УДК 94(620:420)"1859/1876"
DOI: https://doi.org/10.17308/history/1995-5480/2026/2/108-113

АНГЛО-ФРАНЦУЗСКОЕ ПРОТИВОСТОЯНИЕ В ЕГИПТЕ ОТ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА СУЭЦКОГО КАНАЛА ДО УСТАНОВЛЕНИЯ СОВМЕСТНОГО ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЯ (1859–1876 ГОДЫ)

Р. Г. Харьковский

Луганский государственный университет имени В. Даля

THE ANGLO-FRENCH CONFRONTATION IN EGYPT FROM THE BEGINNING OF THE CONSTRUCTION OF THE SUEZ CANAL TO THE ESTABLISHMENT OF JOINT FINANCIAL CONTROL (1859–1876)

R. G. Kharkovskii

Lugansk State University named after V. Dahl

Аннотация: *рассматривается дипломатическое противостояние Великобритании и Франции в период от начала работ по строительству Суэцкого канала до установления в Египте англо-французского кондоминиума. Охарактеризована роль строительства Суэцкого канала в отношениях между Парижем и Лондоном в 1859–1876 гг. Обоснованы интересы Великобритании и Франции в отношении канала и выделены основные причины, по которым сооружение Суэцкого канала стало камнем преткновения в англо-французских отношениях. Рассмотрены интересы Порты и Египта, а также проблемы, с которыми столкнулись данные государства в процессе строительства нового судоходного пути. Проанализировано изменение англо-французских отношений от конфронтации по вопросу строительства Суэцкого канала до установления совместного финансового контроля в Египте. Определена роль французского экс-дипломата Фердинанда де Лессепса в сооружении Суэцкого канала.*
Ключевые слова: *Суэцкий канал, англо-французские отношения, Великобритания, Франция, Египет, Северо-Восточная Африка.*

Abstract: *the article examines the diplomatic confrontation between Great Britain and France in the period from the beginning of work on the construction of the Suez Canal to the establishment of an Anglo-French condominium in Egypt. The role of the construction of the Suez Canal in the relations between Paris and London in 1859–1876 is characterized. The interests of Great Britain and France in relation to the canal are substantiated and the main reasons why the construction of the Suez Canal has become a stumbling block in Anglo-French relations are highlighted. The interests of the Port and Egypt are considered, as well as the problems faced by these states in the process of building a new shipping route. The article analyzes the change in Anglo-French relations from the confrontation over the construction of the Suez Canal to the establishment of joint financial control in Egypt. The role of French ex-diplomat Ferdinand de Lesseps in the construction of the Suez Canal has been determined.*
Key words: *Suez Canal, Anglo-French relations, Great Britain, France, Egypt, Northeast Africa.*

На сегодняшний день Суэцкий канал является одним из наиболее важных судоходных каналов для мировой логистики. Египет, на чьей территории он построен, ежегодно получает огромные доходы от эксплуатации данного сооружения, однако проект строительства канала был предложен во времена колониальной зависимости Египта от европейских государств.

© Харьковский Р. Г., 2026

Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

Актуальность темы исследования обусловлена важностью Суэцкого канала для международной торговли. Во второй половине XIX в. строительство канала оказало значительное влияние на политику ведущих европейских держав в Северо-Восточной Африке и на мировую логистику.

Несмотря на то, что Суэцкий канал построен на территории Египта, долгое время судьба этой водной артерии решалась преимущественно в Париже и Лондоне. Проект сооружения канала в 1850–1860-х гг. стал камнем преткновения в англо-французских отношениях, а дипломатическое противостояние, связанное с его возведением, оказало значительное влияние на дальнейшую расстановку сил на международной арене и судьбу Египта, который с завершением строительства Суэцкого канала стал привлекать большее внимание развитых колониальных стран.

Идея строительства судоходного канала между Средиземным и Красным морями возникла еще в древности, однако из-за отсутствия технических возможностей и влиятельных сторонников претворения такого проекта в жизнь долгое время о прорытии канала всерьез никто не говорил. В конце XVIII в. во время Египетского похода Наполеона Бонапарта французские инженеры изучили перспективу открытия нового морского пути, но их выводы остались неутешительными. Тем не менее с этого момента идея строительства канала вновь оживает в умах ряда ученых и исследователей.

В 1854 г. реализовать подобный проект на практике предложил бывший французский дипломат Фердинанд де Лессепс. Он лично обратился к правителю Египта Мухаммеду Саиду с просьбой санкционировать строительство, вследствие чего получил концессию на создание «Всеобщей компании Суэцкого морского канала», однако из-за активного противодействия Великобритании и отсутствия разрешения со стороны Стамбула будущее идеи Лессепса долгое время оставалось неопределенным.

Начало работ по строительству канала было положено лишь спустя пять лет после получения концессии. За это время у Лессепса не получилось ни добиться разрешения Порты, ни договориться с британским правительством, ни заручиться официальной поддержкой французских властей. Тем не менее, основав Компанию на свой страх и риск и распродав большинство акций представителям среднего класса во Франции, Фердинанд де Лессепс смог собрать необходимые средства для запуска проекта.

25 апреля 1859 г. работы по строительству Суэцкого канала были официально начаты [1, с. 20], что сразу же вызвало негодование со стороны правительства Великобритании, которое на протяжении последних нескольких лет пыталось не допустить практической реализации проекта Лессепса. Усилиями Лондона уже через месяц Мухаммед Саид получил от Порты предписание прекратить все работы по строительству канала, а генеральный консул Великобритании в Египте недвусмысленно намекнул, что помощь Лессепсу со стороны египетского правителя может значительно навредить положению последнего [2, p. 294].

В сложившейся ситуации Мухаммед Саид не мог игнорировать предписания Порты и усиливавшееся давление со стороны Великобритании, в связи с чем он был вынужден издать приказ о прекращении всех работ по строительству Суэцкого канала. Тем не менее египетский правитель не пытался полностью закрыть проект Лессепса. Предпринимая лишь те действия, которых от него ожидала Порта и Великобритания, Мухаммед Саид отозвал всех египетских рабочих, трудившихся над строительством канала, однако не выгнал работавших европейцев, сославшись на то, что поданные европейских государств находятся вне его юрисдикции.

В ответ на это в Лондоне предприняли попытку саботировать проект Лессепса, надавив на дипломатические представительства других держав в Египте. Под влиянием призывов консулов своих стран многие европейцы, задействованные на работах по строительству Суэцкого канала, покинули Египет. К осени 1859 г. проект Лессепса оказался практически заморожен. Над сооружением канала осталась трудится лишь небольшая группа французов, которой не хватало, чтобы вести полноценное строительство.

Лессепс оказался в безвыходном положении и был вынужден в очередной раз обратиться за поддержкой к правительству Франции, не желавшему до этого момента официально связывать себя с проектом строительства канала. Тем не менее на Кэ д'Орсэ остались безразличны к просьбе экс-дипломата даже несмотря на то, что полное прекращение строительства Суэцкого канала могло нанести ощутимый ущерб международному престижу Франции [3, p. 358].

В сложившейся ситуации Лессепс решил просить помощи лично у императора Франции Наполеона III. Время для этого было подобрано как никогда удачное, ведь французской армии сопутствовал успех в австро-итало-французском конфликте, в связи с чем положение Наполеона III достаточно укрепилось, чтобы позволить ему перейти к более настойчивой внешней политике в Северо-Восточной Африке. Более не опасаясь вмешательства Великобритании в военный конфликт и выслушав обращение французского экс-дипломата, император дал обещание поддержать строительство Суэцкого канала на официальном уровне [4, p. 486].

Помощь со стороны Наполеона III не заставила себя долго ждать, и начиная с октября 1859 г. проект

по сооружению канала перешел из частного предприятия в дело государственной важности. Послу Франции в Стамбуле Тувенелю было поручено оказать Лессепсу необходимую поддержку в переговорах с правительством Порты и убедить последнее дать разрешение на строительство Суэцкого канала.

Тем не менее добиться от турецкого Дивана положительного решения данного вопроса даже при официальной поддержке проекта императором Франции было весьма трудно из-за активного противодействия Великобритании. Стойкое нежелание Лондона идти на компромиссы объяснялось тем, что несмотря на то, что формально Всеобщая компания Суэцкого морского канала оставалась частной инициативой Лессепса, в британском правительстве понимали, что она представляет интересы Франции в регионе [5, с. 85], а с завершением строительства французские позиции в Египте лишь укрепятся.

Что касается позиции самой Порты, то необходимо отметить, что для нее это был вопрос исключительно политического характера. Строительство канала, безусловно, являлось перспективным решением с экономической точки зрения, однако ослабевающая Османская империя старалась избегать любых действий, которые могут привести к политической нестабильности [6, p. 112]. Несогласие двух наиболее влиятельных в Порте политических сил в лице Великобритании и Франции заставляло турецкое правительство пребывать в нерешительности перед принятием окончательного решения.

Осознавая положение Османской империи, Тувенель в попытках убедить турецкий Диван сместил акцент переговоров на экономическую составляющую проекта. Так как акции Компании Суэцкого канала были проданы не только французам, но и гражданам других европейских стран, дипломатические представители Австрии, России и ряда других государств были согласны с французским послом [7, p. 232], ведь речь шла о деньгах, вложенных в данное предприятие их согражданами. В этой ситуации стремление Великобритании препятствовать сооружению канала находило всё меньше отклика в международном сообществе, однако даже это не пошатнуло выжидательной позиции Османской империи.

Учитывая обстоятельства, на Кэ д'Орсэ предприняли попытку урегулировать вопрос напрямую с Лондоном. Британскому правительству было предложено не препятствовать осуществлению проекта и в случае разногласий сесть за стол переговоров [8], на что оно, в свою очередь, ответило уверенным отказом, заявив, что мнение Лондона на счет строительства Суэцкого канала осталось неизменным и переговоры являются нецелесообразными [9].

Окончательное решение возникшей проблемы постоянно оттягивалось. Турецкий Диван, несмотря на неоспоримую экономическую выгоду от строительства нового судоходного канала, не спешил принимать ничью сторону, чтобы не обострять отношения с какой-либо из держав. Тем не менее хоть правительству Франции в 1859 г. так и не удалось добиться официального разрешения на реализацию проекта Лессепса [10, p. 141], сам факт обсуждения в Стамбуле вопроса строительства канала стал важным шагом на пути к одобрению данной инициативы. Более того, нежелание турецкого правительства вмешиваться в конфликт между Парижем и Лондоном предопределило его бездействие, которое было более выгодно Франции, получившей возможность вести работы по сооружению канала независимо от санкций Порты.

Проект Лессепса приобрел реальные шансы на успешное завершение. Строительство Суэцкого канала было поддержано императором Франции, а турецкий Диван проводил политику невмешательства во всё, что происходит на перешейке.

В апреле 1860 г. решился вопрос с оставшимися неподписанными акциями, которые были приобретены Саид-пашой, горячо поддерживавшим идею строительства Суэцкого канала. С этого момента правитель Египта стал самым крупным капиталовкладчиком в проект Лессепса и благодаря ослаблению давления со стороны правительства Порты смог продолжить поставлять рабочую силу для сооружения канала.

В Лондоне были обеспокоены неостанавливающимися работами на перешейке и с опаской смотрели в будущее, где Франция по завершении строительства Суэцкого канала должна была значительно укрепить свое влияние в Египте, однако помешать этому уже не могли. Несмотря на все интриги британского посла в Стамбуле Бульвера, турецкий Диван оставался равнодушен к англо-французскому противостоянию в вопросе сооружения Суэцкого канала, а предложенный Великобританией проект строительства Нильской железной дороги в обмен на предоставление англичанам острова Жюбаль встретил сильное сопротивление со стороны Франции.

В январе 1863 г. проект строительства канала столкнулся с новым препятствием – умер правитель Египта Мухаммед Саид, являвшийся близким знакомым Фердинанда де Лессепса и благоволивший Франции в вопросе сооружения Суэцкого канала. В Лондоне рассчитывали использовать эту возможность в своих интересах и убедить нового правителя Египта Исмаила прекратить все работы на перешейке.

Тем не менее Исмаил-паша оказался не менее заинтересованным в строительстве канала, чем его предшественник, и с самого начала своего правления перенял все обязательства Мухаммеда Саида перед

Компанией Суэцкого канала. Также при нем было подписано соглашение, согласно которому Египет должен был начиная с 1864 г. постепенно возмещать стоимость акций [11, с. 90–91], записанных на счет Мухаммеда Саида, что на практике означало финансирование строительства канала из бюджета Египта.

Франция оказалась в выгодном положении, ведь теперь большая часть материальных и людских ресурсов предоставлялась Каиром. Кроме того, благодаря предусмотрительности Лессепса, продавшего большую часть акций Суэцкого канала предыдущему правителю Египта, Исмаил-паша, с приходом к власти ставший главным акционером Компании, не желал приостановления работ на перешейке. Очередные претензии к строительству Суэцкого канала со стороны Порты, вызванные британским вмешательством, не оказали практически никакого влияния на Компанию во многом благодаря новому египетскому правителю, которому было выгодно успешное завершение строительства канала.

К середине 1860-х гг. сооружение Суэцкого канала стало лишь вопросом времени. Попытки Великобритании помешать более не оказывали никакого эффекта, и в 1866 г. турецкое правительство, выбирая между «реальной благосклонностью Франции и платоническим недоброжелательством Англии», приняло решение санкционировать проект Лессепса [12].

В последующие три года строительство канала шло ускоренными темпами, чему способствовали финансовая поддержка Каира и отсутствие формальных ограничений со стороны Порты. Содействие Наполеона III также сыграло немаловажную роль в этом процессе. Всё это позволило в кратчайшие сроки завершить работы, и 17 ноября 1869 г. состоялось открытие Суэцкого канала.

Великобритании в этой ситуации не оставалось ничего, кроме как смириться со свершившимся фактом. Лессепс, приложив поистине огромные усилия, добился того, чтобы Компания Суэцкого канала, являвшаяся частным предприятием и практически не имевшая шансов на успех в отсутствие прямой государственной поддержки, впоследствии привела к усилению французского влияния в Египте и улучшению логистики всей мировой торговли.

Открытие Суэцкого канала ознаменовало значительные изменения в отношениях между Египтом и европейскими странами. С завершением строительства новой водной артерии взгляды правящих кругов большинства передовых государств стали всё чаще обращаться на Ближний Восток. Влияние Франции в регионе на данном этапе достигло своего пика, который, однако, омрачался финансовыми проблемами, с которыми столкнулась Компания Суэцкого канала. В итоге оказалось, что строительство канала обошлось в два раза дороже, чем планировалось, а первый год эксплуатации не принес тех результатов, на которые рассчитывало руководство Компании.

Второй проблемой для Франции стала дипломатическая изоляция, вызванная частыми военными кампаниями во времена правления Наполеона III. В этой ситуации сооружение канала наперекор планам британского правительства и усиление французского присутствия в Египте способствовали лишь появлению еще одного соперника в борьбе за политическое влияние в Северо-Восточной Африке.

Кроме того, Компания Суэцкого канала столкнулась с еще одним препятствием – долгами египетского правителя Исмаил-паши, который был не в состоянии погасить все свои обязательства перед кредиторами, не продав контрольный пакет акций. Предложения выкупить его поступали со стороны крупных французских финансовых деятелей, однако в конечном счете не были одобрены.

В 1875 г. контрольный пакет акций Компании был выкуплен у Исмаил-паши британским правительством во главе с Дизраэли [13, с. 11–14], что вызвало в Париже нескрываемое беспокойство. Добытое огромным трудом преобладание французского влияния в регионе сильно пошатнулось одним капиталовложением со стороны правительства Великобритании. Конечно, Франция всё еще оставалась главным кредитором египетского правителя, однако Великобритания, купив акции Компании Суэцкого канала, приобрела право на равных условиях соперничать с Францией за влияние в Египте.

В то же время после уравнения влияния, оказываемого Великобританией и Францией в Северо-Восточной Африке, отношения Парижа и Лондона в данном регионе стали менее натянутыми. Оба государства имели общие экономические интересы и не собирались вступать в конфронтацию.

В 1876 г., после объявления Исмаил-пашой о своем банкротстве, была создана Касса египетского государственного долга, призванная проконтролировать погашение Египтом своих кредитных обязательств перед европейскими державами. Лидирующие позиции в ней заняли представители от Франции и Великобритании, являвшиеся по совместительству главными кредиторами египетского правителя. Вскоре Египет оказался под международным финансовым контролем, главную роль в котором играли англичане и французы [14, p. 26–27].

Сложившаяся ситуация была впоследствии названа англо-французским кондоминиумом, который на определенном этапе удовлетворял интересы как французских, так и британских кредиторов. На время англо-французские противоречия в регионе были сведены к минимуму, что, однако, продлилось недолго.

Подводя итоги, необходимо отметить, что строительство Суэцкого канала стало огромной победой французской дипломатии, которая позволила Франции значительно усилить свое присутствие в Северо-Восточной Африке. Египет с появлением на его территории новой водной артерии стал привлекать всё больше внимания со стороны ведущих мировых держав, одной из которых была Великобритания.

Наиболее острое англо-французское соперничество в регионе можно было наблюдать во время строительства канала и в первые годы, после введения его в эксплуатацию, но как только у Великобритании получилось укрепить свои позиции в Египте путем выкупа контрольного пакета акций Компании Суэцкого канала, противоречия между Лондоном и Парижем пошли на спад. В конечном счете к 1876 г. Египет временно перешел под совместный англо-французский финансовый контроль, устраивавший обе державы.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Волкова А. Б.* Значение Суэцкого канала в оценке британских политических и общественных деятелей 50–80-х годов XIX века // Ретроспектива : Всемирная история глазами молодых исследователей. 2014. № 8. С. 18–24.

2. *Charles-Roux J.* L'isthme et le Canal de Suez. Historique-etat actuel. Paris, 1901. 550 p.

3. *Hoskins H. L.* British Routes to India. New York, 1966. 494 p.

4. *Lesseps F.* Lettres Journal et Documents pour servir a l'histoire du canal de Suez : in 5 vol. Vol. 3. Paris, 1875. 501 p.

5. *Bonin H.* Suez : Du canal à la finance (1858–1987). Paris, 1987. 673 p.

6. *Karabell Z.* Parting the desert : The Creation of the Suez canal. New York, 2003. 310 p.

7. *Burguet A.* La France et L'Angleterre en Egypte. Paris, 1897. 300 p.

8. АВПРИ. Ф. № 133. Д. № 80. Grande-Bretagne (Russell, Lord John). Л. 112.

9. АВПРИ. Ф. № 133. Д. № 80. Grande-Bretagne (Russell, Lord John). Л. 128.

10. *Marlowe J.* Perfidious Albion. The Origins of Anglo-French Rivalry in the Levant. London, 1971. 323 p.

11. Монархи, министры, дипломаты XIX – начала XX века : полит. портр., выполн. проф. С.-Петерб. ун-та К. Б. Виноградовым и его учениками. СПб., 2002. 352 с.

12. Архив внешней политики Российской империи. Ф. 133. Д. № 66. Grande-Bretagne (Buchanan). Л. 92.

13. *Fahmy M.* La question L'Egypte. Geneve, 1917. 75 p.

14. *Нерсесов Г.* А. Дипломатическая история египетского кризиса, 1881–1882 гг. (в свете русских архивных материалов). М., 1979. 320 с.

REFERENCES

1. Volkova A. B. Znachenie Suetskogo kanala v otsenke britanskikh politicheskikh i obshchestvennykh deyatelej 50–80-kh godov XIX veka [The importance of the Suez Canal in the assessment of British political and public figures of the 50–80s of the XIX century]. In: *Retrospektiva: Vsemirnaya istoriya glazami molodykh issledovatelej*. 2014. No. 8. Pp. 18–24.

2. Charles-Roux J. L'isthme et le Canal de Suez. Historique-etat actuel [The Isthmus of the Suez Canal. History-current state]. Paris, 1901. 550 p.

3. Hoskins H. L. British Routes to India. New York, 1966. 494 p.

4. Lesseps F. Lettres Journal et Documents pour servir a l'histoire du canal de Suez. In 5 volumes. Volume 3 [Letters and Documents to serve the history of the Suez Canal. In 5 volumes. Volume 3]. Paris, 1875. 501 p.

5. Bonin H. Suez: Du canal a la finance (1858–1987) [From the canal to finance (1858–1987)]. Paris, 1987. 673 p.

6. Karabell Z. Parting the desert: The Creation of the Suez canal. New York, 2003. 310 p.

7. Burguet A. La France et L'Angleterre en Egypte [France and England in Egypt]. Paris, 1897. 300 p.

8. AVPRI. F. № 133. D. № 80. Grande-Bretagne (Russell, Lord John). L. 112.

9. AVPRI. F. № 133. D. № 80. Grande-Bretagne (Russell, Lord John). L. 128.

10. Marlowe J. Perfidious Albion. The Origins of Anglo-French Rivalry in the Levant. London, 1971. 323 p.

11. Monarkhi, ministry, diplomaty XIX – nachala XX veka: polit. portr., vypoln. prof. S.-Peterb. un-ta K. B. Vinogradovym i ego uchenikami [Monarchs, ministers, diplomats of the XIX – early XX century: political portrait, performed by prof. of St. Petersburg University K. B. Vinogradov and his students]. SPb., 2002. 352 p.

12. Arkhiv vneshney politiki Rossiyskoy imperii [Archive of foreign policy of the Russian empire]. F. 133. D. № 66. Grande-Bretagne (Buchanan). L. 92.

13. Fahmy M. La question L'Egypte [The Egyptian question]. Geneve, 1917. 75 p.

14. Nersesov G. A. Diplomaticheskaya istoriya egipetskogo krizisa, 1881–1882 gg. (v svete russkikh arkhivnykh materialov) [The Diplomatic History of the Egyptian crisis, 1881–1882 (in the light of Russian archival materials)]. M., 1979. 320 p.

Луганский государственный университет имени Владимира Даля
Харьковский Р. Г., кандидат исторических наук, директор института Управления и государственной службы
E-mail: wwwryslan@mail.ru

Поступила в редакцию 10 марта 2026 г.
Принята к публикации 6 апреля 2026 г.

Для цитирования:
Харьковский Р. Г. Англо-французское противостояние в Египте от начала строительства Суэцкого канала до установления совместного финансового контроля (1859–1876) // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: История. Политология. Социология. 2026. № 2. С. 108–113. DOI: https://doi.org/10.17308/history/1995-5480/2026/2/108-113

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: wwwryslan@mail.ru

Received: 10 March 2026
Accepted: 6 April 2026

For citation:
Kharkovskii R. G. The Anglo-french confrontation in Egypt from the beginning of the construction of the Suez Canal to the establishment of joint financial control (1859–1876). *Proceedings of Voronezh State University. Series: History. Political science. Sociology.* 2026. No. 2. Pp. 108–113. DOI: https://doi.org/10.17308/history/1995-5480/2026/2/108-113