

Научная статья
УДК 94(567)«19»
DOI 10.37724/RSU.2023.79.2.004

Международные аспекты становления национальной буржуазии Ирака в период английского мандата

Олег Александрович Никонов

Московский педагогический государственный университет, Москва, Россия
oa.nikonov@mpgu.su

Аннотация. В статье рассматриваются исторические условия становления национальной буржуазии Ирака в 20-е годы XX века. Предпринята попытка проанализировать роль британских и российских властей в формировании международной конъюнктуры, задавшей вектор развитию предпринимательского класса Ирака в период мандатной зависимости. Особое внимание автора уделено стратегическим инициативам Великобритании, направленным на включение территории Месопотамии в глобальный план страны-метрополии по организации единой торгово-логистической системы в Индо-Средиземноморском регионе. Автор приходит к выводу, что реализация британских замыслов по сохранению собственного влияния в регионе привела к серьезным системным изменениям в иракском обществе, что впоследствии отразилось не только на перспективах экономического развития страны, но и на специфике социогенеза иракского общества. Финансовые и юридические рамки, установленные Великобританией для работы национального бизнес-класса, задали тренд на формирование в Ираке преимущественно торговой буржуазии, компрадорской по своему настрою, не способной создать материально-технический фундамент для независимого развития национальной экономики.

Ключевые слова: Великобритания, мандатная система, Ирак, СССР, национальная буржуазия, внешняя торговля.

Для цитирования: Никонов О. А. Международные аспекты становления национальной буржуазии Ирака в период английского мандата // Вестник Рязанского государственного университета имени С. А. Есенина. 2023. № 2 (79). С. 34–46. DOI: [10.37724/RSU.2023.79.2.004](https://doi.org/10.37724/RSU.2023.79.2.004).

Original article

International aspects of the formation of national bourgeoisie in Iraq under the British mandate

Oleg Aleksandrovich Nikonov

Moscow Pedagogical State University, Moscow, Russia
oa.nikonov@mpgu.su

Abstract. The article examines the historical conditions for the formation of Iraqi national bourgeoisie in the 1920s. It analyzes the role of the British and Russian authorities in shaping the international conjuncture that set the vector for the development of the Iraqi business class during the period of mandate dependence. The author pays special attention to the strategic initiatives of Great Britain that were aimed at including the territory of Mesopotamia in the global plan of the metropolitan country, to organize a unified trade and logistics system in the Indo-Mediterranean region. The author arrives at the conclusion that the implementation of British plans to maintain their influence in the region led to serious systemic changes in Iraqi society, which subsequently affected not only the prospects for the country's economic development, but also the specific sociogenesis of Iraqi society. The financial and legal framework set by Great Britain for operation of the national business activities set a trend for the formation of a predominantly commercial bourgeoisie in Iraq, comprador in its goals and unable to create a material and technical foundation for an independent development of the national economy.

Keywords: Great Britain, mandate system, Iraq, USSR, national bourgeoisie, foreign trade.

For citation: Nikonov O. A. International aspects of the formation of national bourgeoisie in Iraq under the British mandate. *The Bulletin of Ryazan State University named for S. A. Yesenin*. 2023; 2 (79):34–46. (In Russ.). DOI: 10.37724/RSU.2023.79.2.004.

Введение

Современное состояние Ирака зачастую связывают с непродуманной политикой партии БААС (Партия арабского социалистического возрождения), авантюрной стратегией президента Саддама Хусейна, приведшей к военному противостоянию с США и вмешательству третьих стран в историческое развитие государства. Результатом всех этих действий стало бедственное состояние экономики, большие социальные потери и утрата международной субъектности страны. Представляется, что данный взгляд не отражает суть системных проблем, с которыми пришлось столкнуться Ираку после Второй мировой войны. Причины лежат гораздо глубже.

Основная часть

По условиям мирного договора, заключенного странами-победительницами в Первой мировой войне в Сан-Ремо (19–26 апреля 1920 года), Великобритания получила право на внешнее управление большей частью территории Месопотамии, в дальнейшем преобразованной в государство Ирак.

Ирак был интересен для британских политических и экономических планов по двум причинам. Прежде всего, это был регион с большими запасами углеводородного сырья, чью высокую значимость и ликвидность подтвердили события мировой войны. Здесь стоит упомянуть хотя бы высказывание британского премьер-министра лорда Д. Керзона, озвученное на заседании Межсоюзнического нефтяного совета осенью 1918 года: «Британия приплыла к победе на нефтяной волне» [Longrigg, 1961, pp. 32–33].

С другой стороны, освоение крупнейшего порта Месопотамии — Басры — позволяло британским властям создать непрерывную транспортно-логистическую цепь, соединяющую британские колонии от владений в Китае до Атлантического океана. На этом маршруте Великобритания контролировала Гонконг, Макао, Карачи, Мохаммеру, кувейтский и аденский порты, Порт-Саид, Суэц, Гибралтар, Александрию и пр. О своих захватнических целях в отношении Басры довольно откровенно еще в начале боевых действий британского военного контингента на арабских землях высказался Форин Офис. В инструкции главнокомандующему войсками в регионе генерал-лейтенанту Ф. С. Моду отмечалось: «Басра всегда должна оставаться под британским правлением» [цит. по: Оганесян, 1976, с. 100].

Реализовать подобные планы представлялось возможным, установив полный политический контроль над хозяйственной и общественной жизнью региона. Однако попытка провести путем плебисцита в 1918 году британского подданного П. Кокса на пост главы правительства Ирака провалилась. Главными противниками подобного шага выступили шиитские и суннитские муджтахиды Неджефа и Кербелы. Главный шиитский муджтахид Мохаммад таки ад-Дин аш-Шабиби заявил: «Ни один мусульманин не имеет право избрать немусульманина правителем правоверных...» [Амин, 1964, с. 185, 187]. Данное требование шиитских улемов в январе 1919 года поддержали и суннитские общины Багдада.

Невозможность установить прямой политический контроль вынудила Форин Офис пойти на создание марионеточного режима, подконтрольного метрополии. Для подготовки данного шага была создана политическая партия «Аль-Ахд аль-Ираки» («Иракский завет»), куда вошли Нури Саид, Исмаил Намык, Джемаль аль Мидфаи, Тауфик ас-Сувейди и пр. [Котляров, 1958, с. 94]. Помимо того факта, что все эти лица были тесно связаны с Фейсалом — сыном хиджазского шерифа Хусейна аль-Хашими, которого Великобритания не без оснований рассматривала как проводника своей политики в арабском мире, все они представляли помещичье-бюрократическую и купеческую элиту Месопотамии. Гарантии, которые были даны британской стороной этим лицам в отношении их прав и преференций, по существу, заморозили феодальные отношения в иракской деревне на долгие годы.

Здесь надо иметь в виду, что Ирак в первые десятилетия XX века представлял собой аграрный регион, производящий на внутренний и внешний рынок весьма ограниченный

ассортимент товаров. Традиционно из арабских и курдских районов страны вывозилась продукция сельского хозяйства. Среди товаров значились зерновые культуры (ячмень, пшеница, кукуруза, рис), а также финики и табак. Низкое качество зерна, производимого местными феллахами, не позволяло продавать его по цене дороже, чем 80 % от существующих среднемировых рыночных цен. События мировой войны отразились на экспортных возможностях региона. Прежде всего, это проявилось в разрыве устоявшихся маршрутов вывоза иракской продукции на юг (Басра) и северо-восток (иранский Ханекен). С другой стороны, консервация отсталых форм землепользования при активной поддержке британских оккупационных сил негативно сказалась на состоянии всего аграрного сектора. Так, в 1918 году урожай зерновых составил всего ¼ от урожая 1913 года. Хронический недород вынудил ⅔ населения Ханекена — традиционного потребителя иракского зерна — покинуть свои дома. В Мосульском вилайете в 1917–1918 годах было заброшено до 50 % пахотных земель, отчего только в городе Мосуле от голода и сопровождавших его болезней скончалось до 10 тыс. человек [История ... , 1962, с. 409]. О безразличии британских политиков к состоянию ведущего сектора иракской экономики говорит и тот факт, что в 1918 году, несмотря на лимит вывоза зерновых в 100 тыс. т, на нужды оккупационного корпуса было изъято 117 тыс. т, что спровоцировало массовый голод. По словам очевидцев в курдской Сулеймании, «трупы умерших лежали на улицах и в покинутых домах... осталась там ⅓ населения. Две трети населения окружающих селений покинули свои места или умерли» [Мгой, 1991, с. 8].

Нежелание британских властей модернизировать сельское хозяйство Ирака привело к латентной угрозе продовольственного кризиса. Решать эту проблему стране-мандатарии пришлось в течение всех 20-х годов XX века, особенно в периоды пиковых обострений нехватки продовольствия. Уже в 1919/1920 операционном году, по данным иранских таможен, британским властям пришлось ввозить через южные порты Бендер-Бушер и Мохаммеру продовольствие в Ирак: злаковые культуры (1 976 051 батман) и сахар (1 818 696 батман) через Бушир, и 1 375 004 батман злаковых и 2 381 767 батман сахара через Мохаммеру [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 2. Д. 577. Л. 83 об., 85]. В 1923 году в Месопотамию, Сирию и Палестину пришлось ввозить сахар (37 550 т), пшеницу (1 080 т), рис (10 184 т) и пр. [Там же. Оп. 3. Д. 1551. Л. 121]. Примечательно, что поставки велись из Египта, также подконтрольного Лондону, но отнюдь не являющегося лидером мировых поставок зерновых.

Напротив, все усилия Великобритании оказались сосредоточены на укреплении своих позиций в вышеозначенных приоритетных областях, что позволило вытеснить национальный предпринимательский элемент из бизнеса. Первым шагом стала модернизация иракского порта Басра. Так, благодаря гидротехническим работам товарооборот порта удалось довести до 1 200 т в сутки — это составило до 33 % от общих оборотов всех портов Персидского залива к 1921/1922 году [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 10. Д. 330. Л. 99]. Параллельно создавались новые навигационные линии, способствующие появлению единой средиземноморско-индийской сети. Так, компания «Ллойд Триестино» (*Lloyd Triestino*) к концу 1922 года соединила двумя маршрутами Египет — Хайфу — Яффу — Бейрут — сирийский Триполи — Александретту — Мерсин (южная Анатолия) — Кипр — Адалию — Родос — Смирну — Константинополь — Салоники — Пирей. Пароходы английского общества «Еджишпен Хэдививал Лейн» (*Egyptian Khedive Line*) курсировали между Константинополем, Египтом и Сирией [Там же. Оп. 7. Д. 202. Л. 4]. В Персидском заливе и Индийском океане после объединения в 1914 году «Бритиш Индия» (*British India Steam Navigation Co.*) «Восточной компании» (*Orient line*) и «Полуостровной и восточной паровой компании» (*Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.*) действовала мощная *P&O Steam Navigation*, которая к середине 1920-х годов насчитывала около 500 судов [Никонов, 2017, с. 36].

Одновременно стали реализовываться планы по смычке морских маршрутов с сухопутными линиями по направлению Ирак — Ливан — Палестина и Ирак — Иран. До войны доставка товаров здесь осуществлялась исключительно вычным способом, что, помимо ограничений по весу перевозимых грузов, было сопряжено с большими временными потерями. В частности, из Багдада до самого северного центра товарообменных операций — иранского Тавриза — путь занимал до 40 дней пути, что было в 8 раз дольше, чем от Джульфы (конечной станции железнодорожного пути из России), и в 2,6 раза дольше, чем от британской Мохаммеры по пути Мохаммера — Шустер — Тегеран [РГАЭ. Ф. 7590. Оп. 3. Д. 99. Л. 171]. Такое состояние дел не устраивало британские власти, рассчитывающие на максимальную интенсификацию товарообменных операций подконтрольных территорий с соседними рынками.

Начало было положено реализацией проектов по созданию целостной транспортной сухопутной системы. К концу 1920 года было завершено строительство железной дороги Басра —

Багдад — Ханекен. Данный путь позволил увеличить ввоз англо-индийских товаров через Ирак в Иран (Керманшах). Обычно маршрут Басра — Багдад — Ханекен занимал до 35–50 дней. Теперь товары по водному пути Басра — Багдад (810 верст) доставлялись за 9 дней, а по железной дороге Багдад — Ханекен (135 верст) — всего за сутки [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 3. Д. 1981. Л. 113]. В итоге транзит англо-индийских товаров в 1921 году достиг суммы в 177 млн кран из 224 млн, поставленных в Басру [Там же. Оп. 10. Д. 330. Л. 99].

Примечательно, что в организации транзитной торговли приняли участие не национальные силы Ирака, а компрадорские круги и собственно британские фирмы. Так, в 1923 году в Багдаде усилиями английских дипломатических и деловых кругов была создана Торговая палата, куда вошли представители лояльного иракского купечества и английских фабрикантов, задача которых сводилась к продвижению английского экспорта из Ирака в Иран (Хамадан) [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 5. Д. 1234. Л. 306–306 об.]. Основная цель начинания была направлена на отключение хамаданских купцов от ориентации на Россию. Отметим, что до 1923 года британский проект имел серьезный успех. Если сравнить поставки в Иран из Ирака в 1913–1914 годах и ввоз 1922–1923 годов, то увидим, что вместо сколько-нибудь значимого объема продукции, характеризующегося долями процентов, к 1923 году Ирак вышел на 5-е место, поставив продукции на 48 363 485 кран [Там же. Ф. 7590. Оп. 3. Д. 9. Л. 9]. При сравнении всего ввоза Великобритании в Иран в 1922–1923 годах с озвученными цифрами окажется, что на долю Ирака выпадает более 15 % всего индо-британского ввоза [Там же, л. 4]. Аналогичная картина наблюдалась и по линии вывоза из Ирана в Ирак. Стремясь окончательно привязать иранские провинции к создаваемой экспортно-импортной системе Ирака, британские компании пошли на беспрецедентный шаг: стали сбывать продукцию по демпинговым ценам. Так, экспорт керосина из Ирака в Хамадан в декабре 1922 года дошел до 2 тыс. пудов по цене в 24–26 кран за пуд, хотя одна только доставка пуда керосина обходилась в 30 кран. Примечательно, что британские нефтепродукты иракского происхождения не пользовались спросом из-за низкого качества и наличия примесей, отчего британцы смешивали их с российскими (бакинскими) нефтепродуктами и только так могли сбыть товар [Там же. Ф. 413. Оп. 5. Д. 1234. Л. 273]. Одновременно с этим с осени 1922 года для иракского купечества был отменен запрет на пересечение границ. Для торгового класса это была существенная льгота, позволившая интенсифицировать начавшийся с осени 1919 года вывоз иранского хлопка (120 тыс. пудов) через Багдад в Европу [Там же. Оп. 2. Д. 833. Л. 15].

С появлением устойчивого спроса из СССР на иранские товары, сопровождавшегося падением цен на советский экспорт на 20 %, с июня 1923 года вывоз иранских товаров в Багдад окончательно прекратился, что негативно отразилось на британских планах [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 5. Д. 1234. Л. 307 об.]. Здесь сказалось и открытие Бакинской ярмарки, где высокий спрос привел к повышению стоимости иранского сырья. В частности, стоимость харвара (25–30 пудов) хлопка выросла с 750 до 1 100 кран, цена на миндаль, по свидетельству консула СССР в Казвине, также повысилась с 43 до 55 кран за меру веса, что привело к приостановке отправки товара в Багдад [Там же. Оп. 2. Д. 831. Л. 35].

Не помогла и развернутая в прессе компания очернительства ирано-российских торговых связей. 17 декабря 1922 года «Багдад таймс» разразилась статьей о «жадности большевиков» на Нижегородской ярмарке. Аргументы заключались в том, что, якобы «продав свои товары с убытком, купцы закупили золото и бриллианты, которые, однако, были конфискованы у них русскими таможенными властями». «Таймс» выражала надежду, что «Месопотамия только выиграет от того, что перскупцам [персидским купцам] придется торговать кое с кем другим, только не с большевиками» [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 3. Д. 1545. Л. 127]. Однако надежды не оправдались.

Неудачи не смутили британские власти. Были намечены и реализованы проекты, направленные на консолидацию про-британских сил в Ираке. Так, уже в феврале 1924 года к работе по британскому транзиту привлекались следующие фирмы: «Хаджи Али Акбер Ширази и сыновья Лтд.», «Ага Реза Акбар Лтд.», «Реза де Мехди Харири Лтд.», «Мирза Махмуд хан», «Мортаза Казвини и Ко.». Все эти фирмы, имеющие главный штаб в британском Манчестере, осуществляли свои операции с английскими товарами по 20–40 лет и контролировали транзит по линии Бендер-Бушер — Багдад. Помимо местной компрадорской буржуазии были задействованы манчестерские и бирмингемские торговые дома: «Давид Сасун и Ко. Лтд.», «Элиагу Давид Сасун и Ко.», «Филипп Зиггер и Ко.», «Томас Дарвер и Ко.», «Хугс Лтд.», «Эллинггер и Ко.», «Братья Линч», «Е. и Дж. С. Сайкс», «Месопотамия-Першен Корп. Лтд.» [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 3. Д. 1678. Л. 354–355], в задачу которых входил контроль за торговыми перевозками из портов Персидского залива вглубь территории Ирака и Ирана. Примечательно, что отделение «Месопотамия-Першен» в Бендер-Бушере являлось одновременно отделением британского торгового

дома «Грей-Поль», что, в свою очередь, выводило фирму на компанию «Бритиш-Индия стим навигейшен» (*British India Steam Navigation Comp.*). Весьма любопытным в данной связи выглядит и коммерческая связь между «Месопотамия-Першен» и «Стандарт ойл» (*Standard Oil*), реализующей через Бендер-Бушер американский керосин, автомобили, шины, рис и муку на иракском рынке [Там же, л. 357]. Почти одновременно (ноябрь 1923 года) на транзитном маршруте из Ирана через Багдад в Европу и Америку, а также для потребностей местного рынка (поставка фисташек, гуммидраганта, пшеницы, выделанной и невыделанной кожи, ковров и пр.) торговлю стал осуществлять казвинский купец Бархудир — доверенное лицо американской фирмы, имеющей штаб-квартиру в Султанабаде [Там же, л. 150–151].

Столь тесное взаимодействие английских и американских контрагентов в Ираке довольно ясно позволяет ответить на вопрос, почему британские власти не препятствовали своему конкуренту, а позволили с 1924 года поставлять США на багдадский рынок свои автомобили марки «Форд-Т». При стоимости в Нью-Йорке в 411 иранских туманов доставка до багдадского рынка обходилась всего в 143 тумана [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 2. Д. 1840. Л. 196]. Именно данный англо-американский тандем позволил организовать автомобильное сообщение Ирака с ближневосточными портами. С весны 1925 года усилиями британской администрации удалось создать транзит, связавший Александретту, Алеппо, Багдад, Ханекен, Керманшах, Хамадан, Тавриз, Тегеран, Решт. Маршрут соединил Дамаск и Багдад с Бейрутом. Время в пути не превышало 10 дней, сообщение считалось надежным и относительно дешевым. Любой путешественник на этом маршруте уплачивал за проезд около 6 фунтов стерлингов [Там же. Оп. 7. Д. 251. Л. 29].

Параллельно стали создаваться льготные условия для фирм, обслуживающих британо-иракскую торговлю. Как свидетельствует отчет Российского торгового представительства за 1924–1925 год, стоимость фрахта за доставку 1 кипы в 5,5 пудов из Лондона в Багдад была определена в 6 туман и 3 крана, что было на 30 % дешевле, чем доставка аналогичного (текстильного) груза из Москвы до иранского порта Энзели, и почти в 2 раза дешевле, чем транзит в Иран из Москвы через Полторацк [РГАЭ. Ф. 7770. Оп. 13. Д. 139. Л. 3].

23 марта 1925 года в Багдаде было официально открыто Международное почтовое бюро, в чью обязанность входила организация автомобильной перевозки почты между Бейрутом и Багдадом с дальнейшим транзитом в Иран [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 10. Д. 330. Л. 4]. С целью создания тепличных условий для существования новой структуры был установлен особый провозной тариф, равный 1 % от стоимости товаров [Там же, л. 41].

Наконец, весной 1925 года для того, чтобы защитить достигнутые преимущества, была предпринята попытка сговора верховного комиссара в Ираке Г. Добса, британского посла в Иране П. Лорэна и короля Ирака Фейсала о «необходимости начать переговоры с соседними государствами об установлении нормальных взаимоотношений» [РГАЭ. Ф. 391. Оп. 2. Д. 79. Л. 225]. Вполне очевидно, что речь шла о встраивании Ирака в колониальную схему Великобритании от Индии до региона Ближнего Востока. Нужно отметить, что британские усилия не пропали даром. По отчету консула СССР в Керманшахе А. Я. Охтина от 26 мая 1924 года, караванное сообщение по линиям Сенне — Сулеймания — Месопотамия, Хамадан — Соучбулаг — Урмия, Хамадан — Сенне, Керманшах — Сенне остановилось. Единственным оживленным осталось шоссе Решт — Хамадан [Там же. Ф. 413. Оп. 3. Д. 1981. Л. 193–203]. Итогом британской активности были цифры иракского реэкспорта иранских товаров в Европу — 19 млн фунтов стерлингов [Шморгонер, 1928, с. 3].

Возможно, что столь подробный анализ сложившейся ситуации в транспортно-логистической системе Ирака в рамках данной статьи был бы излишен, если бы не одно «но». По отчетам российских дипломатических служб от 6 июня 1924 года следует, что «главный контингент крупного месопотамского купечества составляют арабские евреи, у которых сосредоточена вся оптовая торговля. За ними следуют персы, индусы и армяне. Собственно арабов среди купечества нет». По свидетельству Локтионова, вся торговля финансировалась и регулировалась «Истерн банком» (*Eastern Bank*), Имперским Оттоманским банком (*Imperial Ottoman Bank*) и «Имперским шахиншахским банком» (*Imperial Bank of Persia*) [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 3. Д. 1724. Л. 2], иными словами — британскими и франко-британскими финансовыми структурами. Можно констатировать, что политика страны-мандатария к середине 20-х годов XX века сумела вытеснить национальный буржуазный элемент Ирака из вполне жизнеспособной и доходной отрасли хозяйства — транспорта.

Решение второй и, наверное, основной задачи было достигнуто в 1925 году. В 1921 году, после того как совет Лиги наций передал провинцию Мосул Ираку, а иракское правительство предоставило «Тюркиш Петролеум Компани» (*Turkish Petroleum Comp.*) концессию сроком на 75 лет, единственным

оппонентом сделки выступили США. Соединенные Штаты («Стандарт ойл») стали будировать вопрос о равноправном распределении ресурсов в надежде получить доступ к иракской нефти. К 1925 году спорные вопросы удалось утрясти. Великобритания, Турция, Франция и США договорились о создании совместного предприятия по эксплуатации иракских нефтяных полей сроком на 75 лет. Предполагалось разбить все перспективные земли на 24 участка по 8 квадратных миль. Уставной капитал новой компании оценивался в 1 млрд фунтов стерлингов. Тандему АПНК (Англо-персидской нефтяной компании) — «Роял датч шелл» (*Royal Dutch Shell*) — удалось отстоять свое эксклюзивное право на разработку всей нефти в провинции Басра [ГАРФ. Ф. 391. Оп. 2. Д. 78. Л. 240]. И хотя в дальнейшем западным державам пришлось на протяжении 1927–1928 года вести переговоры о «справедливом» распределении доходов, сути британской политики в этой отрасли хозяйства это не изменило. По итогам переговоров было установлено, что главными владельцами «Тюркиш Петролеум Компани» (*Turkish Petroleum Corp.*) (с 1929 года — «Ирак Петролеум» (*Iraq Petroleum Corp.*)) стали АПНК, англо-голландская компания «Ройял датч шелл», французская «Компани франсез де петроль» (*Compagnie Francaise des Petroles*) и «Низер Истерн Дивелопмент Корпорейшн» (*Near Eastern Development Corp.*) в составе «Стандарт Ойл» (Нью-Джерси) и «Сокони Вакуум» (*Socony Vacuum Oil Comp.*); 5 % акций досталось Калусту Гульбенкяну — организатору «Тюркиш Петролеум Компани» [Васильев, 1982, с. 353]. Показательно, что ни одного представителя национального бизнеса в эту сферу допущено не было.

Естественно, что в столь жестких условиях контроля со стороны страны-мандатария и нежелания национального правительства принимать хотя бы элементарные шаги по поддержке своего предпринимательского класса, последнему самому пришлось искать выход из сложившейся ситуации. Вполне понятным, хотя очевидно и не обоснованным, стал выбор России в качестве партнера на внешнем рынке. Безусловно, Россия воспринималась как источник насыщенных товаров, востребованных на иракском рынке. Кроме того, Советская Россия продемонстрировала свою готовность вести дела с восточными народами на равноправной основе, заключив в феврале и марте 1921 года межгосударственные соглашения с Ираном и республиканской Турцией.

Для подобных убеждений была своя логика. Прежде всего, Российская империя до начала Первой мировой войны действительно являлась крупным поставщиком востребованных на Ближнем Востоке товаров — зерновых культур, керосина, сахара, спичек, мануфактуры и пр. Иракский хлопок, в свою очередь, находил спрос и свободно обменивался на российскую пшеницу [Commercial and Trades ... , 1925, p. 194]. Для поставок на внешние рынки в России специально были оборудованы пункты отгрузки вышеозначенных товаров. В частности, в Новороссийске существовали элеваторная и нефтеперегонная станции, способные удовлетворить потребности стран Ближнего Востока. Незамерзающий круглый год порт Новороссийска имел в наличии второй в мире элеватор на 364 силоса (закрома) на 3 млн пудов для пшеницы и на 2 млн пудов для овса и ячменя. Строительство подобного объекта заняло у российских властей почти 8 лет (с 1891 по 1899 год), однако это позволило провести к швартующимся сухогрузам 2 транспортера, способных отгружать до 6 тыс. пудов зерна в час [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 7. Д. 30. Л. 28–29]. На начало 1921 года новороссийский порт был единственным, который имел действующие инсталляции и подвозные пути из Кубани и с Черноморского побережья «в более или менее отличном состоянии» [Там же, л. 29 об.].

Для экспорта нефтепродуктов в Новороссийске существовали нефтехранилища и нефтяной дебаркадер, принадлежащие обществу «Русский стандарт». Реестр экспортируемого из Новороссийска товара был достаточно внушительным: хлеб в зерне, макуха, клепка, кукуруза, каменный уголь, бензин, овчина, шерсть, саломас, ковры, дубовые бруски, цемент, табак, поташ, солодковый корень и пр. Следует отметить, что экспорт нефтепродуктов с 1912 года только возрастал. Так, в 1912 году грозненской нефти было вывезено на 61,4 млн руб., в 1913-м — на 71,882 млн руб., в 1919-м — на 294,160 млн руб., в 1920-м — на 2 млрд руб. [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 7. Д. 30. Л. 30]. Любопытным фактом выглядит сокращение объемов экспорта нефтепродуктов на фоне роста цен на отпущенный товар. Так, в 1912 году в Новороссийск прибыло 421 танкер, в 1913-м — 514, в 1919-м — 203, в 1920-м — 28 [Там же, л. 30 об.].

Другим, не менее любопытным, является факт государственной принадлежности входящих в порт судов. Дело в том, что возможности использования морского транспорта для прорыва экономической блокады, организованной западными странами молодому советскому государству, хорошо осознавались правительством РСФСР. В 1919 году было проведено обширное обследование состояния российского торгового флота. Из отчета, составленного 1 января 1921 года на имя народного комиссара Л. Б. Красина, следовало, что в ходе Первой мировой и Гражданской войн Россия потеряла на Черном море 223 единицы торгового флота (из 280), на Балтийском море — 77

единиц (из 144), на Белом море — 44 единицы (из 68). При этом товаро-пассажирских судов не осталось на Балтике (исключение составил грузовой пароход «Каляев», построенный еще в 1897 году), а также на Черном море (условно пригодными можно было считать пароход «Игнатий Сергеев», «Севастополь», «Керчь» и «Хоста» («Георгий»)). Примечательно, что самому «молодому» судну — «Хоста» — на момент отчета исполнилось 10 лет [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 7. Д. 239. Л. 130–132].

Очевидно, что, имея серьезные проблемы в материальном обеспечении экспортно-импортных операций с внешними рынками, РСФСР физически не могла откликнуться на запросы купцов восточных стран. Здесь уместно назвать и еще одно обстоятельство — блокировку черноморских проливов англо-французскими силами. Как отмечал по этому поводу заместитель Наркома внешней и внутренней торговли М. И. Фрумкин, суда могли пройти через проливы под флагами всех наций, «кроме русского, германского, австрийского, болгарского и венгерского» [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 7. Д. 170. Л. 2].

Анализ статистических материалов, фиксирующих прибытие и отбытие судов из российских портов, позволяет сделать интересный вывод. К середине 1924 года число иностранных судов в российских портах Черного моря достигло 405. Ими было перевезено 887 481 т груза. Из них британских судов — 133 (327 048 т), итальянских — 95 (234 803 т), голландских — 25 (55 346 т), германских — 26, греческих — 25, норвежских — 15, и т. д. Собственно советских пароходов отмечено всего 43 (59 344 т). Особенно следует учесть число пароходов с товаром в ближневосточные пункты назначения (Константинополь, Бейрут, Яффа) — 77, из которых только 8 было российских, остальные — британские [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 7. Д. 251. Л. 40].

Представляется, что глобальная британская политика, направленная на тотальный контроль всех морских коммуникаций с регионами, считающимися сферой национальных интересов, была реализована в полном объеме. Конечно, существовали и каботажные перевозки, которые британские власти не могли контролировать. В частности, к апрелю 1921 года в новороссийский порт прибыло 109 турецких моторных и парусных шхун, на которых привезли мануфактуру, фрукты, пряности, орехи, папиросную бумагу, чай, шоколад, обувь, нитки на катушках и пр. [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 7. Д. 30. Л. 36 об.].

В целом, чтобы оценить возможности России поддержать инициативы иракских предпринимательских кругов, следует обратиться к анализу экспортного потенциала страны.

Рассмотреть возможности российского экспортного рынка позволяет статистика товарных продаж предвоенного периода. Так, с 1880 года, когда Россия стала осуществлять поставки в порты Ближнего Востока на регулярной основе, и до 1901 года объем продаж достиг 275 млн турецких пиастров. Вместе с тем события Первой русской революции и конкуренция иностранных фирм привели к серьезной волатильности товарооборота. В 1902 году объемы товарооборота по цене составили 197,5 млн пиастров, в 1904-м — 308,75, в 1905-м — 192,5, в 1906-м — 190,0. Начиная с 1907 года отечественная статистика фиксирует рост товарного экспорта по стоимости. Например, в 1907 году стоимость экспорта составила 216,0 млн, в 1908-м — 226,25, в 1909-м — 249,4, в 1911-м — 304, в 1913-м — 351 млн пиастров [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 7. Д. 251. Л. 29]. При этом такие товары, как текстиль, мука и сахар, продолжали пользоваться неизменным спросом. Другим востребованным товаром мог стать отечественный керосин. До войны, в 1913 году, на долю Османской империи приходилось до 5,93 млн пудов из 19,865 млн пудов [Там же. Оп. 2. Д. 1572. Л. 52], часть из которого поступала на рынки Сирии и Ирака [Там же. Ф. 413. Оп. 10. Д. 117. Л. 24].

Вместе с тем ситуация на производственном и экспортном рынке России к концу 1920 года существенно изменилась. Здесь следует иметь в виду, что наиболее востребованный товар — хлеб — стал серьезной проблемой в самой России. По подсчетам ученого агронома В. Бруновского, составленным 7 августа 1921 года, сбор хлебов, намеченный правительством в 240 млн пудов, был слабо осуществим. В лучшем случае удавалось собрать не более 150 млн пудов, что предполагало закупку в 100 млн пудов хлеба из третьих стран на собственные нужды. По мнению ученого агронома, такой шаг «ни в коем случае не удастся» [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 2. Д. 1429. Л. 33]. Мнение ученых подтверждалось и аналитическими обзорами с мест. Так, газета «Правда» за № 37 от 26 июня 1921 года констатировала, что «на Поволжье надвинулось страшное несчастье... размеры бедствия здесь превышают размеры голода 1891 г. Голод охватил губернии Уфимскую, Царицынскую, Саратовскую, Самарскую, Симбирскую, Вятскую, Пермскую, Казанскую, Северный Кавказ...» [Там же].

В целом урожаи в 90 % от среднего урожая хлеба давали мало перспективы для успешного экспорта. Следующий, 1922 год стал не менее сложным для сельского хозяйства страны. При

получении продукции в 1,964 млн пудов образовался дефицит в 2,5 млрд пудов, о чем товарищ Туркестанов писал: «...об использовании хлеба для экспорта говорить в настоящее время не приходится» [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 10. Д. 8. Л. 8].

Здесь уместно отметить, что хлебный экспорт России никогда не был ориентирован на страны Востока. За последнее пятилетие перед Первой мировой войной экспорт хлеба в 727 млн пудов ежегодно на сумму в 1 501,4 млн руб. являлся одной из приоритетных статей вывоза. До 48 % всего вывоза по объемам и 45 % по стоимости как раз приходилось на Западную Европу. В частности, хлеб поставлялся в основном в Германию (35 %), Голландию (21 %), Италию (9 %), Великобританию (8 %) и Францию (7 %). Оставшиеся 20 % распределялись на все страны Балкан, Северной Африки и Ближнего Востока, часть из этих процентов достигала рынки Сирии и Ирака. Не менее сложной была ситуация и с отечественным сахаром. Общий вывоз сахара до войны составлял до 41 млн руб. при посевной площади в 685,700 десятин. Но в 1920–1921 годы площадь посевов сократилась на 75 %, а производство продукции упало до 5 % от довоенного уровня [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 10. Д. 8. Л. 8]. Другими словами, несмотря на свои потенциалы, Россия никак не могла стать надежным поставщиком и удовлетворить запросы ближневосточных, в том числе иракских, потребителей.

Наконец, главное условие, без которого было невозможно наладить бесперебойный товарообмен между странами, — транспорт. В довоенное время доставка русских товаров до ближневосточных портов осуществлялась морем, альтернативных сухопутных (шоссейных или железнодорожных) путей не существовало. Здесь не стоит учитывать древние караванные пути, не рентабельные ни по времени доставки груза, ни по их весовым возможностям.

С 1901 года для обслуживания регулярных рейсов в страны Ближнего Востока в России были созданы специальные торгово-экспортные институты, среди которых следует отметить Российское общество пароходства и торговли (РОПиТ), Русско-дунайское общество «Доброфлот», Российское общество. Благодаря их усилиям удалось наладить морское сообщение из Одессы и Севастополя в порты Персидского залива, Египта, Леванта (с 1903 года). По маршруту Одесса — Дарданеллы — Пирей — Александрия суда ходили один раз в неделю; по маршруту Одесса — Константинополь — Дарданеллы — Смирна — Хиос — Триполи — Бейрут — Яффа — Порт-Саид — Александрия — один раз в две недели; один раз в две недели пароходы шли по пути Одесса — Константинополь — Инеболи — Сино — Самсун — Орду-Кересунд — Трапезунд — Ризе — Батум. Кроме того, один раз в неделю из Севастополя в Константинополь и один раз в неделю через Болгарию в Сирию осуществляло отправление судов Русское общество [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 7. Д. 251. Л. 36]. Бедственное положение с морским транспортом, о котором говорилось выше, сводило перспективы самостоятельного выхода России на ближневосточные рынки к нулю.

Для более полного представления о проблемах, с которыми пришлось столкнуться иракским предпринимателям, следует провести анализ и соседних с Ираком рынков, которые в довоенное время позволяли местному купечеству и сельскохозяйственным производителям иметь стабильный доход. Прежде всего нужно учесть изменение торговой конъюнктуры на рынке Турции. В частности, в 1923 году республиканские власти, стремясь интенсифицировать развитие собственной легкой промышленности, отказались вывозить шелковичную грону, полученную на национальных плантациях, за рубеж. Багдадская грона, которая традиционно отпускалась через турецкие порты в Европу вместе с турецкой, оказалась невостребованной. Как свидетельствовал представитель ЗСФСР в Константинополе П. Н. Макинцян, иракским купцам не осталось выбора, как только пытаться сбить сырье в регионе «Кавказа, Туркестана и Персии» [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 2. Д. 1707. Л. 225–225 об.].

Однако и на иранском направлении иракских купцов поджидали неприятности. Перелом наступил после открытия Нижегородской ярмарки, отчего казвинское и хамаданское купечество, традиционно имеющее дело с иракскими купцами, резко переориентировалось на российский рынок. Местный иранский хлопок, миндаль и фисташки, составлявшие основу иракского европейского транзита, теперь отправлялись не в Месопотамию, а на Волгу. С открытием Бакинской (бывшей Николаевской) ярмарки дела у иракских купцов стали совсем плачевными: весь северо-запад Ирана перестал вести дела с Ираком [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 5. Д. 1234. Л. 306, 307 об.]. Как свидетельствовала газета «Иран» в № 1948 от 8 ноября 1925 года, укрепление связей Ирана с Россией привело к сокращению транзитных сделок Ирака. В статье отмечалось: «Ввиду застоя торговли и отсутствия денег, экономическое положение Месопотамии переживает кризис. Многие багдадские купцы за последнее время обанкротились» [Там же. Оп. 10. Д. 332. Л. 72]. Размер потерь выразился в сокращении стоимости реэкспортной продукции с 19 млн до 11 млн фунтов стерлингов [Шморгонер, 1928, с. 3].

В столь стесненных внутренних и внешних условиях национальному иракскому предпринимательскому классу не оставалось ничего иного, кроме как самостоятельно искать себе

внешних партнеров. На Нижегородскую ярмарку 1924 года с пробными товарами прибыл первый купец из Багдада — Х. К. Хашимов (Хашими). Будучи в Нижнем Новгороде, он приглядывался к деятельности российских хозяйственных организаций, знакомился с их экспортными возможностями и условиями торговли с СССР. В беседах с ним советские торговые работники выражали уверенность в возможности интенсификации советско-иракской торговли [Известия]. На Нижегородскую ярмарку 1925 года Хашимов привез мерлушку и каракуль (138 т) на сумму 232 тыс. руб., что составило 2,1 % всей ярмарочной продажи иностранных купцов, или 4,8 % всех объемов торговли (11 222 тыс. руб.) [РГАЭ. Ф. 7590. Оп. 2. Д. 116. Л. 264]. Эти объемы иракской торговли, между прочим, были больше, чем обороты торговцев из Монголии и Западного Китая (Синьцзяна).

В торгах Нижегородской ярмарки 1926 года приняли участие две фирмы из Ирака. Ими было продано мерлушки и других товаров на сумму 393 тыс. руб. и приобретено мануфактуры и галош на 377 тыс. руб. По приглашению РВТП (Российско-Восточной торговой палаты) иракские купцы посетили собрания Московской товарной биржи (МТБ), где оформили свои первые торговые соглашения с Всесоюзным текстильным синдикатом и Всесоюзным акционерным обществом «Шерсть». Регистрация иракских фирм на МТБ позволила им пользоваться различными торговыми льготами, предусмотренными правилами биржи. Несмотря на то, что из 150 восточных фирм из Ирака было зарегистрировано всего 3, это стало показателем намерения национального предпринимательского класса развивать отношения на правовой основе. В 1927 году сделки с текстилем и иракским сырьем на МТБ составили сумму в 269 тыс. руб. [РГАЭ. Ф. 7770. Оп. 3. Д. 2108. Л. 95, 98, 101].

В связи с появлением иракских купцов на Нижегородской ярмарке на них распространили действовавшие для всех восточных купцов преференции. Им выдавались льготные лицензии на ввоз товаров в Москву и на ярмарку через Одессу с покрытием стоимости этих товаров экспортом советских товаров в Ирак также через одесский порт. Одно из первых таких распоряжений одесской таможенной службы о льготных поставках в СССР было дано багдадскому купцу Салех Муши. В июне 1926 года он поставил акционерному обществу «Шерсть» 3,45 т шерсти и изъявил готовность покрыть стоимость проданной шерсти (3 тыс. руб.) экспортом советских товаров [Макеев, 1983, с. 98]. На Нижегородской ярмарке 1928 года три торговые багдадские фирмы на льготных условиях реализовали собственных товаров на сумму 442 тыс. руб. в Нижнем Новгороде и на 1,5 млн руб. в Москве [Отчетный ежегодник ... , 1929, с. 62]. Завоз хлопка, мерлушки и пушнины был покрыт экспортом в Ирак мыла, текстильных и силикатных изделий. В том же году из центральной России были поставлены первые партии фарфоровой и стеклянной посуды, оконного и прочего стекла на сумму 104,1 тыс. руб. [Энциклопедия советского экспорта, 1932, с. 988]. Примечательно, что, по мнению иранской газеты «Сетаре-е-Иран» от 15 октября 1928 года, участие иракских купцов превысило обороты СССР с Афганистаном более чем в 7 раз, а с Турецкой Республикой — более чем в 200 раз [РГАЭ. Ф. 7932. Оп. 1. Д. 117. Л. 7].

Очевидно, что личные инициативы без серьезной государственной поддержки вряд ли могли достигнуть устойчивого развития. Так, в 1927 году багдадский купец Давид Барух купил в Москве три вагона сахара для экспорта в Ирак собственными силами. Ему пришлось доставлять товар сначала по железной дороге до Одессы, затем — советским пароходом до Александрии, после — английским судном до Басры, где товар перегружался на иракский пароход до Багдада, и далее вновь следовал по железной дороге вглубь страны. И хотя Д. Барух, по его словам, получил в итоге выгодные результаты, желающих вести дела подобным образом было немного [РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 3. Д. 2128. Л. 22].

Накануне экономического кризиса британские власти несколько ослабили контроль над экспортно-импортной и транспортно-логистической политикой Ирака. Были сделаны, наконец, первые шаги в поддержку национального предпринимательского и производственного класса. В частности, была отменена 1 %-ная экспортная пошлина на зерно из Ирака, уменьшены портовые сборы в Басре, снижены железнодорожные тарифы для зерна и уменьшены фрахты морских компаний, перевозящих зерно. Это привело к серьезному росту экспорта сельскохозяйственной продукции. По отчету «Таймс оф Месопотамия» от 19 октября 1931 года, экспорт ячменя и пшеницы из Ирака в 1929 году достиг 95 768 т на сумму до 71 лакх рупий (1 лакх = 100 тыс. рупий), и 146 492 т на 84 лакх рупий в 1930 году [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 132. Л. 45].

Однако начало мирового кризиса 1929 года привело к резкому снижению внешнего спроса, что сразу же сказалось как на объемах иракского экспорта, так и на состоянии самого сельского хозяйства, причем падение затронуло не только сокращение зерновых поставок, но и экспорт технических культур. Как отмечала 17 октября 1931 года газета «Багдад таймс», падение мировых

цен на хлопок уменьшило площади посевов в Ираке. Если экспорт 1928 года составлял 5 200 кип, то в 1930 году он составил всего 3 300 кип [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 132. Л. 45]. По сообщению отечественного «Информационного экспортного бюллетеня по Востоку» от 10 ноября 1931 года со ссылкой на «Интернейшенл коттон бюллетень» за № 36 от 1931 года, площадь посевов хлопка в Ираке в 1931 году составила всего 6 500 акров против 17 тыс. акров в 1930 году [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 132. Л. 27].

В определенной степени на конъюнктуре аграрного сектора Ирака сказалась и ценовая политика СССР, предполагавшая снижение цен на поставляемый в Иран сахар. Озвученное в мае 1927 года и вступившее в действие решение сказалось на курсе рупии на иракском рынке в сторону ее понижения, что отразилось на стоимости сахара Багдадского сахарного завода [РГАЭ. Ф. 7590. Оп. 3. Д. 128. Л. 197, 239], а затем и на цене всех сельскохозяйственных товаров, активно вывозимых или транзитируемых иракскими деловыми кругами.

Конечно, мы можем засвидетельствовать рост отдельных операций иракского купечества. Например, багдадский купец Кедури Мурат Шукер заключил в ноябре 1930 года договор с российским обществом «Шарк», осуществлявшим импортно-экспортные операции на Востоке, о продаже ему за квартал 30 тыс. мешков сахара, мануфактуры и «второстепенных товаров». «Шарк» обязывался доставлять товары в Басру, откуда К. М. Шукер самостоятельно сбывал их в регионе. Попечителем данных операций выступал Оттоманский банк [РГАЭ. Ф. 413. Оп. 13. Д. 32. Л. 178].

Заключение

Подводя итог вышеприведенному в рамках данной статьи анализу экономического развития Ирака, можно сделать вполне обоснованные выводы относительно состояния иракской буржуазии (и экономики) к моменту обретения в октябре 1932 года государственного суверенитета. Прежде всего, сельское хозяйство, способное поддержать стабильную экономическую ситуацию в стране, благодаря консервации феодальных отношений не стало локомотивом экономического роста. Большая зависимость аграрного сектора от внешней конъюнктуры позволяет говорить об отсутствии устойчивости сектора, что возможно только при низком технологическом уровне и сложившемся монокультурном характере сельского хозяйства. Во-вторых, анализ экспортно-импортной конъюнктуры товаров позволяет сделать вывод о формировании в Ираке исключительно компрадорской буржуазии, тесно связанной с реэкспортными операциями британского бизнеса. И наоборот, статистика не фиксирует ввоз в Ирак продукции индустриального назначения (строительные материалы — цемент, пиленый лес, силикаты) или оборудования (электромоторы, кабели и пр.), что можно наблюдать при ввозе в Палестину через порт Яффы уже с 1923 года. Даже автомобильная техника в большинстве своем была реэкспортирована в соседний Иран.

Анализ товарооборота страны свидетельствует, что усилиями британской политики в Ираке просто не сложилось промышленной или торговой национальной буржуазии, склонной к проведению более взвешенной внутренней и внешней политики. Торговая буржуазия, по справедливому утверждению профессора А. М. Родригеса-Фернандеса, «генетически» склонна к поддержанию устойчивых связей (и прибылей) с внешними инациональными рынками [Родригес-Фернандес, 2011, с. 31]. В итоге в Ираке была создана уродливая социальная структура (крупный иностранный бизнес, компрадорская торговая буржуазия и феодальная помещичья сельскохозяйственная прослойка), не способная генерировать по-настоящему национальные идеи и определять приоритеты своего развития. В таких условиях удивляться, что на политический Олимп страны после Второй мировой войны вышло офицерство со всей присущей ему бескомпромиссностью принятия решений, жесткой вертикалью исполнительной власти и пр., не приходится.

Список источников

1. Васильев А. М. История Саудовской Аравии (1745–1973). — М. : Наука, 1982. — 616 с.
2. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). — Ф. 391. Российское телеграфное агентство (РОСТА). — Оп. 2. — Д. 78, 79.
3. Известия. — 1924, 19 авг.
4. История международного рабочего и национально-освободительного движения. — М. : Изд. ВПШ и АОН при ЦК КПСС, 1962. — Ч. 1. 60–80-е годы 18 в. — 1917. — 641 с.
5. Котляров Л. Н. Национально-освободительное восстание 1920 года в Ираке. — М. : Изд-во АН СССР, 1958. — 214 с.
6. Макеев Д. А. Внешнеторговые связи СССР со странами арабского Востока в 1922–1939 гг. — М. :

МГПИ, 1983. — 114 с.

7. Мгой Ш. Х. Курдский национальный вопрос в Ираке в Новейшее время. — М. : Наука, 1991. — 322 с.

8. Никонов О. А. Эволюция колониальной политики Великобритании на Востоке (вторая половина XIX — первая половина XX вв.) // ЛОКУС. — 2017. — № 1. — С. 32–45.

9. Оганесян Н. О. Национально-освободительное движение в Ираке (1917–1958 гг.). — Ереван : Изд. АН АССР, 1976. — 394 с.

10. Отчетный ежегодник Нижегородской ярмарки. 1928 год. — Н. Новгород, 1929. — 97 с.

11. Родригес-Фернандес А. М. Общественная мысль на Востоке в XIX–XX вв.: синтез традиционного и современного. — М. : Изд. МПГУ, 2011. — 288 с.

12. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). — Ф. 413. Народный комиссариат внешней торговли СССР. — Оп. 2. — Д. 297, 577, 831, 833, 1429, 1572, 1701, 1840; Оп. 3. — Д. 1545, 1551, 1678, 1724, 1981; Оп. 5. — Д. 1234; Оп. 7. — Д. 30, 36, 170, 202, 239, 251; Оп. 10. — Д. 8, 117, 330, 332; Оп. 13. — Д. 32, 132; Ф. 7770. Всесоюзный текстильный синдикат ВСНХ СССР. — Оп. 3. — Д. 2108; Оп. 13. — Д. 139; Ф. 7590. Банк для внешней торговли СССР (Внешторгбанк). — Оп. 2. — Д. 116; Оп. 3. — Д. 9, 99, 128; Ф. 7932. Русско-персидская банкирская контора (Русперсбанк). 1923–29 г.; Русско-персидский банк (Русперсбанк). 1929–1935 гг. — Оп. 1. — Д. 117; Ф. 3429. Высший совет народного хозяйства СССР (ВСНХ СССР). — Оп. 3. — Д. 2128.

13. Саид Амин. Восстания арабов в XX в. — М. : Прогресс, 1964. — 347 с.

14. Шморгонер Д. Экономические взаимоотношения СССР со странами Востока в 1927/28 г. // Торговля России с Востоком. — 1928. — № 3–4. — С. 48–49.

15. Энциклопедия советского экспорта. — М. : Сов. энцикл., 1928–1932. — Т. 2. — 1932. — 1172 стб.

16. Commercial and Trades Directory of Iraq 1924–1925. — Baghdad, 1925. — 424 p.

17. Longrigg S. Oil in the Middle East. — Oxford University Press, 1961. — 401 p.

References

1. Vasilyev A. M. *Istoriya Saudovskoy Aravii (1745–1973)* [History of Saudi Arabia (1745–1973)]. Moscow, Nauka Publ., 1982, 616 p. (In Russian).

2. *Gosudarstvennyy arkhiv Rossiyskoy Federatsii (GARF)* [State Archive of the Russian Federation (GARF)]. F. 391. Russian Telegraph Agency (ROSTA), Op. 2, D. 78, 79. (In Russian).

3. *Izvestiya* [News]. 1924, Aug. 19. (In Russian).

4. *Istoriya mezhdunarodnogo rabochego i natsionalno-osvoboditelnogo dvizheniya* [History of the international labor and national liberation movement]. Moscow, VPSH and AON Publ., Central Committee of CPSU Publ., 1962, Part 1, 1960–80s, 1917, 641 p. (In Russian).

5. Kotlyarov L. N. *Natsionalno-osvoboditelnoye vosstaniye 1920 goda v Irake* [The National Liberation Uprising of 1920 in Iraq]. Moscow, Academy of Sciences of USSR Publ., 1958, 214 p. (In Russian).

6. Makeev D. A. *Vneshnetorgovyye svyazi SSSR so stranami arabskogo Vostoka v 1922–1939 gg.* [Foreign trade relations of the USSR with the countries of the Arab East in 1922–1939]. Moscow, MGPI Publ., 1983, 114 p. (In Russian).

7. Mgoi Sh. H. *Kurdskiy natsionalnyy vopros v Irake v Noveysheye vremena* [The Kurdish national question in Iraq in modern times]. Moscow, Nauka Publ., 1991, 322 p. (In Russian).

8. Nikonov O. A. The evolution of the British colonial policy in the East (the second half of the 19th and first half of the 20th centuries). *LOCUS* [LOCUS]. 2017, iss. 1, pp. 32–45. (In Russian).

9. Oganesyanyan N. O. *Natsionalno-osvoboditelnoye dvizheniye v Irake (1917–1958 gg.)* [National Liberation Movement in Iraq (1917–1958)]. Yerevan, AN of Armenian SSR Publ., 1976, 394 p. (In Russian).

10. *Otchetnyy yezhegodnik Nizhegorodskoy yarmarki. 1928 god* [Yearbook of Reports of the Nizhny Novgorod Fair. 1928]. Nizhny Novgorod, 1929, 97 p. (In Russian).

11. Rodriguez-Fernandez A. M. *Obshchestvennaya mysl na Vostoke v XIX–XX vv.: sintez traditsionnogo i sovremenno* [Public thought in the East in the XIX–XX centuries: a synthesis of the traditional and the modern]. Moscow, Moscow State Pedagogical University Publ., 2011, 288 p. (In Russian).

12. *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv ekonomiki (RGAE)* [Russian State Archive of Economics (RGAE)]. F. 413. People's Commissariat for Foreign Trade of the USSR, Op. 2, D. 297, 577, 831, 833, 1429, 1572, 1701, 1840; Op. 3, D. 1545, 1551, 1678, 1724, 1981; Op. 5, D. 1234; Op. 7, D. 30, 36, 170, 202, 239, 251; Op. 10, D. 8, 117, 330, 332; Op. 13, D. 32, 132; F. 7770. All-Union Textile Syndicate of the Supreme Economic Council of the USSR, Op. 3, D. 2108; Op. 13, D. 139; F. 7590. Bank for foreign trade of the USSR (Vneshtorgbank), Op. 2, D. 116; Op. 3, D. 9, 99, 128; F. 7932. Russian-Persian banking office (Ruspersbank). 1923–29; Russian-Persian Bank (Ruspersbank). 1929–1935; Op. 1, D. 117; F. 3429. The Supreme Council of the National Economy of the USSR (VSNKh of the USSR), Op. 3, D. 2128. (In Russian).

13. Said Amin. *Vosstaniya arabov v XX v.* [Arab uprisings in the 20th century]. Moscow, Progress Publ., 1964, 347 p. (In Russian).

14. Shmogonier D. Economic relations of the USSR with the countries of the East in 1927/28. *Torgovlya Rossii s Vostokom* [Trade of Russia with the East]. 1928, iss. 3–4, pp. 48–49. (In Russian).

15. *Entsiklopediya sovetskogo eksporta* [Encyclopedia of Soviet Exports]. Moscow, Sov. Encycl. Publ., 1928–1932, vol. 2, 1932, 1172 columns. (In Russian).
16. Commercial and Trades Directory of Iraq 1924–1925. Baghdad, 1925, 424 p.
17. Longrigg S. Oil in the Middle East. Oxford University Press, 1961, 401 p.

Информация об авторе

Никонов Олег Александрович — доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой Новой и Новейшей истории стран Азии и Африки Московского педагогического государственного университета.

Сфера научных интересов: история взаимоотношений России со странами Востока, история международных отношений.

Information about the author

Nikonov Oleg Aleksandrovich — doctor of historical sciences, professor, head of the Department of Modern and Contemporary History of Asian and African Countries, Moscow State Pedagogical University.

Research interests: history of relations between Russia and the countries of the East, history of international relations.

Статья поступила в редакцию 10.01.2023; принята к публикации 26.02.2023.

The article was submitted 10.01.2023; accepted for publication 26.02.2023.