>

Всероссийский физкультурно-спортивный комплекс «Готов к труду и обороне» (ГТО) является ключевым компонентом в единой системе патриотического воспитания молодежи в нашей стране. Возвращённый в 2014 г. к жизни после двадцати лет забвения, комплекс ГТО имеет богатую историю. Особенно ценным представляется опыт отдельных регионов по внедрению и реализации комплекса ГТО, т.к. в каждом регионе эти процессы имели свои неповторимые особенности. В статье авторы выделяют и рассматривают основные этапы становления и развития комплекса ГТО в Республике Бурятия, подводят итоги внедрения комплекса, его влияния на развитие физкультурно-массовой работы среди детей и молодёжи.

Ключевые слова и фразы: ГТО; физическая культура; спорт; комсомол; детское движение; Республика Бурятия.

Балакирев Алексей Николаевич, к.и.н.

Убеева Ольга Александровна, к.и.н.

Бурятский государственный университет, г. Улан-Удэ
balakirev75@mail.ru; tanul78@mail.ru

ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ФИЗКУЛЬТУРНО-СПОРТИВНОГО КОМПЛЕКСА «ГОТОВ К ТРУДУ И ОБОРОНЕ» (ГТО) В СОВЕТСКОЙ БУРЯТИИ

В целях дальнейшего совершенствования государственной политики в области физической культуры и спорта, создания эффективной системы физического воспитания, направленной на развитие человеческого потенциала и укрепления здоровья населения, 24 марта 2014 г. президент В. В. Путин подписал Указ «О Всероссийском физкультурно-спортивном комплексе «Готов к труду и обороне (ГТО)»» [6]. Возрождённый комплекс ГТО подготовлен на основе разработок, с успехом внедрявшихся в Советском Союзе на протяжении 60-ти лет. Сдача норм ГТО осуществляется на добровольной основе и при этом охватывает все категории, а это 11 ступеней для различных возрастных групп населения. Республика Бурятия вошла в число пилотных регионов по возрождению Всероссийского физкультурно-спортивного комплекса ГТО, чему немало способствовали славные традиции бурятских физкультурников.

Начало планомерной работы в области массовой физкультуры и спорта в нашей стране связано в первую очередь с введением комплекса «Готов к труду и обороне» (I ступень – с марта 1931 г., II ступень – с января 1933 г., БГТО – с 1934 г.). Серьёзные изменения в нормативы комплекса вносились в 1940, 1947, 1955, 1959, 1965 гг. Последний всесоюзный физкультурный комплекс ГТО был утвержден в 1972 г. Он имел 5 возрастных ступеней (для каждой были установлены свои нормы и требования): I ступень – «Смелые и ловкие» – 10/11 и 12/13 лет, II ступень – «Спортивная смена» – 14/15 лет, III ступень – «Сила и мужество» – 16/18 лет, IV ступень – «Физическое совершенство» – мужчины 19/28 и 29/39 лет, женщины – 19/28 и 29/34 лет, V ступень – «Бодрость и здоровье» – мужчины 40/60 лет, женщины 35/55 лет. В 1973 г. при Спорткомитете СССР был создан Всесоюзный совет по работе с комплексом ГТО, а с 1974 г. проводились всесоюзные первенства по многоборьям ГТО. О масштабах реализации проекта можно судить хотя бы потому, что в середине 1970-х гг. нормы и требования комплекса выполнили свыше 58 млн человек (приблизительно 23% населения СССР) [5, с. 75].