

Международные отношения: история, историография, методология

УДК 339.9(470+410)

DOI: 10.28995/2073-6339-2024-5-99-110

Россия и Англия в борьбе за железнодорожные концессии в Персии

Завен А. Арабаджян

*Институт востоковедения РАН, Москва, Россия,
arabzava@yandex.ru*

Аннотация. С древнейших времен Персия имела исключительное значение для движения товаров и людей между Европой и Азией. Появление железнодорожного транспорта усиливало транзитный потенциал страны, и во второй половине XIX в. стали появляться проекты строительства железных дорог в широтном и в меридиональном направлениях. Персидские власти были заинтересованы в реализации таких проектов, поскольку это способствовало бы развитию страны, наполнению государственного бюджета, а также личному обогащению чиновников, причастных к переговорам с иностранными концессионерами.

В 1872 г. данным проектом заинтересовался барон Юлиус Рейтер. Ему удалось на исключительно невыгодных для Персии условиях получить концессию, передававшую в его руки практически всю страну. Ключевым элементом ее являлась железная дорога от Персидского залива до порта Энзели на Каспийском море.

Такое тотальное овладение страной вызвало потрясение в европейских столицах, а особенно в Петербурге, поскольку в перспективе несло большую опасность России со стороны Великобритании. Поэтому российское правительство приложило максимум усилий для того, чтобы убедить Насер эд-Дин-шаха аннулировать данную концессию, и предложило альтернативный проект дороги Тавриз–Джюльфа, реализацией которого в качестве частного предпринимателя должен был заняться отставной генерал Фалькенгаген. Предполагалось, что строительство будет вестись на казенные деньги, поскольку русское правительство выкупит почти все акции компании, создаваемой для реализации проекта. Это означало, что проект будет частным лишь номинально.

Условия русской концессии не устраивали персидскую сторону, а кроме того, проект Фалькенгагена вызвал противодействие Англии. В итоге он потерпел неудачу.

© Арабаджян З.А., 2024

Ключевые слова: Персия, Рейтер, Фалькегаген, Насер эд-Дин-шах, железнодорожные концессии, англо-русское соперничество

Для цитирования: Арабаджян З.А. Россия и Англия в борьбе за железнодорожные концессии в Персии // Вестник РГГУ. Серия «Политология. История. Международные отношения». 2024. № 5. С. 99–110. DOI: 10.28995/2073-6339-2024-5-99-110

Russia and England in the struggle for railway concessions in Persia

Zaven A. Arabadzhyan

*Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia, arabzava@yandex.ru*

Abstract. Since ancient times, Persia has been of utmost importance for trade and migration between Europe and Asia. The emergence of railway transport strengthened the country's transit potential, and in the second half of the 19th century railway construction projects in the latitudinal and meridional directions began to appear. Implementation of these projects was in direct interest of the Persian authorities, as this would promote economic development, contribute to the state budget, and enable personal enrichment of officials involved in negotiations with foreign concessionaires.

In 1872, Baron Julius Reiter showed interest in this project. He managed to get a concession which transferred almost the entire country into his hands, on extremely unfavourable terms for Persia. Its key element was the railway from the Persian Gulf to the port of Anzali on the Caspian Sea.

Such a complete takeover of Persia caused a stir in the European capitals, and especially in St. Petersburg, since in the future it could be a threat to Russia from Great Britain. Therefore, the Russian government made every effort to convince Nasser ed-Din Shah to cancel this concession and proposed an alternative project for the Tabriz-Julfa road, to be undertaken by the retired General Falkenhagen as a private entrepreneur. It was assumed that construction would be funded by the Russian government, since Russia would buy out almost all the shares of the company which would be created to implement the project. This meant that the project would be private in name only.

The terms of the Russian concession did not suit the Persian side, and, in addition, the Falkenhagen project was opposed by England. In the end, it failed.

Keywords: Persia, Reuter, Falkehagen, Nasser ed-Din Shah, railway concessions, Anglo-Russian rivalry

For citation: Arabadzhyan, Z.A. (2024), "Russia and England in the struggle for railway concessions in Persia", *RSUH/ RGGU Bulletin. "Political Science. History. International Relations" Series*, no. 5, pp. 99–110, DOI: 10.28995/2073-6339-2024-5-99-110

Введение

Персия с древнейших времен имела исключительно большое транзитное значение. Со временем, после открытия морского пути через Африку, роль этой страны существенно уменьшилась, поскольку торговля направлялась прежде всего по океанским маршрутам. Однако появление в первой половине XIX в. железнодорожного транспорта должно было в значительной степени восстановить транзитный потенциал Персии. В то время между основными европейскими державами развернулась борьба за политическое и экономическое проникновение в эту страну, основными участниками которой стали Англия и Россия. Одним из направлений этого противостояния оказалось соперничество за получение концессий на строительство железных дорог. Первоначально попытки их получения осуществлялись частными лицами, представлявшими деловые круги своих стран или даже международных объединений. Есть сведения о том, что в недрах англо-индийского правительства идея строительства железной дороги в Персии как транзитного пути, соединяющего Индию с Турцией и далее с Европой, появилась в 1850 г., однако она осталась нереализованной [Кулагина 1981, с. 169]. В период между 1864 и 1872 гг. целый ряд европейских концессионеров старались начать строительство железных дорог в Персии. Среди них были представители Франции, Австрии, Германии, России и Англии, которые получили право на реализацию своих проектов. Первым из них, вероятно, был некто Иван Савалан, который в 1864 г. предлагал персидскому правительству передать ему концессию на строительство рельсового пути (история не доносит, какого именно) и освоение месторождений, лежащих вдоль него.

Привлечение иностранных концессионеров не могло обойтись без участия персидских чиновников в Тегеране и послов в европейских странах, которые воспринимали возможные проекты как средство личного обогащения, так как ради получения концессий соискатели или сами раздавали «подарки», либо оные из них вымогались. Однако все ранние попытки организовать железнодорожный проект заканчивались, не успев начаться.

Подводя итог данному этапу усилий персидских властей, лорд Керзон объясняет неудачи раннего периода тем, что все возмож-

ные проекты оказались неуспешными «как имеющие ненадежное происхождение» или не сумевшие мобилизовать капиталы, необходимые для столь масштабного дела¹.

Концессия барона Рейтера

Столкнувшись с серией неудач, персидский посланник в Англии Моин уль-Мольк начинает искать перспективного концессионера в Лондоне. После того как найти известные компании, готовые на осуществление рискованных проектов, не удалось, он знакомится с бароном Полом Юлиусом Рейтером – бизнесменом, склонным к такого рода операциям. Для большей надежности в усердии Моин уль-Молька Рейтер предлагает ему и его брату, служившему секретарем при персидской миссии в Лондоне, доли в будущем предприятии. Ходили слухи о том, что персидский посланник получил взятку в 20 тыс. фунтов [Kazemzadeh 1968, p. 104].

Весной 1872 г. агент Рейтера приехал в Тегеран и представил предложения канцлеру Хусейн-хану Сепаксалару, который горячо поддержал идею. Хусейн-хан был знаком с турецкими реформами, поскольку долгое время служил послом в Турции, не был чужд идеям либерализма, разумеется, с местной спецификой, поскольку состоял членом ряда масонских лож.

Переговоры проходили в обстановке полной секретности, во многом из-за того, что Рейтер хотел получить концессию на освоение всех природных богатств страны. В свою очередь, и Насер эд-Дин-шах опасался реакции на предстоящий договор со стороны духовенства и общественности. Даже британская миссия в Тегеране не была проинформирована, что явилось одной из причин не слишком энергичных усилий по отстаиванию интересов концессионера позднее, когда концессия была отменена шахом. Только за 9 дней до подписания концессионного соглашения английский поверенный в делах в Тегеране сообщил в Лондон о том, что планирует сделать Рейтер [Kazemzadeh 1968, pp. 104–105].

Перед подписанием договора Насер эд-Дин-шах собрал своих министров и запросил их мнения по концессии. Поскольку они знали о желании монарха заключить соглашение с Рейтером и были задобрены подношениями его агента в Тегеране, все поддержали проект документа. Насер эд-Дин-шах подписал концессионный договор с бароном Рейтером 25 июля 1872 г.

¹ Curzon G.N. Persia and the Persian question. Vol. 1. L.: Longman, Green, and Co, 1892.

Данным договором на 70 лет Рейтеру передавались все ресурсы Персии, за исключением месторождений драгоценных камней и металлов. Создаваемые им компании и структуры получали право распоряжения таможенями, создать банк, строить железные дороги, распоряжаться лесами, изменять русла рек и пр. Взамен за все эти права компания барона Рейтера должна была выплачивать правительству Персии 15% от чистой прибыли с каждого своего бизнеса в этой стране. Попытка Рейтера овладеть всеми богатствами страны осуществлялась под предлогом строительства вожделенной для персидских властей железной дороги от Персидского залива к порту Энзели на Каспийском море. Согласно договору, гарантия персидского правительства на вложенный в строительство дороги капитал составляла 5% и еще 2% на погашение убытков от невыгодно произведенных инвестиций [Kazemzadeh 1968, p. 107].

Когда известие о произошедшем дошло до европейских стран, оно вызвало полное удивление и непонимание. Крайнюю настороженность концессия Рейтера вызвала и у российских военных, поскольку выход железной дороги к Каспийскому морю нарушал представления о том, что оно является почти что внутренним водоемом России, а в случае реализации указанного проекта англичане могли быстро доставлять к российским границам не только товары, но и свои войска.

Наиболее остро отреагировала российская миссия в Тегеране. Хусейн-хан доносил шаху, что, хотя русские еще не знают содержания статей и условий договора, они перечисляют его недостатки и опасности для Персии [Теумурі 1953, p. 114]. Однако Насер эд-Дин-шах был настолько окрылен подписанным договором и уверен в успешности его реализации и эффекте для страны и, разумеется, его самого, что довольно неосмотрительно отвечал: «Я хорошо понял преимущества этого, пусть русская миссия будет так недовольна, сколько ей заблагорассудится. Какое право они имеют? Конечно, власть этой компании от Каспийского моря и Решта до Персидского моря (залива. – *Авт.*) никоим образом для России не хороша, но, дай Бог, для Ирана это (сейчас) хорошо и будет хорошо» [Теумурі 1953, p. 114].

Овладение всеми персидскими ресурсами вызвало энергичное сопротивление со стороны религиозных деятелей и патриотически настроенных кругов, которые в принципе не выступали против промышленного развития страны, но протестовали против ее тотальной сдачи в аренду России, а также и Великобритании. Внутреннюю оппозицию энергично поддерживала русская миссия, которая вспомнила о том, что срок концессии господина Савалана истекает только в конце 1872 г., что создавало правовые препятствия для концессии Рейтера.

В конце весны и летом 1873 г. Насер эд-Дин-шах предпринял свою первую поездку в Европу, в ходе которой посетил и Петербург, где во время переговоров с канцлером А.М. Горчаковым обсуждался вопрос рейтеровской концессии. Российская сторона убеждала отменить ее, обещая сама оказать помощь в создании железных дорог в Персии. Иранский историк Э. Теймури приводит письмо персидского канцлера Хусейн-хана посланнику в Петербурге Саед оль-Мольку, в котором описываются некоторые детали беседы Насер эд-Дин-шаха и его самого с канцлером Горчаковым, когда в ответ на протесты российской стороны шах заявил: «В любом случае, сейчас подписанная Концессия находится у него (Рейтера. – З. А.) в руках. Если он выполнит свои обещания и обязательства, мы ничего не сможем сделать... Однако, если он проявит малейшую небрежность, в будущем мы ни под каким предлогом и ни при каких обстоятельствах не будем оказывать ему помощь и поддержку и аннулируем это Соглашение» [Теумури 1953, р. 120]. Тогда же шах сказал российскому канцлеру, что его страна не может оставаться без железных дорог, и призвал Россию помочь в этом деле [Теумури 1953, р. 120]. В ответ на это князь Горчаков пообещал собеседнику, что обязательно подберет серьезную российскую компанию, которая займется железными дорогами в Персии.

Под давлением России и внутренней оппозиции, в условиях отсутствия поддержки английского правительства, в ноябре 1873 г. Насер эд-Дин-шах аннулировал дарованную Рейтеру концессию.

Ответ генерала Фалькенгагена

К этому времени уже имелся российский проект строительства железной дороги в Персии, представленный отставным генерал-майором инженерных войск бароном А.Д. Фалькенгагеном. Его докладная записка² датирована 14/26 мая 1873 г., т. е. тем временем, когда Насер эд-Дин-шах был еще в Петербурге.

В качестве меры по снижению опасности последствий концессии Рейтера он считал целесообразным немедленно получить концессию от шахского правительства на строительство железной дороги от одного из пунктов на российской границе до Тавриза³. Тавриз избирался им, поскольку являлся крупным торговым центром в северо-западных районах Персии и, будучи соединенным железной дорогой через Джульфу с Тифлисом и позднее с Владикавказом,

² Полный текст см.: АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2995. Л. 2–4.

³ Там же. Л. 2 об.

мог стать очень важным торговым пунктом для русских товаров. Разумеется, это стало бы возможным в том случае, если бы именно российская компания реализовала проект строительства дороги Тавриз–Джульфа, поскольку в таком случае российская торговля не зависела бы от правил и тарифов, которые компания Рейтера могла устанавливать для товаров из России. До Джульфы по российской территории дорога должна была проходить через Александрополь (Ленинакан, Гюмри) и Эривань. Протяженность Дороги Тифлис–Джульфа–Тавриз составила бы 500 верст⁴, из которых 380 – по территории России и 120 – Персии.

В то время уже функционировала дорога Поти–Тифлис, и ее продолжение до персидской границы, а далее до Тавриза позволяло России получить большое преимущество не только в деле выхода на персидский рынок, но и позволяло замкнуть на этот маршрут транзит между Европой и Азией, львиная доля которого в то время шла через турецкий Трапезунд (Тразбон). Кроме того, с учетом крайне непростых отношений с Турцией, такая дорога в случае необходимости давала важные военные преимущества по переброске войск.

Проведенный анализ объемов транзита товаров в Персию через Турцию (Трапезунд) и через территорию России (Баку и Нахичевань) за последние годы подтверждал предположение о возможности переключить значительную часть турецкого транзита на Россию (табл. 1).

Таблица 1

Транзит товаров в Персию в 1871 и 1872 гг. (м.)*

Маршрут транзита	1871 г.	1872 г.
Через Трапезунд	98 633	80 331
Через Нахичевань	6784	15 794
Через Баку	13 064	26 174
Всего	118 481	122 299

Источник: АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2995. Л. 48.

* Непонятно, какая мера имеется в виду. Возможно, метрические тонны. В данном случае важны не абсолютные объемы перевозок, а соотношение между турецким и российским транзитом.

⁴ 1 верста равна 1066 м.

Как видно, в 1871 г. трапезундский транзит превышал российский в 6 раз, а в 1872 г. это превышение упало до 3 раз. Объяснение такого резкого снижения состояло в том, что в 1871 г. начала функционировать Поти–Тифлисская железная дорога, которая сразу же показала быстрый рост объема перевозок и доходов (табл. 2).

Таблица 2

Показатели работы Поти–Тифлисской железной дороги
в 1871–1873 гг.

Год	Объем перевозок (пудов)	Валовой сбор (руб.)
1871	293 485	79 210
1872	3 664 848	602 833
1873 (за 8 месяцев)	2 973 068	641 297

Источник: АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2995. Л. 48.

Уже указанные справочные материалы показывали, что, едва открывшись, данная железная дорога оказалась весьма привлекательной для перевозки грузов и определенно оттянула часть транзитных грузов с турецкого маршрута в пользу российского.

Понимая невозможность добиться положительного решения в Персии, не имея решительной поддержки со стороны российского правительства, русский предприниматель обратился за протекцией к А.М. Горчакову: «...я осмеливаюсь обратиться к Вашей Светлости, как блюстителю этих (государственных. – З. А.) интересов и за пределами нашего отечества, с покорнейшею просьбой оказать благосклонное содействие Ваше к исходатайствованию от Персидского Правительства желаемой концессии»⁵. А.М. Горчаков поддержал предложение А.Д. Фалькенгагена, и 11/23 декабря 1873 г. оно было доложено Александру II, который счел его заслуживающим внимания⁶. Однако если концессия Рейтера являлась предприятием частного лица, то концессию генерала Фалькенгагена было решено сделать частной лишь формально. Ценные бумаги компании, созданной им для строительства и эксплуатации Тавризской дороги, должно было выкупить российское правительство. Частный характер предприятия был необходим, поскольку в случае прямого

⁵ АВПРИ. Ф. 144. Оп. 488. Д. 2995. Л. 25 об. – 26.

⁶ Там же. Л. 38, 40.

участия российских властей в концессии Англия могла среагировать самым решительным образом. Одним из возможных ответных действий стала бы смена отношения к концессии Рейтера и распространение на нее покровительства британского правительства.

В связи с этим 26 декабря 1873 г. / 7 января 1874 г. МИД направил посланнику в Тегеране А.Ф. Бегеру следующую телеграмму: «Министерство убеждено, что постановка вопроса Таврической дороги на официальную почву, а также слишком прямое участие Миссии ... неизбежно поведут к столкновениям и политическим затруднениям, особенно при доказанной недобросовестности персиян. Мы думаем, что средством более верным и практическим было бы поручение и исполнение Концессии нашим частным лицом, под негласным руководством и надзором Миссии»⁷.

Стоимость всего проекта должна была составить 3 440 000 русских червонцев⁸. Российское правительство обязывалось выкупить все бумаги, выпущенные для формирования акционерного капитала железной дороги по цене 83,5% от номинала⁹. Концессия предоставлялась на 44 года.

В проекте концессионного договора содержались некоторые условия, которые вызвали резкое неприятие с персидской стороны, в частности гарантия персидского правительства на произведенные инвестиции в размере 6,5% годовых. Это означало, что ежегодно из доходов компании акционеры будут вычитать в свою пользу сумму, эквивалентную 6,5% на вложенный капитал (223 600 червонцев), а то, что останется, делить поровну с персидским правительством. Поскольку дорога могла не давать таких доходов, персидское правительство должно было само выплачивать акционерам эти деньги частично или полностью, в зависимости от уровня рентабельности проекта. Гарантией выплаты должны были стать сборы персидской таможни. Российское предложение состояло в том, чтобы объединить российскую и персидскую таможни в Джульфе (предполагаемый пункт соединения железных дорог двух стран) и создать международную таможню.

Именно эти пункты оказались камнем преткновения на пути реализации проекта и в конечном счете привели к его срыву. При этом немалую роль в провале концессии сыграли англичане, активно настраивавшие Хусейн-хана, в то время занимавшего пост министра иностранных дел, против нее.

⁷ Там же. Л. 64.

⁸ Там же. Л. 112. Червонец при Александре II (с 1869 г.) – золотая монета (золото 917-й пробы) достоинством в 3 рубля, весом 3,93 г.

⁹ Там же. Л. 114.

17 сентября 1874 г. Хусейн-хан проинформировал генерала Фалькенгагена о том, что шах отказался принимать статьи о предоставлении гарантий и создании смешанной таможни, но если эти статьи будут сняты, то персидские министры готовы вступить с ним в переговоры относительно других положений проекта концессии [Kazemzadeh 1968, p. 141]. А.Д. Фалькенгаген ответил, что не может дать ответ на такое предложение, не посоветовавшись со своими партнерами, но, прежде чем он уедет в Петербург, хотел бы знать мнение персидской стороны по другим статьям концессии.

Между тем русский посол в Лондоне сообщал, что на шаха было оказано иностранное влияние для того, чтобы сорвать этот проект, и что это иностранное влияние спровоцировано именно министром иностранных дел Персии. А.Ф. Бегер, получив данную информацию, 21 сентября 1874 г. встретился с Хусейн-ханом и довел ее до его сведения, добавив, что об этом доложено императору, который возмущен его поведением [Kazemzadeh 1968, pp. 141–142].

После долгих переговоров и интриг, подогревавшихся английской миссией в Тегеране, генерал Фалькенгаген без согласования с Петербургом подписал концессию, в тексте которой отсутствовали статьи о гарантиях и создании международной таможни, с правом отзыва подписи в течение четырех месяцев. Однако концессия на таких условиях не могла устроить правительство, поскольку ему следовало вложить немалые средства в проект, отдача от которого не была гарантирована. Такой проект не мог иметь поддержки в министерстве финансов, которое тратило большие средства на строительство железных дорог в России и выплачивало гарантии компаниям, реализовавшим проекты внутри страны, во многом с привлечением иностранного капитала, в первую очередь французского. В связи с этим генералу Фалькенгагену было рекомендовано отказаться от концессии, и он написал Хусейн-хану, что компания, представляемая им, отказывается от подписанного им с персидским правительством соглашения, но готова вернуться к данному делу, если статьи о гарантиях и создании международной таможни будут восстановлены.

Заключение

Таким образом, первые две серьезные попытки получить концессию на строительство железной дороги в Персии окончились неудачно. Оценивая каждую из них, Ф. Каземзаде отмечает: «Хотя предложенная Фалькенгагеном концессия была гораздо меньшей по объему, чем та, которая была предоставлена Рейтеру, во всех

других отношениях ее условия были более обременительными. То, что якобы было частным предприятием, на самом деле было попыткой российского правительства навязать свой контроль части Персии и сделать это за счет Персии» [Kazemzadeh 1968, p. 138].

Представляется, что данное суждение не вполне объективно и корректно, как потому, что условия обеих концессий были примерно одинаково тяжелыми для Персии, а угроза, исходившая от рейтеровской концессии для независимости Персии, была гораздо больше, чем от таковой генерала Фалькенгагена, поскольку распространялась практически на всю страну. Она потрясла все европейские столицы.

Особенностью России во второй половине XIX в. было то, что она шла преимущественно не по пути развития частного сектора, а с упором на госкапиталистический уклад. В связи с этим железнодорожные проекты реализовывались с прямым участием государства или под государственные гарантии. Поэтому и проект в Персии не мог быть осуществлен без прямого участия государства, хотя и прикрытого ширмой частного предпринимателя, тем более что имел не только коммерческое, но и военно-политическое значение. Англия же, напротив, в то время являлась страной господства частнокапиталистического уклада.

Другой странностью оценки, данной Ф. Каземзаде в связи с ролью государства в случае со второй концессией, является время, когда она была дана – вторая половина XX в. Если бы такого рода оценки были даны в 70 – начале 80-х гг. XIX в., то их можно было бы воспринимать вполне серьезно. Однако тот же Рейтер как частное лицо в 1889 г. получил концессию на учреждение Шахиншахского банка Персии (The Imperial Bank of Persia), а австралийско-британский предприниматель Д'Арси как частное лицо в 1901 г. получил концессию на разведку и разработку нефти в Персии, и мы знаем, как обе эти частные концессии быстро перешли в руки английского правительства и стали важнейшими инструментами британского господства в данной стране и источником обогащения Великобритании. С грузом такого знания не вполне объективно отдавать предпочтение одной хищнической концессии перед другой на том основании, что одна являлась частной, а другая – почти государственной.

Несмотря на неудачу обоих концессионеров, было очевидно, что вопрос о получении концессии на строительство железных дорог в Персии не снят с повестки дня и вся борьба еще впереди. Залогом того было настойчивое желание иностранных держав получить столь выгодные привилегии, а также стремление Насер эд-Диншаха создать железную дорогу. Она должна была бы способство-

вать развитию его страны и обогащению государственной казны, которую по старой привычке персидских шахов он рассматривал как свою собственную.

Литература

- Кулагина 1981 – *Кулагина Л.М.* Экспансия английского империализма в Иране в конце XIX – начале XX в. М.: Наука. 1981. 189 с.
- Kazemzadeh 1968 – *Kazemzadeh F.* Russia and Britain in Persia, 1864–1914: A study in imperialism. New Haven; L.: Yale University Press, 1968. 711 p.
- Теумури 1953 – تهران: اقبال. 1332. 411 ص. تیموری ابراهیم. عصر بی خبری یا پنجاه سال استبداد در ایران: تاریخ امتیازات [Теумури Э. Эпоха безвременья или история концессий в Иране. Тегеран: Эқбаль, 1953. 411 с.]

References

- Kulagina, L.M. (1981), *Ekspansiya angliiskogo imperializma v Irane v kontse XIX – nachale XX v.* [The expansion of British imperialism in Iran at the end of the 19th and beginning of the 20th centuries], Nauka, Moscow, USSR.
- Kazemzadeh F. (1968), *Russia and Britain in Persia, 1864–1914: A study in imperialism*, Yale University Press, New Haven, USA, London, UK.
- Teumuri E. (1953), تهران: اقبال. 1332. 411 ص. تیموری ابراهیم. عصر بی خبری یا پنجاه سال استبداد در ایران: تاریخ امتیازات [The era of timelessness or the history of concessions in Iran], Eqbal, Tehran, Iran.

Информация об авторе

Zaven A. Arabadzhyan, Институт востоковедения РАН, Москва, Россия; 107031, Россия, Москва, ул. Рождественка, д. 12; arabzava@yandex.ru

Information about the author

Zaven A. Arabadzhyan, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia; 12, Rozhdestvenka St., Moscow, Russia, 107031; arabzava@yandex.ru