

ными и советскими органами рабочих уральских заводов на оказание экстренной помощи транспортным предприятиям.

- Васьковский О. А. Ниренбург Я. Л. и др. Урал в Гражданской войне. Свердловск, 1989.*
Владимир Ильич Ленин: Биограф. хроника. Т. 7. М., 1976; Т. 8. М., 1977.
Водный транспорт СССР за 15 лет. М., 1932.
Девятый съезд РКП(б): Протоколы. М., 1962.
Декреты советской власти. Т. 6. М., 1973.
Дубилет Н., Золотов А., Ремезов В. Кама — река-труженица. Пермь, 1972.
Дубилет Н., Пак А. 100 лет судоходства на Каме. Пермь, 1947.
История социалистической экономики. Т. 1. М., 1976.
Красный Урал (Пермь). 1919. 29 июля, 21 нояб.
Кубланов А. А. Совет Рабочей и Крестьянской Обороны (ноябрь 1918 — март 1920 гг.). Л., 1975.
Ленин В. И. Полное собрание сочинений.
Ленин и Пермский край: Сб. докл. и материалы, воспоминания. Пермь, 1970.
Матушкин П. Г. Ленин об Урале: ист. очерк. Челябинск, 1972.
Очерки истории коммунистических организаций Урала. Т. 1. Свердловск, 1971.
Садаков М. А. Некоторые вопросы истории Удмуртской АССР. Ижевск, 1970.
Социалистическое строительство на Урале. Свердловск, 1957.
Уральский рабочий. 1925. 1 февр.

Г. Н. Валиахметова

АНГЛО-ФРАНЦУЗСКОЕ СОПЕРНИЧЕСТВО НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ИРАКСКОГО НЕФТЕПРОВОДА (1928—1934)

Нефтяные ресурсы Ближнего Востока стали предметом соперничества великих держав ввиду возрастания военно-стратегического значения нефти. В первой четверти XX в. политика ведущих стран Запада в этом регионе в значительной степени стала определяться нефтяным фактором. По итогам Первой мировой войны Англия заняла лидирующие позиции на Ближнем Востоке, при этом в узкий круг распорядителей арабской нефти были допущены Франция и США. Нефтяной альянс действовал в рамках многонациональной нефтяной корпорации «Ирак Петролеум Компани» (ИПК), в состав которой вошли: британская полуправительственная «Англо-Персидская нефтяная компания», англо-голландский трест «Ройял Датч Шелл», французская полуправительственная «Компани Франсез де Петроль», группа ведущих американских нефтяных компаний и известный нефтяной магнат К. С. Гульбенкян. В 1925 г. компания получила эксклюзивные нефтяные права в двух вилайетах Ирака. С конца 1927 г., после успешного разведочного бурения,

приоритетным в ее политике стал вопрос об изыскании экономически выгодного способа переброски иракской нефти на мировые рынки. Однако компаньоны ИПК имели определенные обязательства перед поддерживавшими их правительствами, которые, в свою очередь, принимали во внимание прежде всего стратегические, а не коммерческие аспекты проблемы. Поскольку дух соперничества сопровождал ближневосточную политику Лондона и Парижа, вопрос о направлении и конечном пункте нефтепровода из Ирака к побережью Средиземного моря послужил основой для серьезного конфликта между двумя великими державами.

Первоначальный маршрут был определен в ходе длительных англо-французских переговоров, итогом которых стало нефтяное соглашение Сан-Ремо от 24 апреля 1920 г. Оно декларировало принципы нефтяного сотрудничества Великобритании и Франции на Ближнем Востоке и гарантировало французам 25 % участия в разработке нефтяных ресурсов Месопотамии. Французское правительство со своей стороны обязалось обеспечить благоприятные условия для прокладки двух нефтепроводов, сопровождаемых железными дорогами, через мандатные территории, находившиеся под ее юрисдикцией, для транспортировки нефти из Месопотамии и Персии к портам на восточном побережье Средиземного моря; вся вывозимая нефть освобождалась от транзитных и экспортных пошлин (*San-Remo Agreement*). Фактически в соглашении речь шла о создании англо-французской «нефтяной Антанты», которая закрывала американскому нефтяному капиталу путь на Ближний Восток. К концу 1920-х гг. международные реалии изменились, соответственно изменилось и британское видение региональных проблем.

Исходя из соображений стратегического, экономического и тактического порядка Лондон пересмотрел свою позицию в отношении формы политического контроля в Ираке. Отмена мандатного режима в значительной степени позволяла Англии стабилизировать свои позиции в стране и предотвратить проникновение конкурентов в сферу жизненных интересов Британской империи. На завершающей стадии эпохи мандата роль Хашимитского Ирака как государства, способного активно влиять на политические настроения арабов Ближнего Востока, существенно возросла. Одна из причин заключалась в личном авторитете короля Фейсала. Внешняя политика молодого государства выстраивалась в полном соответствии с имперскими планами Великобритании в регионе, суть которых сводилась к установлению контроля над обходными путями в Индию — территориями от побережья Леванта до Персидского залива. В основу региональной политики Ирака англичане положили принципы двух главных идеологических направлений общественно-политической мысли Ближнего Востока — п а н а р а б и з м а и м е с т н о г о (и р а к с к о г о) н а ц и о н а л и з м а . Предоставляя Ираку независимость, Англия выдвигала его на роль лидера в решении стратегических задач общерабского масштаба, где первостепенное значение имела проблема освобождения подмандатных территорий и их дальнейшее объединение с Ираком в единое государство. Первым шагом к гегемонии Ирака на территории «Благодатного полумесяца» должно было стать восстановление правления Хашимитов в Дамаске [см.: NEI, 1931, 179; Туманян, 1996, 13—14].

Главным противником этой схемы являлась Франция, которая не собиралась уступать своих позиций в Леванте. Она настаивала на беспрекословном выполнении всех послевоенных договоренностей, прежде всего соглашения Сан-Ремо, гарантировавшего выход иракской нефти по двум нефтепроводам в сирийском порту. Но у англичан имелись серьезные основания опасаться, что Франция попытается использовать свой контроль над средиземноморскими терминалами для расширения собственной сферы влияния. Поэтому в 1928 г. английское правительство стало настаивать, чтобы ИПК строила только один нефтепровод и выбрала обходное направление через Трансиорданию и Палестину в порт Хайфа. Лондон предпочитал, чтобы нефтепровод заканчивался в порту, находившимся под британским контролем, поскольку снабжение нефтью имперского флота не должно было зависеть от Франции и Сирии. Англичане планировали построить в Хайфе нефтеперерабатывающий завод и вывозить в Европу готовые нефтепродукты [см.: Committee, 1935, 288 (12)].

Во избежание обвинений в нарушении принципа «открытых дверей» на мандатных территориях, летом 1928 г. Англия от имени палестинских властей объявила тендер на оборудование гавани в Хайфе. Стоимость проекта оценивалась в 5 млн долларов 4 ноября 1928 г. было отобрано 11 британских фирм, заявки других иностранных компаний были отклонены. Это вызвало волну протестов со стороны правительств США, Италии и Франции, которые утверждали, что методы проведения конкурса противоречили духу мандата. Париж считал, что речь идет о строительстве английской военно-морской базы у границ французской сферы влияния. По мнению американских и итальянских дипломатов, Франция готова была снять свои возражения, если реализуется проект сооружения нефтепровода к сирийскому порту [см.: FRUS, 1929].

Имея мандат на Сирию, Франция естественно настаивала на сирийском направлении. Доставка нефти на сирийское побережье имела особое военно-стратегическое значение. Даже если бы Англия во время войны сохраняла благожелательный нейтралитет, Франция не имела бы в Хайфе, находящейся под британским контролем, такой свободы действий для организации погрузки на свои танкеры, какую она имела бы в Триполи или Александrette.

Американская группа в ИПК заняла нейтральную позицию в англо-французском споре по вопросу о выборе маршрута нефтепровода, хотя, скорее, была заинтересована в его исходе в пользу англичан, которые брали на себя гарантии безопасности всех сооружений на территории британской сферы влияния. Благодаря правительственной поддержке американский капитал сумел потеснить британские позиции в этом регионе, но США пришлось согласиться на роль «младшего партнера» Англии в ближневосточных делах [см.: Venn, 1986, 18; Rubin, 1988, 239—245]. Благожелательный нейтралитет американцев также был гарантирован антифранцузской направленностью ряда статей Акнакаррийского соглашения 1928 г., суть которого сводилась к установлению крупнейшими трестами совместного контроля над мировым рынком нефти. В условиях мирового экономического кризиса американские и британские нефтяные монополии стремились ограничить

темпы и масштабы разработки иракских месторождений. Другой причиной этого союза было обоюдное желание окончательно монополизировать французский нефтяной рынок и воспрепятствовать освобождению Франции от нефтяного диктата англо-саксонских держав. Для Франции же, не имевшей собственных нефтяных ресурсов, иракская нефть являлась ключевым фактором достижения нефтяной независимости.

В сложившихся условиях британская дипломатия делала ставку на иракское правительство, позиция которого подавалась как решающий аргумент при определении трассы нефтепровода. Желания Франции и Ирака в определенной степени совпадали: обе страны хотели, чтобы Мосульская нефть стала поступать в порт Средиземного моря как можно скорее. Но в вопросе о том, какой это должен быть порт, их позиции кардинально расходились. Ирак энергично защищал маршрут на Хайфу, предварительно согласовав свои действия с Лондоном в марте 1929 г. [Sluglett, 1976, 164]. Багдад руководствовался различными мотивами.

Иракское правительство настаивало в первую очередь, чтобы нефтепровод обязательно сопровождался железной дорогой. Единственные железнодорожные пути находились в восточной части страны, где имелась узкоколейные линии Басра — Багдад и Багдад — Киркук. Другая железная дорога стандартной колеи пролегла от Багдада вдоль западного берега р. Тигр до местечка Байджи в 100 милях к югу от Мосула [см.: Report, 1929, 41—42]. Настаивая на Хайфе, Ирак надеялся получить железную дорогу к Средиземному морю, построенную за счет ИПК, причем такая линия целиком пролегла бы по британским мандатным территориям. Между Евфратом и Иорданом маршрут должен был пройти по почти необитаемой пустыне, и без железной дороги постройка и эксплуатация нефтепровода представлялась весьма затруднительной. Для нефтепровода с конечным пунктом в Триполи или Александrette это обстоятельство не имело бы столь существенного значения, т. к. трасса, проходя по пустыне, не отстояла более чем на 100 миль от действовавших железных дорог (Алеппо — Насибин и Алеппо — Хомс), по которым можно было поставлять необходимые материалы и оборудование. Иными словами, сирийские линии почти вплотную подходили к иракской железнодорожной системе, что делало проектируемую линию Багдад — Хайфа экономически невыгодной для ИПК. Но Ирак не хотел зависеть от французской политики для сообщения с Европой.

Важным фактором являлось то обстоятельство, что железная дорога Багдад — Хайфа гарантировала Ираку получение в случае необходимости британской военной помощи в кратчайшие сроки, без задержки от окружного пути через Суэцкий канал, Красное море и Персидский залив. Такую помощь не обеспечивала железная дорога, идущая по сирийской территории. В случае нападения на Ирак одного из его соседей Франция и Сирия, даже оставаясь нейтральными, все же могли отказать в использовании своей части железной дороги для перевозки британских военных сил или материалов, предназначенных для Ирака. Поэтому Багдад придавал большое значение тому, чтобы железная дорога до Средиземного моря проходила по территориям, принадлежащим Ираку и его союзникам [см.: Доббс, 1930, 636].

Багдад также надеялся, что железная дорога и нефтепровод на Хайфу обеспечат контроль над пустынным коридором, соединявшим страну с Трансиорданией и Палестиной. Он пролегал на 200 миль между южной границей Сирии, северным Недждом и северной границей Ирака и в самом узком месте имел около 70 миль в ширину. Этот коридор пересекал караванные пути на Дамаск, и ахванские племена часто заявляли о своем намерении уничтожить его, хотя соглашения между Недждом и Трансиорданией предусматривали свободный проход караванов. В случае прокладки в этом пустынном коридоре железной дороги и нефтепровода международной компанией Ираку не пришлось бы больше беспокоиться о свободном выходе к Средиземному морю. Багдад уверял, что на этом участке вероятность нападения бедуинов на строящийся нефтепровод была невелика: помня об угрозе бомбардировок с воздуха, они не рискнули бы далеко уходить от своих баз. Нефтепровод на Триполи проходил бы вдоль сирийско-ливанской границы по территории, заселенной беспокойными племенами, которые доставили хлопоты Франции во время восстания 1925 г. Поэтому Англия и Ирак настаивали на том, что маршрут на Хайфу более безопасен, чем нефтепровод на Триполи.

Железная дорога на Хайфу, кроме того, обеспечивала Ираку долю прибыли от транзитной перевозки европейских и американских товаров в Персию, которые пока поставлялись окружным путем по Красному морю и Персидскому заливу в Басру, а затем по железной дороге через Багдад в Ханекин. Такая экономия вместе с ускорением доставки привлекала бы товары в Хайфу и сохраняла за Ираком доход от транзита, оставляя персидской железной дороге перевозку грузов из Индии и Дальнего Востока [см.: РГАЭ, 3115, 19—20, 121]. Палестина не менее чем Ирак была заинтересована в том, чтобы нефтепровод прокладывался на Хайфу и по возможности сопровождался железной дорогой. Многочисленные транзитные пассажиры из Европы и Индии могли пользоваться этим путем, что способствовало бы развитию туризма в Палестине и Ираке. Предполагалось, что железная дорога будет обслуживать также нужды британского химического треста, который собирался разрабатывать минеральные ресурсы Мертвого моря.

Вопрос о том, какая из двух гаваней — Хайфа или Триполи — более удобна для сооружения морского терминала, являлся спорным. Оборудовать резервуары для хранения и обеспечить погрузку сырой нефти на танкеры в Триполи было бы не легче, чем в Хайфе. Ветра, господствующие в Триполи, создавали определенные сложности для нефтеналивных судов на причале; условия якорной стоянки там также были хуже, чем в Хайфе [см.: Доббс, 1930, 636].

Если бы ИПК имела свободу действий, она, возможно, склонилась бы в пользу сирийского направления, поскольку вопрос о стоимости мог перевесить все остальные соображения. Мосульские месторождения располагались примерно в 600 милях от Средиземного моря, что увеличивало стоимость транспортировки нефти до морского терминала. С другой стороны, порт Басра в Персидском заливе был расположен лишь в 450 милях от Киркука, но сборы, взимаемые на Суэцком канале с танкеров, оставались настолько высоки, что выгоднее было избежать их

даже ценой сооружения дополнительных 200 миль нефтепровода, которые требовались для средиземноморского пути.

Исследовательские работы ИПК проводились по трем направлениям — на Александретту, Триполи и Хайфу. Первое направление было отвергнуто ввиду того, что нефтепровод прошел бы слишком близко от турецко-сирийской границы и оказывался под угрозой в случае вооруженного конфликта. Направление на Триполи оценивалось как самый рациональный, безопасный и короткий путь. Правление ИПК не видело для себя необходимости увязывать сооружение нефтепровода с железнодорожным строительством. Как заметил К. С. Гульбенкян, ИПК являлась нефтяной корпорацией, а не инженерно-строительной фирмой. Технический персонал компании считал, что даже на Хайфу нефтепровод возможно проложить без железной дороги путем использования новейших достижений в сфере тяжелого транспорта [см.: Gulbenkian, 1965, 160, 162]. К тому же британские директора в ИПК знали, что если они выступят в поддержку хайфского направления, их французские оппоненты имеют хорошие шансы выиграть дело в международном суде. Пока у власти в Англии находились консерваторы, поддерживавшие интересы крупного промышленного и финансового капитала, вопрос о сооружении нефтепровода фактически наткнулся на непреодолимые препятствия. С приходом лейбористского кабинета положение стало меняться. Неудачные попытки заполучить Хайфу в качестве единственного терминала на Средиземном море в 1929 г. создали определенную напряженность в отношениях между британским правительством и ИПК [см.: Rabinovich, 1988, 175].

Главным стимулом к поиску компромисса для всех заинтересованных в нефтепроводе сторон стал международный конфликт, разгоревшийся в Лиге Наций с осени 1929 г., по вопросу об отмене мандатного режима в Ираке. Результаты широкомасштабных изыскательных работ ИПК оправдали самые оптимистические прогнозы и привлекли внимание крупного международного капитала, а также правительств Италии и Германии, которые были лишены собственных источников нефти. Грядущая отмена британской опеки над Ираком позволяла возродить проблему на этот раз уже повторного «открытия дверей» на нефтеносных территориях Ближнего Востока. Влиятельные дипломаты этих стран лоббировали в Лиге Наций интересы многонациональной нефтяной компании «Бритиш Ойл Девелопмент» (БОД), которой неоднократно было отказано в предоставлении нефтяной концессии в Ираке. Среди акционеров БОД была представлена итальянская полугосударственная корпорация АДЖИП и группа стальных магнатов из Рура, близкая к правительственным кругам Германии.

Добиваясь уступок от Англии, Франция поддерживала протест тысяч христиан, населявших Мосульский район, против установления над ними контроля арабского правительства. Французские дипломаты пытались убедить Совет Лиги Наций в том, что Ирак не готов к политической независимости, и такого рода преждевременный шаг может серьезно стеснить положение западных держав в других подмандатных арабских странах. Политика державы-мандатария в отношении обеспечения прав религиозных и национальных меньшинств подверглась острой

критике практически на всех заседаниях постоянной мандатной комиссии и Совета Лиги Наций в период, когда решался вопрос об эмансипации Ирака. Оппозиция Парижа, Рима и Берлина создавала серьезные препятствия для реализации масштабных стратегических планов Великобритании на Ближнем Востоке.

Очередной ажиотаж вокруг нефтяных ресурсов страны также вселил уверенность в действия иракских властей, которые, пользуясь ситуацией, вынуждали британское правительство к уступкам в военно-политических и экономических вопросах. В сложившейся международной обстановке лейбористский кабинет решил, что единственным для продвижения британских нефтяных интересов в Ираке остается путь компромисса с французским правительством, иракскими властями и ИПК [см.: Sluglett, 1976, 196—198].

24 июня 1930 г. Лондон предложил Багдаду помощь в решении вопроса о покрытии дефицита госбюджета страны, что было зафиксировано в условиях финансового соглашения, приложенного к англо-иракскому союзному договору, подписанному неделей позже. Иракское правительство, в свою очередь, уступив британскому нажиму, отказалось от идеи строительства железной дороги за счет ИПК. 30 сентября 1930 г. было достигнуто соглашение и в этом вопросе: исключительное право строить линию Багдад — Хайфа получила администрация железных дорог Ирака. На эти цели Лондон предоставил иракскому правительству крупный заем на льготных условиях; кроме того, Багдаду был гарантирован льготный кредит на оборудование порта Басра. Авторитетный английский исследователь П. Слаглетт приходит к выводу о том, что, хотя англичане так и не смогли увязать сооружение нефтепровода со строительством сети железных дорог, которые, безусловно, имели для Великобритании первостепенное стратегическое значение, все же этот проект позволил ИПК в 1931 г. добиться от иракских властей пересмотра концессионного соглашения на выгодных для себя условиях [см.: Ibid., 1976, 164—165, 198].

Трения между ИПК и британским правительством также разрешились в июне 1930 г. В ходе серии встреч с представителями внешнеполитических и нефтяных ведомств Великобритании, которые работали уже в новом составе, Дж. Кэдман, президент ИПК и АПНК, без труда убедил членов лейбористского кабинета в том, что их консервативные предшественники в правительстве Болдуина ответственны за нынешнее критическое положение. По предложению Кэдмана правительство Р. Макдональда выступило с инициативой создания паритетной комиссии под председательством американца Дан-Труле, в обязанность которой вменялось определить наиболее выгодное с экономической и технической точек зрения направление нефтепровода [см.: Rabinovich, 1988, 175]. Уверенность британского правительства в американской поддержке продемонстрировал тот факт, что в комиссию вошли по одному представителю от трех заинтересованных стран, хотя общий холдинг британских акционеров ИПК составлял 52,5 %, в то время как США и Франция имели лишь по 23,75 % участия.

Вскоре наметился компромисс в англо-французском конфликте. Осенью 1930 г. комиссия Дан-Труле признала наиболее предпочтительным сирийское направление по маршруту Киркук/Фата (на р. Тигр) — Абу-Кемаль (на р. Евфрат) — Тад-

мор/Пальмира — Хомс — Триполи. Однако, учитывая аргументы Англии, Франции и Ирака, комиссия рекомендовала соорудить одновременно два нефтепровода с общим направлением до Абу-Кемалья, где одна ветка отходила бы на Триполи, а другая — на Хайфу [см.: Худадов, 1931, 176]. Лондон, так и не сумев использовать преимущества иракской оппозиции против терминала в Триполи, вынужден был в целом согласиться с таким решением. Но британская дипломатия все же создала новую почву для разногласий с Францией, а именно в вопросе о точке бифуркации линий нефтепровода.

Направление на Абу-Кемаль не устраивало Англию и Ирак, т. к. выбранный пункт находился под юрисдикцией Сирии, и трасса будущей ветки на Хайфу шла на большом протяжении вдоль сирийской границы и очень скоро оставляла территорию Ирака, проходя по Трансиордании (последнее обстоятельство, конечно, не смущало британские колониальные круги). Важное значение англичане также придавали тому факту, что с апреля 1929 г. в Сирии началось строительство железнодорожной линии Хомс — Дар-эль-Зор, которая очень близко подходила к Абу-Кемалю. М. Понсо, французский верховный комиссар в Сирии, не скрывал от своего британского коллеги Ф. Хэмфри, что Париж поддерживает идею создания сети железных дорог, которые соединили бы Триполи с Мосулом и Северной Персией через Пальмиру и Дар-эль-Зор [см.: Rabinovich, 1988, 174]. В 1930 г. Франция предоставила Сирии заем в 500 млн франков на реализацию ряда экономических проектов, но его значительная часть фактически пошла на военные нужды страны [см.: Ферестанов, 1933, 161]. Естественно, что Великобритания пыталась не допустить Францию на командные стратегические высоты Ближнего Востока.

Англия и Ирак предложили в качестве точки бифуркации местечко Рутба. Оно располагалось вдали от ирако-сирийской границы, и ему отводилась роль узловой станции в проектируемой железной дороге Багдад — Хайфа [см.: РГАЭ, 3183, 19]. Французские контрпредложения содержали очередной компромисс. Изменение направления с кратчайшего, на котором остановилась комиссия Дан-Труле (а именно Киркук — Абу-Кемаль), на более длинный (Киркук — Хадита) на р. Евфрат позволяло отойти от сирийской границы и успокоить опасения британского и иракского правительств [см.: Худадов, 1931, 177]. Франция проявляла явное нетерпение ввиду очередных препятствий к немедленной эксплуатации Киркукского нефтяного района. Некоторые английские финансовые газеты намекали, что изъятие золота из английских банков объясняется желанием Парижа оказать нажим на английские финансовые и нефтяные круги, с тем чтобы заставить их согласиться на скорейшую постройку нефтепровода [см.: Доббс, 1930, 635].

Между тем ситуация в Женеве приобретала все более неблагоприятный для Англии характер. Ввиду явного нежелания британского правительства выносить иракскую нефтяную проблему на обсуждение, по инициативе итальянских и германских дипломатов постоянная мандатная комиссия и Совет Лиги Наций в январе 1931 г. обязали державу-мандатарию предоставить полную информацию о состоянии дел в нефтяной отрасли Ирака, а также о ходе переговоров ИПК с иракским правительством по вопросу о маршруте проектируемого нефтепровода. В про-

тивном случае Совет Лиги намеревался направить в Ирак специальную комиссию, чтобы ознакомиться с ситуацией на месте [Official Journal, 1931, 453]. Фактически Лига Наций дала понять, что положительное решение вопроса об отмене мандата на Ирак в значительной степени зависит от уступчивости Лондона в нефтяных делах. «Великобритания не могла игнорировать эти угрозы, так как в случае неудачи Ирак получил бы другого мандатария», — считает немецкий исследователь Г. Мейхер [Mejcher, 1980, 38—39]. Автор указывает, что нефтяной фактор был основополагающим в позиции Германии и Италии в период, когда решался вопрос о независимости Ирака, и отмечает, что к весне 1931 г. Германия и особенно Италия перешли к прямому открытому шантажу [Ibid, 147—149]. В сложившихся условиях Англия вынуждена была пойти на уступки.

Прежде всего, британская дипломатия признала, что фундаментальный альянс с Францией на Ближнем Востоке необходимо сохранить любой ценой. 5 февраля 1931 г. британское правительство окончательно сформировало свою позицию в вопросе о выборе точки бифуркации линий нефтепровода и согласилось на Хадиту, учитывая, что в проект нового концессионного соглашения ИПК включен пункт о том, что не менее 50 % продукции киркукских промыслов должно выходить к терминалу в Бей-Акре в Хайфском порту. Проект также особо оговаривал, что обе линии нефтепровода будут строиться одновременно и в кратчайшие сроки. Но Лондон преподнес свое согласие с французскими предложениями в качестве значительной уступки и потребовал взамен, чтобы из нового договора была изъята статья, обязывавшая компанию строить железные дороги вне концессионной территории. Тем самым Англия предотвращала попытки французского правительства сооружать через ИПК стратегически важные железные дороги, которые могли связать Персидский залив с Левантом [см. об этом: РГАЭ, 3183, 19; Rabinovich, 175—176].

В тот же день Фейсал был уведомлен о новой линии британского кабинета и попытался использовать ее с выгодой для себя. Идея возвращения Хашимитов в Дамаск широко пропагандировалась арабскими националистами и фактически являлась ключевой в идеологии панарабизма в конце 1920-х гг. Париж считал Фейсала и его семью инструментом антифранцузской политики Англии на Ближнем Востоке, но, чтобы получить тактические преимущества, французская сторона с 1925 г. время от времени соглашалась обсуждать возможности установления монархии в Сирии. На Ке д'Орсе знали, что главная причина иракской оппозиции против бифуркации линий нефтепровода в Хадите лежит в сфере политической, а не экономической. Дипломатическая переписка между верховным комиссаром в Сирии М. Понсо, французским консулом в Ираке М. Леписье и главой внешнеполитического ведомства Франции Ф. Бертело свидетельствует о том, что Париж видел прямую связь между нефтепроводом и претензиями Фейсала на сирийский трон. Французские дипломаты также решили повернуть ситуацию в нужное для себя русло [см.: Rabinovich, 176—177].

В конце января 1931 г. Леписье известил Фейсала о намерении французского правительства обсудить кандидатуры будущего сирийского монарха. Памятуя о

новых веяниях в Форин Оффисе, король встретился с французским консулом и, пожурив французов за неуступчивость, выразил готовность согласиться на bifurкацию линии нефтепровода в Хадите и включить в новое концессионное соглашение пункт о том, что 50 % продукции киркукских месторождений будет доставляться к терминалу в Триполи. В обмен Фейсал потребовал от французского правительства «услуги за услугу», а именно «морального обязательства Парижа принять в расчет в своей политике в Леванте законность национального подъема арабов Сирии и Ирака». После обсуждения итогов этой встречи на Ке д'Орсе решили, что «обещания Фейсала по нефтяному вопросу создают благоприятные изменения для Ирака в Лиге Наций и в Леванте» [см.: Rabinovich, 178].

7 февраля 1931 г. англо-французский спор о трассе будущего нефтепровода завершился принятием компромиссного решения о строительстве двух веток: 1) Киркук — Триполи и 2) Киркук — Хайфа (с разветвлением на правом берегу Евфрата в районе Хадиты).

С экономической точки зрения сооружение двух линий нефтепровода было совершенно неоправданным, т. к. предполагало строительство дополнительных насосных станций, которые необходимо было снабжать водой, сотни километров железных и шоссейных дорог, взлетно-посадочных полос, радиотелеграфных и телефонных линий, а также еще одного морского терминала, что влекло значительное увеличение объема финансовых вложений¹. Однако финансовая сторона дела не являлась определяющей при выработке этого решения: партнеры ИПК, имея обязательства перед своими правительствами, исходили также из политических соображений. Так, например, два нефтепровода позволяли избежать полной остановки вывоза нефти по каким-либо причинам, в том числе политическим².

¹ Экономическая нецелесообразность этого решения усиливалась тем, что на протяжении ряда лет после постройки и пуска в эксплуатацию нефтеперерабатывающего завода в Хайфе (конец 1939) значительная часть сырой нефти, доставляемой в Триполи по северной ветке нефтепровода, затем морским путем отправлялась в Хайфу для переработки.

² К. С. Гульбенкян настаивал на приоритете финансового аспекта при выборе маршрута нефтепровода. В начале 1960-х гг. Нубар Гульбенкян в своих мемуарах указывал, что дальнейшие события на Ближнем Востоке подтвердили правоту его отца: как с экономической, так и с политической точек зрения следовало выбрать сирийское направление. Терминал в Хайфе был отрезан от Киркука после провозглашения государства Израиль, и Триполи остался единственным выходом иракской нефти к Средиземному морю до прокладки нефтепровода Киркук — Банпас в 1952 г. [см.: Gulbenkian, 1965, 161]. В этой связи хотелось бы отметить, что исторические события, последовавшие вскоре после опубликования мемуаров Н. Гульбенкяна, опровергли и его точку зрения. Радикализация сирийской политики и обострение противоречий между Сирией и Ираком сделали весьма проблематичным выход иракской нефти в Триполи. В 1965 г. сирийский баасистский режим перекрыл нефтепровод с целью увеличения своих доходов от транзита иракской нефти. Десятилетие спустя Хафез Асад снова перекрыл трубу, чтобы оказать давление на баасистские власти в Багдаде. Иракское правительство ответило сооружением альтернативной линии к Средиземному морю через Турцию и расширением сети нефтепроводов и терминалов в южной части страны. Но конфликт с Ираном создал серьезную проблему с вывозом нефти через Персидский залив. Зигзаги международной и региональной политики XX в. так и не позволили Ираку окончательно решить проблему транспортировки своей нефти к мировым рынкам сбыта.

Поскольку именно политический аспект являлся ведущим в вопросе о маршруте нефтепровода, то вполне естественно, что решался он в Париже и Лондоне. В то же время Ирак, сыграв определенную самостоятельную роль в этом достаточно крупном конфликте между двумя великими державами, выдвинулся на роль субъекта региональной политики на Ближнем Востоке. Однако следует признать, что на рубеже 1920—1930-х гг. внешнеполитический курс Багдада еще определялся характером англо-французских отношений.

Что же касается Великобритании и Франции, то ни одна из них не могла бы заявить о своей дипломатической победе. Стратегические планы Англии подлежали корректировке в свете достигнутых в феврале компромиссных соглашений. Намерения Франции освободиться от нефтяной зависимости не увенчались полным успехом, поскольку нефтепровод начинался на английской подмандатной территории, и одна из линий полностью проходила по английской сфере влияния. В случае серьезных осложнений с Англией, в том числе военного характера, последняя имела возможность пользоваться иракской нефтью и одновременно перекрывать французскую линию нефтепровода на территории Ирака около Хадиты, отрезав Францию от киркукских промыслов.

24 марта 1931 г. в Багдаде подписанием нового концессионного соглашения между ИПК и иракским правительством закончились нефтяные переговоры. По условиям соглашения ИПК обязалась к декабрю 1935 г. построить нефтепровод к Средиземному морю и начать экспортные отгрузки нефти в объеме 4 млн тонн в год. Одновременно иракские власти при активном содействии британской администрации начали неофициальные консультации с БОД относительно сдачи в концессию ряда нефтеносных территорий страны.

Деятельность британской дипломатии по урегулированию интересов конфликтующих сторон (разрешение вопроса о маршруте нефтепровода, форсирование подписания нового концессионного договора ИПК, предоставление иракскому правительству права на выдачу новых нефтяных концессий, обещание допустить БОД к разработке нефтеносных районов Ирака) подготовила весьма благоприятную для Великобритании атмосферу в Лиге Наций в июне 1931 г. Обширный доклад державы-мандатария относительно прогресса, достигнутого Ираком в период мандата, был единодушно оценен как «всеобъемлющий и исчерпывающий», и вопрос о посещении страны комиссией Совета Лиги был снят с повестки дня [см.: Minutes, 1931, 233]. В октябре 1931 г. в Багдаде начались переговоры между иракским правительством и БОД. Подписанный 20 апреля 1932 г. концессионный договор предоставил компании искомые права на разработку нефтяных ресурсов Ирака. 3 октября 1932 г. на Ассамблее Лиги Наций в ходе голосования 52 стран Ирак получил независимость.

Строительство нефтепровода началось в сентябре 1932 г. от двух средиземноморских портов и от Байджи. Первая (подготовительная) стадия работ предполагала приведение в порядок маршрута и рытье траншей. Одновременно началось сооружение телеграфных и телефонных линий, строительство железных и шос-

сейных дорог, жилых и складских помещений, взлетно-посадочных полос и аэродромов. Как следует из отчета Дж. Кэдмана, ИПК привлекла к работам более 400 европейцев и американцев в качестве высококвалифицированного персонала, в подчинении у которого находилось около 12 тысяч местных рабочих [см.: NEI, 1934, 472].

На всей трассе нефтепровода было решено возвести 12 насосных станций. На отрезке Киркук — Хадита, где предполагалось сооружение двойной линии, первые три насосных станции оборудовались двойным комплектом. От Хадиты южная ветка с пятью станциями проходила по территории британского мандата через Ирак, Трансиорданию и Палестину до терминала в Бей-Акре, в двух милях к северо-востоку от Хайфы. Северная ветка с четырьмя станциями шла по территории французского мандата через Сирию и Ливан к терминалу на побережье Средиземного моря в гавани эль-Мина в 4,5 милях от порта Триполи. Общая протяженность маршрута составляла примерно 1 150 миль, в том числе 150 миль на отрезке Киркук — Хадита, 618 миль — южная ветка, 381 миля — северная ветка [см.: Там же, 1932, 665]. Северную ветку стали называть французской, а южную — английской, хотя это не соответствовало действительности, т. к. обе принадлежали ИПК, а нефть, которую они перекачивали, принадлежала в равной степени всем компаниям.

Поскольку маршрут проходил по территории нескольких стран, весной 1931 г. ИПК подписала соглашения с Сирией, Палестиной, Трансиорданием и Ливаном, получив права на строительство и эксплуатацию нефтепровода, нефтеналивных причалов, насосных станций, коммуникаций, аэродромов и других объектов в течение 70 лет. ИПК освобождалась от уплаты подоходного налога с нефти и нефтепродуктов, используемых для обеспечения нормальной работы трубопровода, и обязалась выплачивать правительствам этих стран транзитные и экспортные пошлины, а также специальные взносы за охрану своих сооружений [см.: Minutes, 1931, 228—229]. Эти соглашения подверглись нападкам арабских националистов, критиковавших местные власти за жажду наживы и политическую близорукость. Радикальная арабская печать утверждала, что путем строительства железных дорог и нефтепроводов на Ближнем Востоке воплощается в жизнь «множественная схема британского империализма» [NEI, 1932, 460].

Сооружение нефтепровода завершилось в рекордно короткий период, с опережением на 1,5 года сроков, предусмотренных в концессионном соглашении 1931 г. Первая партия нефти поступила на терминал в Триполи 14 июня 1934 г., в Хайфу — 14 октября 1934 г. 3 августа из порта Триполи на нефтяном танкере «Анри Депре» в Европу был отправлен первый груз иракской нефти — 14 тыс. тонн. 15 августа танкер прибыл в Гавр, где нефть была выгружена и направлена на новый завод в Гонфревилле, принадлежавший «Компани Франсез де Раффинаж». Как отметил директор Национального бюро жидкого топлива Ж. Пино, этой отправкой увенчались десятилетние усилия Франции обеспечить за собой долю участия в нефтяном деле Ирака [Нефтяное хозяйство, 1934, 53]. Первый танкер с иракской нефтью прибыл в Англию в октябре 1934 г.

Официально вся система нефтепроводов была открыта 14 января 1935 г. королем Гази в Киркуке. Торжественные церемонии также прошли в Дамаске 17 января, в Триполи — 19 января, в Хайфе — 22 января, в Аммане — 24 января 1935 г. По официальным данным на первые 1,5 месяца по трубопроводу было перекачано 208 тыс. тонн нефти, в том числе 196 тыс. тонн по сирийской ветке и 11 755 тонн по палестинской [см.: РГАЭ, 3495, 70]. В феврале 1935 г. на терминалы поступило уже 230 тыс. тонн нефти, в марте — 323 тыс. тонн. Эти показатели свидетельствовали о том, что ИПК выходила на годовые объемы поставок в 4 млн тонн [см.: Committee, 1935, 288 (12)]. Как следует из ежегодных отчетов АПНК и группы Шелл, сооружение нефтепровода обошлось ИПК примерно в 10 млн ф. ст., что увеличило общие затраты компании с начала операции в Ираке до пуска в эксплуатацию всей системы трубопроводов до 15—16 млн. ф. ст. [см.: NEI, 1934, 472, 492].

«Ирак родился с золотой ложкой во рту», — писал журнал «Нир Ист», отмечая, что «счастливая фортуна самого молодого из независимых государств мира не ограничивается наличием нефти: весьма сомнительно, чтобы Ирак сумел самостоятельно добыть и экспортировать хотя бы одну тонну нефти». Жизненно важным фактором создания и развития промышленного сектора в Ираке, по мнению журнала, являлось беспрецедентное по масштабам и стоимости сооружение нефтепровода к Средиземному морю. «Для этого требовалось сосредоточить добычу нефти в Ираке в руках самых крупных нефтяных компаний, — делал вывод еженедельник, — объединить усилия трех наций и семи крупных нефтяных монополий, которые сейчас сотрудничают в ИПК [NEI, 1933, 119]. Действительно, сооружение нефтепровода из Ирака к Средиземному морю по масштабам и стоимости не имело аналогов и потребовало мобилизации лучших мировых достижений в сфере транспортировки, инжиниринга и организации [см.: Deterding, 1934, 59—60; Внешняя торговля, 1934, 16].

Когда западный мир начал постепенно оправляться от мирового экономического кризиса, добыча нефти в Ираке стала быстро расти. Если в предшествующие годы она не превышала 150—200 тыс. тонн, то в 1934 г. ее объемы увеличились до 967 тыс. тонн, а в 1935 г. она достигла 3 582 тыс. тонн [см.: Committee, 1935, 288 (10—11)]. Однако мощность нефтепровода ограничивала экспортные возможности Ирака³ и фактически позволяла ИПК установить контроль за уровнем добычи нефти в стране. В результате ее дальнейший рост был приостановлен.

Иракская нефть поступила на мировой рынок в период его глубокой депрессии, перепроизводства, низких цен на нефтепродукты и больших запасов товаров на складах. Мировая добыча нефти в 1933 г. на 16 млн тонн (7,5 %) превысила уровень 1932 г., тогда как мировое потребление увеличилось всего на 1,4 %.

³ Пропускная способность каждой ветки нефтепровода не превышала 2 млн тонн. Диаметр его труб составлял 12 дюймов (0,3 м) в отличие от 36-дюймовых труб, которые уже использовались в то время при сооружении нефтепроводов в США. Первая 12-дюймовая линия в Ираке выглядела столь «изящно», что американские строители назвали ее «спагетти» [см.: Gulbenkian, 1965, 162].

В 1928—1933 гг. предпринимались тщетные попытки различного рода ограничить добычу как путем международных соглашений, так и путем внутренних рестрикций в США. Стремление к ограничению добычи было вызвано не только мировым экономическим кризисом, но и тенденциями автаркии в потребляющих странах. В этих условиях ввод в эксплуатацию нового крупного экспортного района способствовал обострению противоречий между мировыми нефтяными трестами на средиземноморских и западно-европейских рынках. Такого рода последствия предсказывались еще во второй половине 1920-х гг. И тем не менее ИПК в самый разгар нефтяного кризиса начала сооружение иракского нефтепровода, который вместе с оборудованием промыслов поглотил свыше 15 млн ф. ст. При этом строительство, за исключением насосных станций, было закончено в ноябре 1933 г., за два года до срока, предусмотренного концессионным договором.

Мировая общественность удивлялась той поспешности, с какой ИПК проложила нефтепровод. Казалось бы, никакой нужды в нефти не испытывали ни «Стандард», ни «Шелл»; наоборот, мировые тресты все время решали проблему ограничения добычи и уменьшения запасов нефти. Это явление объясняется противоречивыми коммерческими и государственными интересами групп, объединенных в ИПК. В значительной степени они не совпадали, но тем не менее, исходя из разных позиций, пришли к общему знаменателю в вопросе о необходимости вывозить иракскую нефть. Относительно же проблем, связанных с определением маршрута нефтепровода и сроков его сооружения, очевидно, что решения принимались исходя из реалий международной и региональной политики, где соображения коммерческого порядка отходили на второй план. Поэтому отечественная и зарубежная аналитическая печать справедливо усматривала причину ускорения работ в Ираке в военно-политических мотивах правительств Англии и Франции, а также региональных амбициях ряда государств Ближнего Востока — Ирака, Сирии, Персии [см., например: Ферестанов, 1933, 155—172; Завриев, 1933, 51—58].

Действительно, как видно из описания трассы, нефтепровод в целом был приспособлен для военных нужд. Насосные станции, оборудованные мастерскими и помещениями для обслуживающего персонала, новейшими образцами радиотелеграфной и телефонной связи, взлетно-посадочными полосами и т. п., могли быть использованы в качестве военных баз для воздушных и наземных вооруженных сил. Локализация насосных станций также свидетельствовала о превалировании именно стратегических аспектов при проектировании маршрута. Посадочные площадки вдоль линии нефтепровода позволяли производить сосредоточение авиации и применять ее против повстанцев или партизан либо предотвращать набеги местных племен, особенно со стороны Хиджаза — Неджда. Примечателен тот факт, что в ходе строительства нефтепровода британские Имперские воздушные пути выделили ИПК 2 самолета с пилотами и поддерживали работу аэродромов [см.: Ферестанов, 1933, 157, 159—160].

Новым звеном в деле обеспечения возможных военных операций на Ближнем Востоке стало строительство современных портов в Хайфе и Триполи, которые в случае необходимости могли быть использованы в качестве военно-морских баз

и мест высадки наземных войск. «Сегодня Ирак покрывается сетью аэродромов, шоссейных и железных дорог, — отмечали отечественные аналитики. — Военно-морские базы империалистических держав на Средиземном море дают возможность снабжения нефтью их морского флота на Черном море у берегов Советского Кавказа», и, следовательно, «готовят условия для ведения военных операций уже в более широких масштабах» [Ферестанов, 1933, 161].

Осведомленный экономический журнал «Эстрихишер-Фольксвирт», связанный с банками Центральной Европы, следующим образом характеризовал военные приготовления великих держав на Ближнем Востоке: «С точки зрения британской нефтяной политики можно объяснить странное несоответствие между предполагавшимися и действительными сроками строительства нефтепровода... Новая британская нефтяная позиция в Ираке образует базу для обеспечения нефтью Средиземноморского флота, всего Западного и Среднеазиатского флота, равно как и всякой армии, которая при любом конфликте на Среднем и Ближнем Востоке будет действовать. Хотя для англичан одна АПНК могла бы стать базой, но она со стратегической точки зрения расположена далеко не так благоприятно, как Мосул с его нефтепроводами, непосредственно выходящими к Средиземному морю. Нефть в Хайфе и Триполи может быть прямо погружена на суда. Транспортировка нефти в порты происходит под землей, и срыв ее представляет большие трудности» [Шафир, 1934, 71].

Значительную роль в укреплении военно-стратегических позиций Англии и Франции на Ближнем Востоке отводилась железнодорожному строительству. Журнал «Нир Ист» отмечал по этому поводу, что «наконец осуществится заветная мечта англичан» — связать железными дорогами Средиземное море и Персидский залив и получить кратчайший путь в Индию. «Важно помнить, что право использовать железные дороги Ирака для сопровождения вооруженных сил и военных грузов зарезервировано для Великобритании по союзному договору 1930 г., — указывал еженедельник. — Железная дорога Багдад — Басра — это альтернативный путь на восток минуя Суэцкий канал, который будет использоваться для переброски войск и амуниции в Персидский залив и Индию» [NEI, 1933, 725—726].

Особого внимания заслуживает тот факт, что Ирак и Сирия располагались у стыка границ Турции, Персии и СССР. Поэтому территории, по которым прокладывался нефтепровод, со всеми прилегающими районами от Персидского залива до Средиземного моря являлись не только подступом к Индии, но и превращались в плацдарм для возможных военных действий против СССР, Турции и Персии. Английскую линию Хайфа — Багдад решено было продолжить до Тебриза. В сочетании с железной дорогой Тебриз — Джульфа эта система устанавливала прямую связь и кратчайший сухопутный маршрут от средиземноморского побережья до берегов Каспийского и Черного морей к границам СССР. По мнению отечественных аналитиков, так Англия пыталась предотвратить распространение советского влияния в восточной части британской сферы интересов. Другой важной целью являлись нефтяные промыслы Баку и Батум, конечный пункт бакинско-нефтепровода [см., например: Ферестанов, 1933, 161; Завриев, 1933, 53—58].

Германская печать придерживалась аналогичного мнения и указывала, что установление контроля над нефтяными ресурсами Персии и Ирака объективно породило конфликт Великобритании с СССР, ставший благодаря бакинской нефти важным фактором мировой нефтяной политики. В подтверждение этой версии в отечественной и зарубежной печати приводились выдержки из многочисленных выступлений откровенно антисоветского характера главы треста «Ройял Датч Шелл» Г. Детердинга [см., в частности: Иракская нефть, 1932, 131; Завриев, 1933, 53].

Франция также укрепляла свои стратегические позиции в регионе и создавала подступы к Закавказью — нефтяной базе СССР. В марте 1932 г. зарубежная пресса сообщила о том, что некая французская компания ведет переговоры с иракским правительством о концессии на сооружение железной дороги вдоль маршрута нефтепровода с сирийской территории до Мосула, откуда линия будет продолжена до Тебриза, и согласие Тегерана якобы уже получено [см.: РГАЭ, 3495, 73]. «Тебриз имеет первостепенное значение в системе путей сообщения с Западной Азией, поскольку прилегает к железнодорожной ветке на Тифлис, — писал итальянский журнал «Ориенте Модерно». — Теперь закавказские территории будут соединены со Средиземным морем французскими железными дорогами, которые пройдут по северо-западным провинциям Персии, курдским районам и Верхней Месопотамии» [Сорхи, 1932, 3—4].

Германская «Индустрии унд Хандельцейтунг» тогда же писала, что французы намерены соединить железнодорожную систему Сирии с бывшей Анатолийско-Багдадской железной дорогой, которая «в довоенное время рассматривалась как одно из самых крупных мероприятий, направленных против Англии». Редакция издания располагала информацией о том, что стоимость работ оценивалась в 64 млн долларов, и французские мандатные власти в Сирии намерены поручить реализацию проекта германским фирмам в счет репарационных платежей. Газета утверждала, что французы акцентируют внимание на том, что все работы должны быть завершены до окончания постройки железной дороги Багдад — Хайфа. Английская печать, в свою очередь, сообщала, что под давлением военных кругов принято решение о крупных ассигнованиях на строительство линии Багдад — Хайфа и форсировании темпов работ в 4 раза [см., например: Сорхи, 1932, 4—5; Иракская нефть, 1934, 102].

Таким образом, сооружение нефтепровода из Ирака к Средиземному морю стало составной частью широкомасштабных мероприятий Англии и Франции по укреплению своих военно-стратегических позиций на Ближнем Востоке. Активизация английской и французской политики в регионе свидетельствовала о нарастании противоречий между великими державами и в то же время о наличии определенных военных планов в отношении СССР. Вместе с тем англо-французское соперничество на Ближнем Востоке еще не приняло острой формы и не играло ведущей роли в отношениях между двумя державами. В большей степени Франция была обеспокоена укреплением итальянских позиций в Средиземном море. Англию занимали вопросы, связанные с подавлением курдского восстания под

руководством М. Барзани, налаживанием отношений с Ибн Саудом, восстановлением прочных позиций в Персии и т. д.

Внешняя торговля. 1934. № 23.

Доббс Г. Мосульская нефть и вопрос о нефтепроводе // Нефт. хоз-во. 1930. № 11. С. 635—637.

Завриев Д. От Средиземного моря к границам СССР // На зарубеж. Востоке. 1933. № 5. С. 51—58.

Иракская нефть: Обзор зарубежной прессы // Там же. № 3—4. С. 124—131.

Иракская нефть: Хроника зарубежной прессы // Там же. 1934. № 2. С. 100—106.

Нефтяное хозяйство. 1934. № 10.

Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 413. Оп. 13. Д. 3115; 3183; 3495.

Сорхи В. К вопросу о подготовке интервенции против СССР на Ближнем и Среднем Востоке / На зарубеж. Востоке. 1932. № 2. С. 3—9.

Туманян Т. Г. Ирак в системе международных отношений на Ближнем Востоке, 1921—1941: Автореф. дне... канд. ист. наук. СПб., 1996.

Ферестанов Д. Нефтепровод Киркук — Хайфа — Триполи: Обзор иностранной печати // На зарубеж. Востоке. 1933. № 3—4. С. 151—172.

Худадов В. Иракский нефтепровод и перспективы развития иракской нефтяной промышленности // Нефт. хоз-во. 1931. № 8—9. С. 176—178.

Шафир Я. «Нефтяная независимость» и подготовка к войне // Там же. 1934. № 4. С. 69—71.

Committee of Imperial Defence. Oil Board; Tenth Annual Report, December 14th, 1935 / Publ. Rec. Office, 371/18925. E 7269/9209/65. L., 1935. P. 288—289 (1—32).

Deterding H. An International Oilmen. L., 1934.

FRUS — Papers Relating to the Foreign Relations of the United States 1929. Vol. 3. Washington, 1941. P. 61—70.

Gulbenkian N. Pantaraxia. L., 1965.

Mejcher H. Die Politik und das Öl im Nahen Osten. Vol. 1. Stuttgart, 1980.

Minutes of the Twentieth Session of the Permanent Mandates Commission of the League of Nation. Geneva, 1931.

NEI — The Near East and India. Vol. 39—43. L., 1931—1934.

Official Journal of the League of Nations. February 1931. Geneva, 1931.

Rabinovich I. Oil and Local Politics: The French-Iraqi Negotiations of Early 1930s // The Great Powers in the Middle East, 1919—1939 / Ed. by Dann U. N. Y.; L., 1988. P. 172—182.

Report by His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the Council of the League of Nations on Administration of Iraq for the Year 1928. L., 1929.

Rubin B. America as a Junior Partner: Anglo-American Relations in the Middle East, 1919—1939 / The Great Powers in the Middle East, 1919—1939 / Ed. by Dann U. N. Y.; L., 1988. P. 238—251.

San-Remo Agreement 24th April, 1920 // The Near East and India. 1920. Vol. 18. P. 168—169.

Sluglett P. Britain in Iraq, 1914—1932. L., 1976.

Venn F. Oil Diplomacy in the Twentieth Century. L., 1986.