

СТРОИТЕЛЬСТВО СУЭЦКОГО КАНАЛА И АНГЛО-ФРАНЦУЗСКОЕ ПРОТИВОСТОЯНИЕ В ЕГИПТЕ В 1854–1859 ГОДАХ

Р. Г. Харьковский

Луганский государственный университет имени В. Даля

Поступила в редакцию 28 октября 2024 г.

Аннотация: статья посвящена рассмотрению обострения англо-французского противостояния в Египте на фоне строительства Суэцкого канала в 1854–1859 гг. Оценена роль Фердинанда де Лессепса в реализации проекта сооружения Суэцкого канала. Обосновано значение Суэцкого канала в политике Великобритании и Франции. Выделены основные противоречия между Парижем и Лондоном в Северо-Восточной Африке и проанализирован процесс изменения официальной позиции Франции к проекту строительства Суэцкого канала.

Ключевые слова: Суэцкий канал, Северо-Восточная Африка, Египет, колониализм.

Abstract: the article is devoted to the consideration of the Anglo-French confrontation in Egypt against the background of the construction of the Suez Canal in 1854–1859. The role of Ferdinand de Lesseps in the implementation of the Suez Canal construction project is evaluated. The importance of the Suez Canal in the politics of Great Britain and France is substantiated. The main contradictions between Paris and London in Northeast Africa are highlighted and the process of changing France's official position on the Suez Canal construction project is analyzed.

Key words: Suez Canal, Northeast Africa, Egypt, colonialism.

Начало XIX в. охарактеризовалось активизацией колониальных процессов на африканском континенте. Европейские державы в поисках дешевой рабочей силы и ресурсов активно соперничали друг с другом за преобладание в новых регионах, и к концу XIX столетия практически вся территория Африки находилась под влиянием той или иной метрополии. Особый интерес в этом ключе представляет англо-французское соперничество в Северо-Восточной Африке, обострившееся во второй половине XIX в.

Актуальность данного исследования обусловлена тем, что колониальные процессы, протекавшие в Северо-Восточной Африке во второй половине XIX в., надолго определили судьбу данного региона. Изучение колониального прошлого современных африканских государств может способствовать лучшему пониманию их целей и мотивов на международной арене, что, в свою очередь, поможет России сформировать более гибкую политику в отношении данных государств.

Цель исследования – охарактеризовать влияние строительства Суэцкого канала на англо-французские отношения в Египте, а также выявить роль французского дипломата Фердинанда де Лессепса (1805–1894) как одной из ключевых фигур, оказавших значитель-

ное содействие практической реализации проекта строительства судоходного канала.

Широкие просторы африканского континента давно привлекали европейских колонизаторов, но ввиду неблагоприятных климатических условий долгое время территории Африки были избавлены от европейской экспансии. С конца XVIII – начала XIX в. потребность в ресурсах и дешевой рабочей силе в странах Старого Света возрастает, что приводит к активизации колонизаторской деятельности на континенте и, как следствие, соперничеству между европейскими государствами за влияние в наиболее стратегически важных регионах Африки.

Во второй половине XIX в. камнем преткновения в интересах Франции и Великобритании стал Египет, который отличался выгодным географическим положением между Средиземным и Красным морями, а также наличием ряда необходимых сельскохозяйственных культур, в том числе хлопка [1, с. 20]. Однако главная ценность Египта заключалась далеко не в ресурсах, а в стратегической важности данного региона как одного из перевалочных пунктов на пути в колониальные владения Франции и Великобритании.

Кроме того, Египет находился на более высоком уровне развития, чем другие африканские территории, где долгое время проживало исключительно коренное население и куда ранее не ступала нога

европейца, что открывало в Египте более широкие возможности для экономической экспансии. Ни Великобритании, ни Франции не было необходимости завоевывать данный регион, чтобы извлечь выгоду. Они вполне могли получать разрешения на реализацию таких крупных проектов, как, например, строительство железной дороги Каир – Александрия, и давать займы существенные финансовые средства египетским правителям для усиления своего политического влияния в стране. По сравнению с теми регионами Африки, в которые ранее не ступала нога европейца, Египет представлял собой выгодную позицию для капиталовложений без необходимости прибегать к военному вмешательству.

Франция была заинтересована в Египте и по другой причине: возможность создания канала между Средиземным и Красным морями. Идея связать два моря посредством кратчайшего водного пути появилась еще в древности. Во времена Древнего Египта даже был «сооружен судоходный канал, соединивший Нил с Красным морем». Впоследствии он был засыпан по приказу халифа Мансура, ввиду того что тот подрывал экономическую роль Багдада [2, с. 14], однако с тех пор мысль о создании канала неоднократно поднималась в различные исторические эпохи.

В конце XVIII в. вместе с Наполеоном Бонапартом в Египетский поход отправилась группа ученых и инженеров, одним из поручений которых было исследовать возможность строительства водного пути между Средиземным и Красным морями [3, р. 9]. Французский инженер Лепер дал неутешительный прогноз на счет данного предприятия и после того, как французский корпус вынужден был эвакуироваться из Египта, возможность строительства канала временно перестала рассматриваться. Тем не менее сказать, что идея соединить два моря была полностью забыта, нельзя. Несмотря на неудачный исход Египетского похода, кампания Наполеона Бонапарта значительно усилила французское влияние в регионе. Из Франции в Египет потянулись ученые и купцы, а представители египетской власти нередко обучались во французских школах [4, р. 140].

Экономический интерес к Египту и активная культурная экспансия со стороны Франции вновь привели последнюю к идее создания судоходного канала. В этот раз инициатива исходила от бывшего французского дипломата Фердинанда де Лессеппа. Предположительно идея строительства Суэцкого канала возникла у него после знакомства с отчетом Лепера по пути в Египет еще во время назначения Лессеппа вице-консулом Александрии в 1831 г. [5, р. 49–50], однако на тот момент внешнеполитические условия не благоприятствовали реализации столь масштабного проекта.

После турецко-египетского кризиса 1839–1841 гг. и подписания Лондонских конвенций 1840–1841 гг. французское влияние в Египте заметно ослабло, что предопределило перевес Великобритании в данном регионе. Политическая нестабильность Франции, где за период 1848–1852 гг. смена власти происходила три раза, стала одной из основных причин, по которой французы были вынуждены на время выйти из активного соперничества за Египет. Как следствие, в 1851 г. Великобритания получила от правителя Египта Аббас-паша разрешение на строительство железной дороги Каир – Александрия, [6, р. 108], чем нанесла сильный удар по французским интересам в регионе.

Санкционирование Аббас-пашой британского проекта строительства железной дороги быстро получило множество нелестных отзывов во французской прессе, которая называла эту уступку англичанам «образцом политической и государственной близорукости» [7]. Тем не менее в Париже уже никак не могли повлиять на решение египетского правителя, поэтому Франции необходимо было найти что-то, что сможет компенсировать полученный ущерб.

Такая возможность предоставилась Франции достаточно быстро. Спустя 3 года Аббас-паша был убит, а новым правителем Египта в 1854 г. стал Мухаммед Саид, который, как и его отец – Мухаммед Али, благоволил французам.

С приходом нового египетского правителя Фердинанд де Лессеппс, который в свое время был наставником молодого принца Саида, вернулся в Египет, чтобы убедить последнего принять проект строительства судоходного канала между Средиземным и Красным морями. Используя личные связи, Лессеппсу удалось довольно быстро получить концессию на строительство Суэцкого канала. Документ, подписанный Саид-пашой 30 ноября 1854 г., предоставлял Фердинанду де Лессеппсу право на основание «Всеобщей компании Суэцкого морского канала» – акционерного общества, которое должно было заниматься строительством и эксплуатацией нового водного пути.

Несмотря на то что утверждение проекта на уровне египетского правителя прошло гладко, это было лишь первой частью на пути к практической реализации проекта. Египет, находясь в зависимости от Османской империи, не мог самостоятельно принимать такие решения, поэтому в заключении концессии было указано, что она подлежит утверждению султаном [8, с. 4–6].

Получить разрешение от правителя Порты оказалось труднодостижимой задачей. С момента, когда англичане узнали о выданной Лессеппсу концессии на строительство Суэцкого канала, Великобритания начала активно противодействовать данной идее. Генеральный консул Великобритании в Египте в беседе с

Саид-пашой прямо заявил, что «правительство Ее Величества никогда не даст своего согласия на осуществление этого проекта» [9]. В связи с этим перед Лессепсом возникло серьезное препятствие, связанное с нежеланием Англии, имевшей значительное влияние на турецкого султана, пропустить идею строительства Суэцкого канала.

Столкнувшись с практически непреодолимым сопротивлением, Фердинанд де Лессепс предпринял попытку продвинуть свой проект через французское правительство, имевшее возможность повлиять на решение властителя Порты. Тем не менее в просьбе Лессепса было отказано [10, р. 82–83] ввиду того, что на тот момент между Францией и Великобританией существовали союзнические обязательства, обусловленные участием в Крымской войне, и выступление Франции с идеей, прямо противоречащей английским интересам, могло оказать значительное влияние на отношения между государствами.

Таким образом, Лессепсу ничего не оставалось, кроме как встретиться с главой турецкого правительства лично, однако и это не принесло французскому предпринимателю желаемых результатов. Влияние Великобритании на турецкий Диван было слишком сильным, и без официальной поддержки французских властей Лессепс оказался беспомощен.

В 1855 г. Фердинанд де Лессепс предпринял новую попытку заручиться помощью со стороны государства в лице французского императора Наполеона III. Последний отнесся к предприятию Лессепса положительно, так как строительство Суэцкого канала должно было значительно усилить позиции Франции в Северо-Восточной Африке. Однако поддержка французского императора вовсе не означала, что он готов пойти на разрыв отношений с Великобританией ради одного проекта в Египте. В Лондоне, в свою очередь, стремились всеми силами помешать строительству Суэцкого канала, прибегая даже к угрозам разрыва согласия между двумя государствами в случае, если проект Лессепса будет поддержан французским правительством [11, р. 259].

Следующим шагом Лессепса стал визит в Великобританию для встречи с наиболее влиятельными противниками строительства Суэцкого канала, в частности, лордом Палмерстоном. Британский премьер-министр был вынужден принять бывшего французского дипломата, но не стал прислушиваться к его доводам, ответив, что у Великобритании есть причины, по которым она «никогда не даст своего согласия на сооружение канала» [12, р. 222–223]. Свою точку зрения Палмерстон обосновывал преимущественно тем, что сооружение канала может создать угрозу британским интересам в морской торговле, которые Англия не готова подвергать риску. Подобной позиции придерживались и иные высокопоставлен-

ные лица британского правительства, в связи с чем попытка Лессепса договориться напрямую не увенчалась успехом.

После провалившихся переговоров французский предприниматель в поисках поддержки постарался убедить английских капиталистов в «необходимости и реальности» своего проекта, что в ряде частных случаев у него получилось [13]. Тем не менее мнение британского общества касательно идеи строительства Суэцкого канала определенное время оставалось неизменным. Многие потенциальные инвесторы отказывались от данной идеи, так как не верили в ее техническую осуществимость, что сподвигло Лессепса на создание Международной научной комиссии, основной задачей которой было подтвердить возможность практической реализации данного проекта.

После публикации положительного отчета комиссии Лессепс вновь принялся убеждать инвесторов во Франции и Великобритании. На этот раз он получил определенную поддержку от торгово-промышленных кругов обоих государств и добился того, что вопрос строительства Суэцкого канала был поднят в английском парламенте, однако официальное мнение британского правительства не изменилось. Значительную роль в отказе продвижения проекта Лессепса сыграл лорд Палмерстон, занимавший пост премьер-министра и являвшийся убежденным противником возведения канала. Он аргументировал свою позицию тем, что данный проект в корне противоречит интересам Великобритании в Турции и Египте. Второй причиной было то, что Англия уже не могла резко изменить свою политику в отношении канала, ведь последние несколько лет британское правительство давило на Порту, чтобы последняя не санкционировала строительство.

Таким образом, несмотря на то что Лессепс смог заинтересовать своим проектом ряд британских парламентариев, он не смог добиться изменения официальной позиции Лондона в этом вопросе. Французское правительство на тот момент не желало портить отношения с Великобританией, а потому также не оказало Лессепсу существенной поддержки, несмотря на заявления Наполеона III о симпатиях к проекту своего соотечественника.

В 1858 г. усилия Фердинанда де Лессепса зашли в тупик. Ни одна из сторон не была готова оказать ему официальную поддержку, а крупные промышленники и торговые дома не желали становиться акционерами компании, против которой так активно выступало британское правительство.

В сложившейся ситуации Лессепс решил поставить Стамбул и Лондон перед «свершившимся фактом» [14, с. 86]. Он объявил о создании компании по строительству Суэцкого канала и начал искать акционеров. Однако из-за того, что крупная буржуазия

отказалась сотрудничать, Лессепс сделал ставку на средний класс, распространив в прессе идею о том, что строительство Суэцкого канала должно быть поддержано рядовыми французами из чувства патриотизма [15, р. 411].

В конечном счете Лессепсу удалось склонить мелких инвесторов на свою сторону и продать большую часть акций во Франции. При этом он официально зарегистрировал Всеобщую компанию Суэцкого морского канала и, игнорируя отсутствие санкции со стороны Стамбула, уже готовился начинать работы по строительству канала.

Новость о действиях Лессепса вызвала сильное беспокойство в Лондоне. Альфред Уолн, являвшийся британским генеральным консулом в Каире, получил указание не допустить строительства канала любыми способами [16, р. 355], что он и попытался сделать, надавив на египетского правителя. Однако, несмотря на многочисленные протесты со стороны Великобритании и отсутствие санкции Стамбула, остановить задумку Лессепса не удалось. Саид-паша благоволил своему бывшему наставнику, и 25 апреля 1859 г. была проведена церемония, посвященная началу строительства Суэцкого канала.

Последующие попытки англичан помешать реализации данного проекта натолкнулись на сопротивление со стороны официальных французских властей. Наполеон III прямо выразил поддержку идее строительства Суэцкого канала, а в прессе данный проект характеризовался как «бескорыстное дело прогресса», которое должно было поспособствовать укреплению связей между Европой и Востоком [17]. Французское общественное мнение окончательно стало на сторону своего соотечественника, в связи с чем отступить от строительства канала уже было попросту невозможно. Для Франции поддержка Лессепса стала вопросом престижа. Тем не менее полностью проигнорировать мнение британского правительства по данному вопросу не представлялось возможным. На Кэ д'Орсэ это понимали, поэтому были готовы сесть за стол переговоров с представителями Великобритании [18].

Мнение британского правительства в отношении строительства Суэцкого канала не поменялось с момента возникновения этой идеи, однако, ввиду того что проект Лессепса стал поддерживать сам французский император, надавить на Порту и добиться полного прекращения работ по строительству канала Великобритания уже не могла. В Стамбуле, не желая обострения отношений ни с одной из ведущих европейских держав, ждали, пока Франция и Великобритания сами придут к соглашению по данному вопросу. В это время работы по строительству канала продолжались, что было выгодно французам. Ни египетский правитель, ни султан не предпринимали

решительных действий по заморозке проекта Лессепса, что предопределило успешное завершение работ в 1869 г.

Таким образом, необходимо отметить, что проект строительства Суэцкого канала занял важную нишу в англо-французском противостоянии в Северо-Восточной Африке в 1854–1859 гг. Великобритания видела в данном проекте прямую угрозу своим колониальным интересам в Индии, ведь создание судоходного канала давало Франции неоспоримое преимущество для усиления влияния на Востоке. В Париже, в свою очередь, рассматривали строительство канала как возможность усиления своего влияния в стратегически важном регионе Северной Африке – Египте.

Особенностью данного этапа англо-французского колониального противостояния является формальное сохранение тесных, а иногда даже союзнических отношений между Францией и Великобританией, что было обусловлено долгим отсутствием поддержки проекта Суэцкого канала со стороны официальных французских властей. В этот период вся тяжесть практической реализации идеи строительства канала легла на плечи одного человека – бывшего французского дипломата Фердинанда де Лессепса. Личные связи Лессепса помогли заручиться поддержкой египетского паши Мухаммеда Саида, а приложенные усилия позволили проекту Суэцкого канала просуществовать до момента, когда Наполеон III, окончательно укрепив свои позиции в качестве императора Франции, выразил официальную поддержку созданию судоходного канала.

Подводя итог, можно сказать, что Франция в 1854–1859 гг. смогла избежать активной конфронтации с Великобританией, к которой Париж на тот момент был не готов, и при этом довести идею строительства Суэцкого канала до практической реализации, тем самым подняв свой международный престиж и укрепив свое влияние в Северо-Восточной Африке. Это, в свою очередь, привело к изменению британской политики в отношении Египта в последующие десятилетия. Из региональной проблемы Египет превратился в вопрос стратегической важности, что предопределило будущее противостояние обоих государств в данном регионе.

ЛИТЕРАТУРА

1. Хизриев А. Х. Египет в политике великих держав в 50-х – нач. 80-х гг. XIX в. / А. Х. Хизриев // Омский научный вестник. – 2007. – № 5 (59). – С. 20–24.
2. Дементьев И. А. Суэцкий канал / И. А. Дементьев. – М. : Географгиз, 1954. – 71 с.
3. Rammontel P. Le Canal de Suez, grande œuvre française / P. Rammontel. – Paris : Larousse, 1954. – 159 p.
4. Goldschmidt A. Concise History of the Middle East / A. Goldschmidt. – Boulder : Westview Press, 1999. – 465 p.

5. Айвазян А. А. Египетский вопрос в международных отношениях в конце XIX – начале XX вв. : дис. ... канд. ист. наук / А. А. Айвазян. – М., 2014. – 306 с.
6. Hallberg Ch. W. The Suez Canal. Its History and Diplomatic Importance / Ch. W. Hallberg. – N. Y. : Octagon Books, 1931. – 434 p.
7. Le Journal des Debates. – 21.VII.1851.
8. Суэцкий канал : сборник документов / Ин-т междунар. отношений. – М. : Изд-во ИМО, 1957. – 180 с.
9. Архив внешней политики Российской империи (далее – АВПРИ). – Ф. 133. – Д. № 59. Grande-Bretagne (Lord Clarendon, ministre des affaires etrangeres). – Л. 379.
10. Marlowe J. The making of the Suez Canal / J. Marlowe. – L. : London Cresset Press, 1964. – 342 p.
11. Edgar-Bonnet G. Ferdinand de Lesseps. Le diplomate, le createur de Suez / G. Edgar-Bonnet. – Paris : Librairie Plon, 1951. – 501 p.
12. Lesseps F. Lettres Journal et Documents pour servir a l'histoire du canal de Suez : in 5 vol. Vol. 1 / F. Lesseps. – Paris : Didier, 1875. – 428 p.
13. АВПРИ. – Ф. № 133. – Д. № 88. Grande-Bretagne (Lord Clarendon). – Л. 37.
14. Монархи, министры, дипломаты XIX – начала XX века : полит. портр., выполн. проф. С.-Петерб. ун-та К. Б. Виноградовым и его учениками / С.-Петерб. гос. ун-т. – СПб. : Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2002. – 352 с.
15. Lesseps F. Lettres Journal et Documents pour servir a l'histoire du canal de Suez : in 5 vol. Vol. 3 / F. Lesseps. – Paris : Didier, 1875. – 501 p.
16. Hoskins H. L. British Routes to India / H. L. Hoskins. – N. Y. : Octagon Books, 1966. – 494 p.
17. La Revue de Deux Mondes. – 22.VI.1859.
18. АВПРИ. – Ф. № 133. – Д. № 80. Grande-Bretagne (Russell, Lord John). – Л. 112.

Луганский государственный университет имени В. Даля

Харьковский Р. Г., кандидат исторических наук,
директор института Управления и государственной
службы

E-mail: wwwrylan@mail.ru

Luhansk State University named after V. Dahl
Kharkovskii R. G., Candidate of Historical Sciences,
Director of the Institute of Management and Public Service
E-mail: wwwrylan@mail.ru