

ЛАСКАВИЙ Д.В.

ПОЧАТОК МІЖНАРОДНОЇ БОРОТЬБИ ЗА НАФТУ У ПЕРСІЇ ТА МЕСОПОТАМІЇ І КОНЦЕСІЯ ДАРСІ

Досліджуються початок міжнародної боротьби за нафту у Персії та Месопотамії, виникнення та вплив нафтового фактора на зовнішню політику великих країн. Особливу увагу приділено визначенню місця концесії Дарсі в англо-німецькій боротьбі за нафту.

Якщо хтось скаже, що сторінки історії ХХ століття написані нафтою, та боротьба за неї та газ у першій половині ХХІ стане визначальною для майбутнього людства, це буде недалеко від істини. Поки що вигідної альтернативи нафтопродуктам у світовій економіці, незважаючи на різноманітні відкриття і винаходи, немає. Та навіть якщо і знайдеться, то дуже нескоро їх замінить, адже є нафта і зацікавлені у її продажу і купівлі. І поки вона буде, доти триватиме боротьба за її джерела та ринки збуту, і світова історія знову писатиметься нафтою.

Такі думки можуть комусь здатися зухвалими чи упередженими, але аж ніяк не необгрунтованими. Історія неупереджено й об'єктивно свідчить - за останні півтора століття значущість нафти, її вплив на всіх і кожного, навіть тих, хто не уявляв про її існування, непинно зростала і зростає з року в рік. Разом з тим, якщо у закордонній історіографії, головним чином англо-американській, дослідженню такої актуальної теми, як вплив нафтового фактора на початку ХХ століття на світову політику та історію окремих країн і регіонів, приділено значну увагу, то вітчизняна історична наука на цьому шляху поки що далеко не просунулась.

Так, у роботах О.А.Коппель і К.А.Русакова, присвячених іншим актуальним проблемам, у декількох словах йдеться про нафтові інтереси Великобританії на Середньому Сході і концесію Дарсі¹. Серед радянської історіографії ґрунтовністю відрізняються стаття Б.В.Ананьїча з історії зовнішньої політики Росії в Персії, у якій міститься інформація про концесію Дарсі 1901 року, а також кандидатська дисертація М.І.Володарського, присвячена головним чином боротьбі іранців проти Англо-перської нафтової компанії (далі - АПНК).

Натомість міжнародна боротьба за перську нафту ними практично не висвітлена. Певним виключенням стала праця О.О.Фурсенка *“Нафтові трести і світова політика, 1880-ті рр. - 1918 р.”*, у якій, хоча і не без ідеологічного забарвлення, ґрунтовно досліджується *“нафтовий імперіалізм”*². У сучасній російській історіографії відсутні праці з близької до обраної нами проблематики, і лише у роботах А.В.Винокура, Л.Ш.Ахмедової та Г.Н.Валіахметової дуже побіжно міститься загально-відома інформація про АПНК³.

Ласкавий Дмитро Васильович - кандидат історичних наук, доцент кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин Луганського національного університету імені Тараса Шевченка

Що стосується історіографії країн Західної Європи та США, зокрема британської, то слід відмітити праці таких авторів, як С. Лонгрігг, Ел. Монро, М. Джек, Р. Феррір, які відрізняються від розмаїття інших ґрунтовністю, аналітичністю та зваженістю підходів⁴. Проте, навіть їхні дослідження, написані на цінних джерелах Паблік Рекорд Оффісу, не завжди є вичерпними відповідями на поставлені ними ж запитання.

Отже, мета даної статі - дослідити на основі джерел з Архіву зовнішньої політики Російської імперії та інформації з проаналізованих праць виток міжнародної боротьби за нафту у Персії та Месопотамії в кінці XIX - на початку XX століть.

Сьогодні багато говорять про майбутнє нафти у Північному Льодовитому океані, яку, до речі, ще треба там знайти: мовляв, це єдина недоторкана скарбниця чорного золота, а всі інші скоро будуть вичерпані. Комусь може здатися дивним, але приблизно такі ж думки не давали спокою багатьом політичним лідерам, відомим підприємцям і просто пересічним громадянам великих держав ще понад століття потому. Перші хотіли позбутися залежності від нафти Росії і США, другі мріяли відкрити нове Баку і заснувати свою "*Стандард ойл*", а треті були стурбовані розмовами, що нафта скоро скінчиться. Проте, в кінці XIX століття з усіх великих держав, не кажучи вже про інші країни, лише Росія і США мали на своїй території відкриті великі родовища нафти і вони ж отримували високі прибутки від її збуту та можливість впливу на покупців нафти і нафтопродуктів. І все це разом узятє штовхало держави, компанії, підприємців, любителів пригод і наживи до пошуку нових родовищ нафти.

У той час такі слова, як Баку і Техас, Нобель і Рокфеллер, стали синонімами успіху та багатства. Кожному з них щиро заздрили та ще відвертіше - ненавиділи як на батьківщині, так і за кордоном, куди вони крок за кроком разом зі зростанням попиту на їхню продукцію проникали все більше та все глибше.

Першими інтерес до нафти Месопотамії проявили німці, які у 1871 році дослідили вілайєти Мосул і Багдад. Майже одночасно з ними турецький валі Мідхат-паша самостійно побудував нафтоочисний завод у Баакубі, який через відсутність ринку збуту, нестачу якісної сировини і примітивну інженерію невдовзі був зачинений⁵. Сумна доля спіткала і відому перську концесію барона Юліуса де Рейтера 1872 року. Наступна спроба відкрити перську нафту, хоча і також невдала, відбулася у 1884 році, коли фірма "*Хотз енд Ко оф Бушир*" отримала дозвіл на бурові роботи в містечку Далікі провінції Фарс. У 1888 році про себе знов нагадала Німеччина, коли через контрольовану "*Дойче банком*" німецько-турецьку компанію "*Анатолійські залізниці*" заявила про свою зацікавленість месопотамською нафтою⁶.

Турецький султан Абдул-Хамід II, хоча і відповів німцям обіцянкою, тим не менш, щоб не втратити своє і не продешевити, вирішив знайти відповідь для себе на питання, чи є нафта в Месопотамії. Справу султан доручив здібному 20-річному Калусту Саркісу Гульбенкяну, сину багатого провінційного банкіра, успішного торговця гасом⁷.

Такий вибір султана багатьом з його оточення здався дивним. Проте, це лише на перший погляд. Незважаючи на вірменське походження, дуже

сумнівне для тих часів, К.Гульбенкян завдяки освіті, здобутій ним у Франції та Великобританії у галузі природничих і математичних наук, та успадкованими від батька здібностями ділка вже на той момент завоював авторитет у нафтовому бізнесі в Османській імперії⁸. Для розширення власної справи він шукав високої протекції, а султану був потрібен розумний дослідник, здатний поставити знання про нафту на службу не лише науці, а і його діловим інтересам.

І Гульбенкян не розчарував Абдул-Хаміда II. Проведені ним дослідження були досить успішними: вдалося приблизно виявити та окреслити можливі нафтові поля в Багдадському і Мосульському вілайетах. Султан, не вагаючись, своїм фірманом у 1890 році вивів ці території з підпорядкування міністерства копалень і перевів до власного казначейства⁹. Тепер всі питання про їх майбутнє, у тому числі концесії, міг вирішити тільки він.

Така активність турків не могла залишитися непоміченою і підштовхнула європейців до нових експедицій. У 1892 році французька експедиція Ж. де Моргана підтвердила наявність на турецько-перському кордоні потенційних нафтових родовищ. У 1893 і 1897 роках у Месопотамії та Персії працювали англійські експедиції відповідно А.Ф.Стахла і полковника С.Р.Маунселла, а в 1899 році пошуки другого Баку провів голландець барон ван Оппенхейм¹⁰.

І хоча всі ці та інші спроби відкрити промислові запаси нафти так і закінчились нічим, для більшості шукачів стало очевидним, що території між Каспійським морем і Перською затокою утворюють єдиний геологічний район¹¹. Якщо це так, то цілком природно, що як і російський Азербайджан, перський Азербайджан і межуючі з ним регіони мають бути багатими на нафту. Певний оптимізм у шукачів вселяв і той факт, що жителі Мосулу, Кіркуку в Месопотамії і Касріширину, Ахвазу в Персії здавна використовували нафту, яка, як і в районі Баку, природним чином виходила на поверхню, у релігійних обрядах і господарстві. Отже, як вважали дослідники та дипломати, друге Баку слід шукати десь у районі північно-східної Месопотамії і північно-західної Персії.

Серед усіх шукачів нафтового щастя найбільш вдалими виявився англійський золотопромисловець Уільям Нокс Дарсі, який 28 травня 1901 року отримав нафтову концесію площею 1250 км² (3/4 території усієї Перської імперії) терміном на 60 років¹². Не зупиняючись на подробицях суперечки між Великобританією і Росією навколо концесії Дарсі, зазначимо, що вона привнесла нафтовий фактор не лише в англо-російське суперництво в Персії, а й поклала початок міжнародної боротьби за нафту у Месопотамії, яка з часом охопила весь район Перської затоки. Натхненний перемогою у Персії та відчуваючи підтримку Форін офісу та Індія офісу, Дарсі починає, так би мовити, зондувати ґрунт у палаці султана щодо концесії у Месопотамії. З цією метою до Стамбула відправився досвідчений ділок, колишній французький дипломат і особистий помічник Дарсі А.Р.Марріот¹³.

Як Марріотт і очікував, одразу питання вирішити не вдалося. Султан Абдул-Хамід II виявився обачнішим, ніж його перський колега шах Мозаффар ед-Дін. Вілайети Багдад і Мосул, якими цікавився Дарсі, підпорядковувалися

не великому візирю, а особисто султанові. Тому номер, який групі Дарсі вдалося прокрутити в Персії, а саме - отримати концесію через атабек-азама Аміна ос-Солтана в обхід шаха, в Туреччині не проходив: султан віддавати дорогоцінні месопотамські землі за невисоку ціну не квапився. Він свідомо зтягував переговори, оскільки разом із часом збільшувалась і ціна питання.

Півтора року, проведені А.Марріотом у Стамбулі, разом із кількома тисячами витраченими ним фунтів стерлінгів на хабарі, так нічого і не принесли. Останню надію отримати концесію у Мосулі і Багдаді Дарсі поклав на молодого та перспективного Г.Ніколса, яким він замінив невдачливого Марріота. І дійсно, Ніколсу вдалося зрушити справу з мертвої точки. Через кілька місяців і не безкоштовно група Дарсі отримала лист від дивану з обіцянкою надати нафтову концесію синдикату "*Оттоман Петролеум Сіндікейт*", сформованого саме для експлуатації родовищ у Туреччині¹⁴.

Однак радість англійців була не тільки невеликою, але й недовгою. Далі обіцянки справа не йшла. Грошей на переговори вони витрачали все більше, а шансів на їх вдале завершення ставало все менше. Причин для цього було дві.

По-перше, турецький султан Абдул-Хамід II і його оточення вже були навчені невдалим досвідом перського шаха Мозаффар ед-Діна у співробітництві з кмітливими англійцями в сфері багатообіцяючого нафтового бізнесу. Англійці примудрилися не виплатити шаху жодного фунту живими грошима з обіцяних за концесію 20 тис. ф.ст. Дарсі усіма правдами і не правдами добився дозволу розраховатися виключно акціями, нехай і на більшу суму, ніж передбачалося. Акцій на 60 тис. ф. ст. отримав Мозаффар ед-Дін і ще на 20 тис. ф.ст. - впливові сановники¹⁵.

Проте, видані цінні папери були цінними умовно, оскільки жодного пені прибутку у 1901-1903 роках нікому так і не принесли. Утворена У.Дарсі нафтова компанія "*Фьост Експлоейшин Компані*" ("*ФЕК*") не мала нафти, а відтак - її видобутку, торгівлі і прибутку. Тому цінні папери шаха, як і всіх інших їх щасливих власників, поки що коштували не набагато більше вартості того паперу, з якого були вироблені. Перспектива наступити на ті самі граблі, що і перський шах, турецького султана зовсім не приваблювала. Він шукав реальні гроші, хоча також за поки що ефемерний товар.

По-друге, практично одночасно з англійцями шукачами на здобуття концесії у Месопотамії виступили німці, від яких Абдул-Хамід II і сподівався отримати живі гроші за нафтову концесію. Сподівання турецького султана були не безпідставними. У березні 1903 року нарешті була підписана конвенція про Багдадську залізницю, переговори щодо будівництва якої тривали ще з 1888 року. Султан погодився надати Німецькому банку через контрольовану ним компанію "*Анатолійські залізниці*" концесію на будівництво залізниці Конья - Багдад - Мосул - Перська затока. Стаття 22 концесійної угоди, між іншим, надала право на розробку надр у 20-кілометровій зоні по обидва боки від залізничного полотна¹⁶.

В умовах цієї статті не було чогось виняткового. У той час більшість концесій на будівництво залізниць у країнах Сходу надавались під покілометрову гарантію та право на розробку надр у визначених межах по обидва боки від залізничного полотна. Пікантність ситуації навколо

Багдадської залізниці полягала у тому, що її стратегічне значення для розбудови Німецької імперії не дозволяло Берліну допустити появу інших іноземних концесій за межами 20-кілометрової зони протягом усієї її довжини. Тим більше, що значення нафти для німецької економіки вже також стало стратегічним.

За підрахунками О.Фурсенка, *“німецький ринок споживав найбільшу кількість газу в Європі, нафта ставала все більш важливою як паливо для залізниць, і в урядових колах настійливо поговорювали про необхідність переведення військово-морського флоту на рідке паливо”*, тоді як власної нафти практично не було. Тому в Рейхстазі неодноразово порушувалося питання про, як зараз би сказали, диверсифікацію джерел постачання нафти, тобто позбавлення залежності від *“Стандард ойл”*¹⁷.

Більше того, Вільгельм II під час свого візиту до Санкт-Петербурга у липні 1897 року пропонував Миколі II навіть приєднатися до створення антиамериканської нафтової коаліції в Європі¹⁸. Разом з тим, у Берліні зовсім не мріяли про нову залежність. Росію вважали тимчасовою альтернативою США доти, поки не вдасться отримувати достатньо нафти з інших джерел. Найбільш підходящою була якраз Османська імперія, де вплив Німеччини зростав з року в рік. До того ж, успіх У.Дарсі у Персії позбавив німців навіть гіпотетичної можливості отримати доступ до ще невідкритої нафти цієї країни.

За такими важливими тенденціями та подіями у світовій політиці та міжнародних економічних відносинах уважно стежив К.Гульбенкян, який непогано заробляв гроші на суперечностях великих держав і їх компаній у нафтовому бізнесі¹⁹. Не без його підказки Абдул-Хамід II у грудні 1903 року видав новий декрет на підтвердження старого від 1890 року про підпорядкованість нафтоносних земель Месопотамії його особистому казначейству²⁰.

Цим фірманом султан і його оточення переслідували дві цілі. З одного боку, вони перестраховалися юридично щодо приналежності територій, а з іншого - підлили масла у вогонь міжнародної боротьби за нафту Месопотамії й у такий спосіб підняли вартість питання, адже знали, що німці, аби не допустити появи англійців, за ціною не постоять.

Однак у Стамбулі не розуміли, що, затягуючи переговори та водячи англійців за ніс, турки виконують левову частку роботи німців, яким і належало б протидіяти конкурентам з Туманного Альбіону. Врешті-решт, через нестачу коштів, незговірливість турків і невизначеність майбутнього вже існуючої перської концесії група Дарсі вимушено взяла перерву у нафтовій грі проти німців у Месопотамії. Останні, не гаючи часу, вирішили скористатися вдалою нагодою та дотиснути турків і в цьому питанні.

Після завчасних німецько-турецьких переговорів у липні 1904 року особисте казначейство султана надало компанії *“Анатолійські залізниці”* спеціальний опціон, який, у свою чергу, був переданий *“Дойче банку”* на дослідження впродовж одного року родовищ нафти у вілайетах Багдад і Мосул. У разі відкриття покладів сировини компанії гарантувалась концесія терміном на 40 років на умовах поділу прибутку між її пайщиками й особистим казначейством султана²¹.

У той же час, в угоді було підкреслено, що якщо диван впродовж 13 місяців не отримає звіт про результати геологічної розвідки, то нафтова концесія буде надана іншій компанії²².

Спочатку німецькі підприємці взялися за справу дуже жваво. Сформувавши експедицію на чолі з відомими фахівцями швейцарцем Кіслінгом та італійцем Порро, за якими спостерігав колишній комерційний аташе німецького посольства у Стамбулі Квандт. Новина про цю експедицію свого часу наробила досить багато галасу. На сторінках таких авторитетних видань, як “*Петролеум уорлд*” (США), “*Петролеум ревью*” (Великобританія), “*Нафта*” (Австро-Угорщина) і “*Нафтова справа*” (Росія) фахівці намагалися передбачити можливі наслідки цієї експедиції²³. Не оминули увагою німецьку експедицію й іноземні дипломати, акредитовані у Туреччині, які досить пильно спостерігали за розвитком подій.

Однак наступний, 1905 рік приніс розчарування одним і радість іншим учасникам боротьби за нафту по обидва боки турецько-перського кордону. Провівши цього року геологорозвідувальні роботи в районі Мосула і Гайяри, німецькі дослідники так і не надали султану звіт про результати експедиції²⁴. Хоча в тому, що вони мають бути позитивними, не сумнівався майже ніхто. У цих місцях ще у 1889-1890 роках працювала турецька експедиція на чолі з повіреним К.Гульбенкяна, яка підтвердила нафтоносність земель Північної Месопотамії. Французька експедиція Жака де Моргана 1891 року у цей самий район також виявилася успішною - на турецько-перському кордоні вдалося відкрити природні нафтові колодязі. Однак Берлін так і не підтвердив ні сподівань оптимістів, ні розчарувань песимістів.

Замовчуючи результати своєї експедиції, Банк Німеччини навмисно створював ореол таємності, а отже, і значущості територій, де мали прокласти Багдадську залізницю. Мета була проста - зробити гучний проєкт привабливим для вкладників, бо в ділових колах Німеччини власних грошей для його реалізації явно не вистачало. У разі оприлюднення позитивних результатів експедиції було б привернуто непотрібну увагу конкурентів, які могли разом виступити проти нафтової концесії “*Дойче банку*” і вимагати за свою участь у проєкті Багдадської залізниці права на видобуток нафти Мосулу. З іншого боку, оприлюднення негативних результатів експедиції відвернуло б увагу потенційних інвесторів від такої потрібної німцям залізниці.

Разом з тим була ще одна важлива причина замовчувати результати експедиції - це відсутність власне турецько-перського кордону²⁵. Кордон був формальний, настільки не визначений і не чіткий, що прикордонними смугами вважалися території завширшки від 1 кілометра і навіть іноді понад 100. Шах і султан вважали ці території лише своїми і кожен доводив свою правоту через те, що місцеві народи десятиліттями, якщо не століттями, як курди, вважали себе незалежними, а скотарські племена взагалі, не визнаючи ніяких кордонів, міняли підданство залежно від сезону.

У такій ситуації, коли турецько-перським розмежуванням займалися англійці та спірні території були включені в концесію Дарсі, для німців мовчання було справжнім золотом. Англійцям хоча і коштувало б зусиль провести розмежування таким чином, що нафтоносні прикордонні території Месопотамії відійшли до Персії, та не було таких витрат, які рано чи пізно нафта не покривала. Тим більше, що у такому разі вони б включили у сферу свого впливу останню потенційну нафтову скарбницю. А в Персії серйозними конкурентами англійців могли бути лише росіяни, а не всі інші суперники разом із росіянами, як у Туреччині.

Однак, на радість німцям, англійці не квапилися із остаточним турецько-перським розмежуванням, тому що по інший бік спірного кордону ситуація також створювалася не найкращим чином. Утворена Дарсі “ФЕК” для експлуатації перських родовищ не тільки не принесла жодного пені прибутку, а навпаки, поглинула майже всі гроші самого її власника. За його висловом, у 1905 році він чітко побачив дно власної кишені, тоді як нафта на поверхні свердловини для нього все ще залишалася нечітким маревом. Німці, не зволікаючи, проявили зацікавленість у придбанні концесії та повели себе у цьому відношенні досить настійливо²⁶.

Сподіватися їм було на що. Дарсі мав безпрецедентну за масштабами нафтову концесію на більш ніж прийнятних умовах. Навіть якщо нафту ніколи не буде знайдено, все одно концесія відкривала Берліну широке поле для політичного маневру в Персії та була непоганою картою у дипломатичній грі навколо кінцевого пункту Багдадської залізниці.

Певний інтерес до труднощів Дарсі проявили і на Півчному мосту, де знов обговорювали проблеми експорту російської нафти на Схід, проект будівництва трансперського нафтопроводу Баку - Перська затока та пов'язане з усім цим питання розмежування з Великобританією сфер впливу. Як з'ясувалось, концесія Дарсі з усіх боків становила загрозу російським інтересам: в перспективі перешкоджала експорту нафти та нафтопродуктів на перський і індійський ринки, будівництву нафтопроводу та виходила далеко за межі фактично існуючої сфери британського впливу. Єдине, що заспокоювало Міністерство закордонних справ Росії, так це відсутність в англійців нафти.

Усіх цих ворогів прекрасно бачив і сам Дарсі, тому у першу чергу за підтримкою у пошуку грошей він звернувся до Адміралтейства. Такий вибір протеже досвідчений ділок зробив далеко не випадково. По-перше, цю ідею йому підказав Томас Бовертон Редвуд, керівник консалтингового агентства, послугами якого користувалися майже всі британські нафтові компанії і багато закордонних.

Будучи відомим вченим, провідним експертом Великобританії з нафти та вдалим комерсантом, Редвуд також обіймав посаду радника уряду з проблем нафти і був членом адміралтейського комітету з нафтового палива²⁷. Він був одним з тих небагатьох фахівців, які вважали за доцільне замінити тверде паливо на рідке, в тому числі на кораблях. Разом з тим, Редвуд був переконаний, що у разі повного переведення військово-морського флоту з вугілля на нафту в Адміралтейства має бути її надійний постачальник. Такі могутні компанії, як “Стандард ойл” і “Шелл”, викликали у нього великі підозри щодо надійності та політичної незаангажованості на випадок загострення міжнародної ситуації чи війни. Редвуд відстоював думку, що постачальником має бути контрольована або, принаймні, залежна від британського уряду компанія, що володіє безпечними з військово-політичної точки зору родовищами нафти.

По-друге, у той час головне морське відомство “володарки морів” очолював добрий знайомий Дарсі по богемському курорту у Марієнбаді, адмірал Джон Арбатнот Фішер²⁸. Вже тоді за настійливе бажання перевести англійський військово-морський флот з вугілля на нафту за першим лордом

Адміралтейства закріпилось гучне прізвисько “*нафтовий маніяк*”. І хоча перші спроби переобладнання кораблів були невдалими й інші адмірала виступали проти нововведення, Фішер все одно завжди і всюди стверджував одне – майбутнє флоту за нафтою!

Однак звернення Дарсі щодо фінансової допомоги, незважаючи на підтримку таких впливових осіб, як Редвуд і Фішер, а також голови Форін офісу лорда Ленсдауна, знайшло підтримку у далеко не всіх представників правлячих кіл Британської імперії.

Міністр фінансів О. Чемберлен, вважаючи, що на грошову підтримку Дарсі палата громад згоди не дасть, відмовив у протекції. У Сіті з допомогою потопаючій компанії Дарсі також ніхто не квапився. На запит горе-нафтовика про позику могутня інвестиційна компанія “*Джозеф Лайонс енд Ко*” відповіла категоричною відмовою. Тоді Дарсі був вимушений звернутися по допомогу до своїх конкурентів.

Доведений до відчаю безвихіддю, він навіть почав консультації щодо початку переговорів з самим Дж. Рокфеллером, але той, більше заклопотаний справами у Мексиці та Китаї, не взяв до уваги перську концесію, яка на той час, окрім збитків, нічого її власнику не принесла. Не мала успіху і зустріч Дарсі з французьким фінансистом А. де Ротшильдом²⁹. Останнього цілком влаштовували відновлені ділові стосунки з успішними власниками “*Шелл*” М. Самьюелем і Г. Детердінгом у консорціумі “*Ейшиетік петролеум*”, ніж налагодження зв’язків з усе більш зубожілим Дарсі, не потрібним навіть власному уряду.

Парадокс, але саме після принизливих і невдалих перемовин з сильними тодішнього світу справи концесіонера потроху пішли вгору. Стурбовані серйозною загрозою переходу концесії Дарсі до іноземців, Форін офіс і Адміралтейство знову почали організовувати справжню рятувальну операцію. Причин для цього у кожного з імперських відомств було більш ніж достатньо.

Дозволити віддати комусь цю концесію для Форін офісу фактично означало допустити крах усєї багаторічної та багатомільйонної політики на Середньому Сході через нестачу якихось “*нещасних*” 300 тис. ф.ст. (саме стільки необхідно було для погашення позики і продовження бурових робіт). За допомогою концесії у Велику гру міг втрутитися третій гравець, Перська затока втратила б статус “*британського озера*”, а для Індії, на додаток до сумнозвісної “*російської загрози*”, з’явилася “*французька*”, “*німецька*” чи навіть “*американська загроза*”. Адміралтейство, як і Форін офіс, також не було у захваті від втрати концесії Дарсі. Як би там не було, але його підприємство залишалось головною надією отримати достатні запаси нафти для флоту на контрольованій Великобританією території та позбутися вже існуючої залежності від великих компаній з іноземним капіталом.

Виходячи з усього вищепереліченого, а також простого бажання не втратити імперський престиж в особі Дарсі перед суперниками, в Уайтхоллі вжили заходів. Адміралтейство від імені голови комітету з нафтового палива направило концесіонеру листа із закликом перш ніж зукладати будь-які угоди, дати можливість морському відомству організувати придбання “*ФЕК*” британським синдикатом. Авжеж, Дарсі схопився за цю пропозицію як потопаючий за соломинку.

Роль формального голови майбутнього синдикату запропонували престарілому мільйонеру з бездоганною, як тоді казали, імперською репутацією - лорду Стратконі. Його завірили, що концесія потрібна в інтересах королівського флоту і від нього потрібно зовсім небагато, лише "якихось" 50 тис. ф.ст. Як потім згадував сам поважний лорд, він дав згоду не з комерційних міркувань, а виходячи з імперських інтересів.

Але окрім 50 тис. ф.ст. Стратконі потрібно було ще не менш 100 тис. ф.ст. - занадто велика для Форін офісу і Адміралтейства сума. Сподіватися на міністерство фінансів і впертого Чемберлена ні Ленсдаун, ні Фішер не могли, та й не було часу. Вихід зі складної ситуації знову підказав Редвуд. Він нагадав, що Адміралтейство хоча і уклало завчасну угоду з нафтовою компанією "Бірма ойл" про поставку нафти для флоту, умови остаточного контракту ще узгоджувались. Отже, перший лорд Адміралтейства Дж.Фішер мав важелі впливу на голову компанії "Бірма ойл" Джона Треїлла Каргілла, потенційного вкладника у нафтову справу Дарсі й дуже амбіційного підприємця, який намагався створити монополію на торгівлю нафтою та нафтопродуктами в областях, прилеглих до Індійського океану³⁰.

Однак у правлячих колах знову постало питання, мовляв, навіщо голову морочити із зубожілим Дарсі, який марить неіснуючою нафтою, якщо є процвітаючий Каргілл, незалежний від іноземних компаній. І чи взагалі не краще було б просто законсервувати перську концесію до кращих часів, а Дарсі за труди виплатити пристойну компенсацію й у такий спосіб поставити жирну крапку у цій гучній і неприємній справі. Раціональне зерно в цьому було. Та й прибічників такого розвитку в Адміралтействі також вистачало, але перший лорд вважав, що нафти "Бірма ойл" для майбутніх потреб модернізованого ним флоту не вистачить. Тим більше, що були й інші важливі причини не входити у повну залежність від Каргілла. І справа тут була вже не у його компанії, а у ньому самому.

Дж.Каргілл народився у шотландській сім'ї одного з перших у Великобританії нафтовиків Девіда Сайма Каргілла³¹. Про вплив і важливе місце Каргілла-старшого у правлячих колах імперії говорить той факт, що він був одним із ініціаторів третьої бірманської війни. Після анексії Верхньої Бірми британська влада надала йому право на розробку родовищ бірманської нафти, й у 1886 році Каргілл заснував "Бірма ойл Компані", керівництво якою після смерті батька у 1904 році успадкував його другий син Дж.Каргілл³².

Однак від батька він успадкував не лише компанію, але й дуже складний характер. Каргілл ніколи не міг перемогти в собі потайливість, перемішану із сором'язливістю і песимістичним поглядом у майбутнє. За словами його біографа Т.Корлі, "ці риси характеру були серйозним недоліком у час, коли "Бірма ойл" ставала ключовим елементом у нафтовій стратегії британського уряду"³³. Каргілл був незручною фігурою у великому бізнесі.

З одного боку, прямота характеру робила його надійним партнером Уайтхоллу, але з іншого - він завжди відмовлявся від захисту урядових інтересів за рахунок компанії та різко засуджував таємні домовленості³⁴. Інакше кажучи, на Даунінг стріт, 10 справу з ним вели вимушено і дуже обережно, розуміючи, що альтернативи "Бірма ойл" для Адміралтейства поки що немає. Інша складова успіху Каргілла, на думку Корлі, з якою важко не погодитись,

полягала у тому, що серед його радників були авторитетні у нафтовій справі особи У.Уоллес і згаданий Б.Редвуд³⁵.

Саме Редвуд, вміло спекулюючи на інтересах і Каргілла, і Дарсі, не забуваючи про свої, зумів їх звести у травні 1905 року в одну компанію під назвою “*Консейнс Сіндікейт Лімітед*” (КСЛ) на чолі з лордом Страткона³⁶. Кожен отримав своє: Дарсі - потрібні гроші, Каргілл - обіцянку шалених прибутків від розробки перських родовищ, Стратконі - шану і багато гучних слів подяки, а також зобов'язання від компанії компенсувати з відсотками всі його витрати.

Відчувши за своєю спиною підтримку якщо не всіх, то принаймні частини правлячих кіл Британської імперії, Дарсі не тільки відхилив пропозицію “*Дойче банку*” про придбання його концесії, але й виступив із зустрічною. За допомогою британського посла у Стамбулі він спробував отримати концесію на території Месопотамії, які німці після експедиції Кіслінга - Порро вважали вже практично своїми³⁷. І в червні 1906 року Дарсі таки отримав обіцянку від турецького міністерства цивільного листа надати йому концесію в Месопотамії³⁸. Разом з тим, це зовсім не означало, що у Стамбулі вирішили відмовитися від Берліна, а отже, і від позик Німецького банку. Обіцянкою Дарсі турки нагадали німцям, що вони не одні цікавляться месопотамською нафтою і якщо ті й далі будуть грати в мовчанку та не звітуватимуть султанові про результати експедиції, їхня концесія швидко перейде до англійців.

У Берліні добре зрозуміли дипломатичний крок “*хворої людини Європи*”, але продовжили відмовчуватися. У “*Дойче банку*” прекрасно знали, що у групі Дарсі в Персії, як і в них самих у Месопотамії, немає ні грошей, ні нафти, а диван, використовуючи суперників, намагається стати третім радіючим, підвищуючи ціну на нафтову концесію та заробляючи гроші на обіцянках і чутках. Тому ніяк не відреагували на червневу англо-турецьку домовленість щодо Месопотамії.

В результаті після тривалого листування 1906 року між диваном і керівництвом “*Анатолійських залізниць*” турецька сторона у січні наступного, 1907 року, посилаючись на те, що компанія не виконала умов концесії, тобто не надала звіт про результати геологічної розвідки, анулювала договір 1904 року. Однак німецька сторона, також посилаючись на умови концесії, а саме на невідшкодування диваном 20 тис. ф.ст., витрачених “*Дойче банком*” на експедицію Кіслінга - Порро, заявила про збереження своїх концесійних прав, які ніхто з інших учасників боротьби за нафту не визнавав³⁹.

Таким чином, виходячи з аналізу існуючої історіографії та наявної джерельної бази, підкреслюємо, що в кінці XIX - на початку XX століть у міжнародних відносинах на Середньому Сході з'явився новий фактор - нафтовий. Нафта, навіть не будучи відкритою ні в Персії, ні в Месопотамії, стала ще одним мотивом і причиною загострення протиріч у світовій політиці. Жодній з великих держав, навіть Великобританії, так і не вдалося отримати нафтову концесію у Месопотамії, аналогічну перській.

Також зазначаємо, що появі нового чинника у міжнародних відносинах сприяла не тільки англо-російська дипломатична суперечка навколо концесії Дарсі в Персії у 1901 році, а й англо-німецька боротьба за Месопотамію, до

якої невдовзі долучилися інші великі держави та компанії. Так, у січні 1908 року на порозі Високої Порти з'явився новий претендент на месопотамську нафту - контр-адмірал військово-морських сил Сполучених Штатів Колбі Честер, за спиною якого стояв всемогутній Дж.Рокфеллер, але це вже інша історія, що потребує окремого дослідження.

¹*Коттель О.А.* Перська затока: проблеми безпеки в 80-90-ті роки / Олена Арнольдівна Коппель. - К.: Школяр, 1998. - С.55; *Русаков К.А.* Проблема Черноморських проливів во внешней политике Великобритании, 1892-1920 гг.: дис. ... канд. истор. наук.: 07.00.02 / Русаков Константин Анатольевич. - Луганск, 2003. - С.144.

²*Ананьич Б.В.* Россия и концессия д'Арси / *Б.В.Ананьич* // Исторические записки. - 1960. - Т.66. - С.278-290; *Володарский М.И.* Англо-иранская нефтяная компания - оплот британского империализма в Иране (1901-1951): дис. ... канд. истор. наук: 07.00.02 / Володарский Михаил Израильевич. - М., 1962. - С.34-110; *Фурсенко А.А.* Нефтяные тресты и мировая политика, 1880-е годы - 1918 г. / Фурсенко Александр Александрович. - М.-Л.: Наука, 1965. - С.356-376.

³*Винокур А.В.* От конфронтации к согласованному курсу: политика Великобритании и России в Иране (1900-1914): автореф. дис. ... канд. истор. наук / *А.В.Винокур*. - СПб., 2004. - С.20; *Ахмедова Л.Ш.* Политика Англии в зоне Персидского залива в последней трети XIX - начале XX в. / *Л.Ш.Ахмедова*. - СПб.: Изд-во С.-Петербур. ун-та, 2006. - С.106-115; *Валиахметова Г.Л.* Борьба великих держав и нефтяных компаний за иракскую нефть (1912-1928 гг.): дис. ... канд. истор. наук / Валиахметова Гульнара Ниловна. - Екатеринбург, 1999. - С.42-44.

⁴*Longrigg S.* Oil in the Middle East. Its discovery and development / Stephen Longrigg. - L.: Oxford University Press, 1961. - P.12-47; *Monroe El.* Britain's moment in the Middle East, 1914-1956 / Elizabeth Monroe. - L.: Oxford University Press, 1963. - P.14-55; *Jack M.* The Purchase of the British Government's Shares in the British Petroleum Company 1912-1914 / M. Jack // Past and Present. - 1968. - №39. - P.139-168; *Ferrier R.* The History of British Petroleum Company / Ronald Ferrier. - Cambridge: Cambridge University Press, 1982. - Vol.1. - P.32-74.

⁵Longrigg S. Op. cit. - P.14.

⁶Железные дороги в Персии: концессия, данная персидским правительством английской компании барона Рейтера, на постройку железной дороги // Архив внешней политики Российской империи (далее - АВПРИ). - Ф.144. - Оп.488. - Д.2293. - 1872 г. - Л.1-10; Концессия Рейтера // Там же. - Д.2994. - 1872 г. - Л.1-3; *Валиахметова Г.Л.* Указ. соч. - С.42.

⁷Oxford Dictionary of National Biography (next - DNB). - Oxford: Oxford University Press, 2004. - Vol.22. - P.220; *Валиахметова Г.Л.* Указ. соч. - С.42.

⁸Ibid.; Там же.

⁹*Фурсенко А.А.* Указ. соч. - С.272-273; *Валиахметова Г.Л.* Указ. соч. - С.42-44.

¹⁰Морган, французский ученый, следующий через Закавказье в Персию // АВПРИ. - Ф.144. - Оп.488. - Д.3688. - 1911 г. - Л.1-5; Морган-де, французский подданный: о разрешении ему производить геологические изыскания на Кавказе // Там же. - Д.3754. - 1901 г. - Л.2-7; *Longrigg S.* Op. cit. - P.14.

¹¹*Фурсенко А.А.* Указ. соч. - С.261.

¹²*Ferrier R.* Op. cit. - P.42-52; *Longrigg S.* Op. cit. - P.17.

¹³*Longrigg S.* Op. cit. - P.28.

¹⁴Ibid.

¹⁵О даровании английскому подданному Ноксу Дарси концессии на разработку нефти в Южной Персии // АВПРИ. - Ф.144. - Оп.488. - Д.4169. - 1901-1914 гг. - Л.32; *Ferrier R.* Op. cit. - P.50-51; *Фурсенко А.А.* Указ. соч. - С.263.

¹⁶Багдадская железная дорога // АВПРИ. - Ф.144. - Оп.488. - Д.4169. - 1901-1914 гг. - Л.9-15; *Longrigg S.* Op. cit. - P.27; *Валиахметова Г.Л.* Указ. соч. - С.43.

¹⁷*Фурсенко А.А.* Указ. соч. - С.142-143.

¹⁸Там же. - С.139-140.

¹⁹*Longrigg S.* Op. cit. - P.13.

²⁰Op. cit. - P. 27.

²¹Ibid.

²²*Валиахметова Г.Л.* Указ. соч. - С.44.

²³*Фурсенко А.А.* Указ. соч. - С.273; *Longrigg S.* Op. cit. - P.27-28.

- ²⁴Там же; Longrigg S. Op. cit. - P.28; Валиахметова Г.Л. Указ. соч. - С.44.
²⁵Турецко-персидский пограничный спор // АВПРИ. - Ф.144. - Оп.488. - Д.1996. - 1905-1914 гг. - Л.1-32; Фурсенко А.А. Указ. соч. - С.273.
²⁶Ferrier R. Op. cit. - P.69-71; Фурсенко А.А. Указ. соч. - С.273.
²⁷Op. cit. - P.70; Указ. соч. - С.278.
²⁸DNB. - Vol.19. - P.695-702.
²⁹Longrigg S. Op. cit. - P.18.
³⁰Нефтеносные земли в Гиляне: нефтепровод Нобеля и общий вопрос о добывании нефти в Персии. Переписка разная, касающаяся добывания и транспортирования нефти // АВПРИ. - Ф.147 "Среднеазиатский стол". - Оп.475 (1828-1917 гг.). - Д.884. - 1910 г. - Л.57-59; Longrigg S. Op. cit. - P.18; DNB. - Vol.10. - P.97-98.
³¹DNB. - Vol.10. - P.94-95.
³²Op. cit. - P.94.
³³Op. cit. - P.97.
³⁴Op. cit. - P.98.
³⁵Op. cit. - P.97.
³⁶Ibid.; Фурсенко А.А. Указ. соч. - С.278; Longrigg S. Op. cit. - P.18.
³⁷Фурсенко А.А. Указ. соч. - С.273-274.
³⁸Валиахметова Г.Л. Указ. соч. - С.44.
³⁹Longrigg S. Op. cit. - P.27-28; Валиахметова Г.Л. Указ. соч. - С.44.

Ласкавий Д.В.

Начало международной борьбы за нефть в Персии и Месопотамии и концессия Дарси

Исследуется начало международной борьбы за нефть Персии и Месопотамии, возникновение и влияние нефтяного фактора на внешнюю политику великих держав. Особое внимание уделено определению места концессии Дарси в англо-немецкой борьбе за нефть.

Laskavyi D.V.

Beginning of international struggle for the Persian and Mesopotamian oil. D'Arcy concession

The article researches the beginning of international struggle for the Persian and Mesopotamian oil, origin and influence of oil factor on foreign policy of Great Powers. Special attention is devoted to defining the place of the D'Arcy concession in the Anglo-German struggle for the oil.

Отримано 2.10.2009