29. Chernomorskoe poberezh'e Kavkaza / Sost. V. P. Dobrohotov / Pod red. N. I. Vorobjeva. Krasnodar, 2009. S. 45–46.
30. *Shatskij P. A*. Zaselenie Stavropol'ja posle reform 1861 goda i polozhenie krest'jan-pereselentsev // Materialy po izucheniju Stavropol'skogo kraja. Stavropol', 1964. Vyp. 11.

Е. Н. Лисицына

СОВЕТСКИЙ ЭКСПОРТ НЕФТИ И «ПЛАН МАЦУКАТА»

Статья посвящена малоизвестному договору, подписанному между СССР и Японией в 1932 году о продаже в Японию советской нефти и нефтепродуктов.

Ключевые слова: переизбыток нефти, пакт о ненападении, советско-японский договор, ценовая война.

E. Lisitsina

SOVIET OIL EXPORT AND «MATSUKATA PLAN»

The article regards a contract, known to the few, signed between the USSR and Japan in 1932 year about selling Soviet oil to Japan.

Keywords: oil excess, non-aggression pact, the Soviet-Japanese contract, price war.

В начале 20-х годов XX века экспорт нефти и нефтепродуктов являлся одной из важнейших статей, позволявших Советскому Союзу получать существенные валютные доходы. Однако начавшийся в 1929 году экономический кризис привел к резкому падению спроса на нефть, чем вызвал сокращение ее мировой добычи в период с 1929 по 1932 годы на 17% (без СССР). В Советском Союзе за эти же годы добыча нефти, наоборот, выросла на 56,5%, причем объемы ее добычи на 3 млн т превышали возможности переработки [9, с. 140]. Чтобы избавиться от излишков сырья, Советский Союз был готов продавать их по демпинговым ценам, что вызвало большую озабоченность США и стран-участниц Международного нефтяного картеля, объединявшего семь крупнейших нефтяных трестов (в литературе их иногда называют «Семь Сестер»), проводивших согласованную ценовую политику.

Для разрешения сложившейся ситуации 16 мая 1932 г. в Нью-Йорке открылась 1-я Международная нефтяная конференция, основным вопросом которой стал экспорт советской нефти. В ходе работы конференции представители английских и американских нефтяных компаний предложили Советскому Союзу отказаться от самостоятельных действий на мировом рынке и выразили готовность закупать у СССР годовой объем экспорта нефти в течение 10 лет по фиксированной цене. Советская сторона от предложенных условий отказалась — ее не устраивала квота закупки нефти — 5 млн т [9, с. 140]. На тот момент СССР имел возможность увеличения объема экспорта нефти, что было связано с подписанием советско-японского соглашения, получившего название «План Мацуката».

Япония давно обратила внимание на советскую нефть. Еще в 1925 г. между нею и Советской Россией был заключен концессионный договор на добычу и поставку сахалинской нефти. Договор облегчал, однако полностью не покрывал потребности Японии в «черном золоте». Это обстоятельство

стимулировало японских продавцов нефтепродуктов к дальнейшему проникновению на советский нефтяной рынок. Для этого еще в 1930 г. представителями некоторых промышленных кругов Японии, при поддержке военно-морского ведомства, крупнейшего потребителя нефти в стране, было задумано создание японо-советского нефтяного объединения [2, с. 8]. Его организацию в размере 3 млн иен, был готов финансировать директор-распорядитель компании «Асахи-Силн» Манзоо Ода. В случае недостатка капитала финансовую поддержку обществу обещали оказать предприниматели Кинита Фудзита и Наокити Канэко [2, с. 13]. За организацию переговоров с советской стороной взялся Кодзиро Мацуката, сын известного и весьма влиятельного в Японии политического деятеля Масаёси Мацуката [2, с. 8]. Кодзиро уже имел опыт организации сотрудничества с Советской Россией: еще в 1925 г. им был подписан первый договор с Уссурийской железной дорогой [7, с. 543].

СССР, безусловно, был весьма заинтересован в контакте. Кроме необходимости решения проблемы реализации нефтяных излишков этого требовала крайне неблагоприятная внешнеполитическая обстановка, сложившаяся на Дальнем Востоке к началу 30-х годов: японские войска оккупировали Северную Маньчжурию, по всей длине вышли к линии КВЖД и к советской границе. Кроме того, в декабре 1931 г. из агентурных данных советскому правительству стало известно, что японские войска сориентированы на начало военных действий против СССР примерно на вторую половину 1932 или 1933 год [10, с. 60]. Возможность продажи нефти и нефтепродуктов в Японию создавала для Советского государства определенную гарантию хотя бы временного отказа северных соседей от экспансионистских претензий на Дальний Восток. Поэтому, кроме энергичного строительства оборонительных укреплений на дальневосточных границах и предложения японскому правительству заключить между двумя странами пакт о ненападении, советское руководство усиленно искало силы внутри самой Японии, которые были бы заинтересованы в сохранении мирных отношений с Советским Союзом. Контакты вскоре были найдены: «Промышленные и финансовые круги частью против Араки (*военный министр Японии, активный и последовательный сторонник войны с СССР.* — Курсив мой. — *Е. Л.*), частью колеблются... Это видно из желания с нами работать Мацуката, «Окура», «Мицубиси» и других», — писал Л. М. Карахану Полномочный Представитель СССР в Японии А. Трояновский [7, с. 479–480].

Осенью 1931 г. руководство советского треста «Союзнефтеэкспорт» вступило в переговоры с К. Мацуката по вопросу заключения договора на реализацию советского бензина на японском рынке. Переговоры продолжались 6 месяцев и закончились подписанием 26 апреля 1932 года временного соглашения [4, с. 28]. Основные его пункты сводились к следующему:

1. Мацуката получал исключительное право продажи бензина на рынках собственно Японии и Формозе на комиссионных началах. Контрагент был обязан реализовать следующее количество бензина: в 1-й год — 60 000 тонн, во 2-й — 75 000, в 3-й год — 100 000, в 4-й и последующие годы — не менее 100 000 тонн ежегодно.

2. Мацуката должен был в 3-летний срок выстроить за свой счет и своими средствами океанские резервуарные базы в четырех крупных портах Японии, создать в этот же срок товарно-проводящую сеть от океанских баз до районов потребления, оборудовав 32 местные базы в различных городах Японии. К концу 2-го года Мацуката обязан был иметь 55 стендов в Токио и Осаке, не менее 100 подвижных колонок и 1000 бочечных помп для реализации нефти.

3. За исключением розничной сети и транспорта, Мацуката должен был передать «Союзнефтеэкспорту» на началах аренды

все базисные океанские склады, получая компенсацию, арендную плату в размере 5% от вырученных за продаваемый бензин сумм. При этом «Союзнефтеэкспорт» имел право взамен аренды выкупить океанские базы вместе с землей в течение 5 или 10 лет. В первом случае «Союзнефтеэкспорт» выплачивал Мацукате 14%, при 10-летнем сроке — 9% от вырученных сумм за продаваемый бензин.

4. Мацуката должен был принять на себя расходы по содержанию и ремонту баз, по содержанию их штата и штата таможенных чиновников, по оплате налогов и сборов. «Союзнефтеэкспорт» получал право назначить заведующими базами своих работников.

5. В политике цен Мацуката должен был подчиняться указаниям «Союзнефтеэкспорта», причем цены на бензин должен был устанавливать «Союзнефтеэкспорт» по согласованию с контрагентом.

6. Мацуката должен был получить от «Союзнефтеэкспорта» в оплату всех своих расходов и трудов комиссионное вознаграждение в размере 17% от валовой выручки цен за бензин [4, с. 27–28].

Однако спустя несколько дней после подписания временного соглашения, 1 мая 1932 г., Мацуката в форме меморандума счел необходимым уточнить целый ряд пунктов. Суть меморандума сводилась к тому, что Мацуката считал неприемлемым ограничение своих возможностей в борьбе за ценовую политику. Он заявил, что при продвижении советского бензина ему придется вступить в жесткую конкурентную борьбу с основными участниками нефтяного рынка страны, это потребует серьезных жертв, размер которых предугадать невозможно, так как невозможно определить границы борьбы, до которой дойдут конкуренты. Исходя из этого, он просил «Союзнефтеэкспорт» расширить лимит максимальной скидки. Кроме этого, в меморандуме Мацуката поднял вопрос о каналах сбыта нефти. Он настаивал на том, чтобы оставаться единственным оптовым распределителем нефти в Японии и вообще предлагал полностью передать на его усмотрение весь способ ведения продаж в стране [4, с. 27].

После переговоров с Торговым представительством СССР, Мацуката отступил от некоторых своих требований и согласился выехать в Москву для продолжения переговоров [4, с. 27]. Советской стороной это было расценено как твердое намерение определенных промышленных и военно-морских кругов Японии договориться о покупке нефти и нефтепродуктов, поэтому все расходы по поездке Мацукаты правительство СССР взяло на себя [2, с. 8].

27 августа 1932 г. по приглашению Наркомата тяжелой промышленности СССР на пароходе «Аманусa-мару» Мацуката вместе с секретарем Коозоо Мори выехал из Цурюги во Владивосток, а оттуда в спецвагоне — в Москву [2, с. 11]. Приезд Мацукаты в СССР был обставлен как визит национального гостя [2, с. 13].

По прибытии в Москву Мацуката встретился сначала с директором «Союзнефтеэкспорта» Я. М. Шиндлером, а 16 сентября, вместе с послом К. Хиротой, с наркомом внешней торговли А. П. Розенгольцем [2, с. 15]. Переговоры прошли очень успешно. Уже 24 сентября 1932 г. был подписан договор между К. С. Рябоволом и Я. М. Шиндлером, представлявшими «Союзнефтеэкспорт», и Мацукатой, о создании под руководством Мацукаты японского синдиката [3, с. 31], имеющего право продавать в Японии советские нефтепродукты в объеме не менее 200 000 тонн в год [3, с. 42].

По договору в первый год соглашения в Японию должно было быть импортировано 60 000 тонн нефтепродуктов, главным образом бензина, на второй год — 75 000, в третий — 90 000 тонн и в последующие годы не менее 100 000 тонн ежегодно. Предполагалось, что одна часть импорта нефти должна быть сахалинской, а другая — бакинской [2, с. 4].

В ходе переговоров большое внимание привлек вопрос о способе транспортировки

нефти, так как это стоило больших денег. Сухопутная доставка груза не представлялась возможной, так как требовала громадного количества вагонов-цистерн, которые растянулись бы на всем пути Транссибирской магистрали. Однако и морская транспортировка представляла серьезную проблему. Для этого требовалось несколько танкерных пароходов, которые выполняли бы рейсы между Сахалином и Японией и Японией и Черным морем (Батум). СССР не обладал достаточным количеством судов. Было подсчитано, что имеющиеся у него 6 судов по 10 000 тонн каждый не решали проблему [3, с. 19]. Использование японских судов («Тейо», «Энйо», «Дзуйо» и «Сэйо») привело бы к недостатку средств перевозки в Японию американской нефти [3, с. 45]. К тому же, узнав о советско-японских переговорах, американцы добавили трудностей — компания «Сокони Вакуум», являвшаяся контрагентом по перевозке нефти в Японию, приостановила действие договора [3, с. 19], еще больше увеличив нагрузку на японские суда. Поэтому решено было использовать норвежские пароходы, которые на обратном пути из Японии должны были брать груз (рис, пряжу, сельхозмашины и пр.) для Румынии и СССР [3, с. 86].

Еще одной серьезной проблемой явилась выгрузка и хранение доставленной в Японию нефти. Для этого в договоре было зафиксировано строительство складов по приему и хранению нефтепродуктов в Ниигате, Нагое, Осаке, затем в Цурюге (Токио) и Модзи [2, с. 4].

Кроме этого, в договоре подчеркивалось, что все риски, а также фрахт и оплату пошлин СССР должен взять на себя. Продажная стоимость нефти была установлена в зависимости от рыночных цен, расчет осуществлялся в иенах. Комиссионные должны были платиться в зависимости от количества проданного сырья.

Договор устанавливался сроком на 5 лет, начиная с 1933 г., по истечении которых возобновлялся [3, с. 37].

Подписанный договор был высоко оценен обеими сторонами, поскольку явился первой крупной сделкой по продаже советского бензина на японский рынок. По этому поводу председатель правления «Союзнефтеэкспорта» К. С. Рябовол в беседе с сотрудником ТАСС сказал: «До сих пор мы поставляли на японский рынок только сырую сахалинскую нефть... Теперь по договору с 1933 г. начнется поставка советского бензина в Японию. Проникновению советского бензина на японский рынок мы придаем большое значение, так как считаем, что оно будет способствовать расширению закупок и других советских нефтепродуктов. Договор, несомненно, отразится и на развитии экономических отношений между СССР и Японией» [7, с. 543].

Подписавший договор Кодзиро Мацуката также заявил сотруднику ТАСС: «Значение этого договора для обеих стран чрезвычайно велико. Он является важным этапом на пути развития советско-японских торговых отношений. Договор принесет выгоды обеим сторонам... Японские деловые круги считают, что экономические отношения между СССР и Японией должны и будут развиваться благоприятно во взаимных интересах» [7, с. 543].

Однако в Японии реакция на заключенный договор была неоднозначной. Основные участники нефтяного рынка Японии — американская компания «Стандарт Ойл», английская «Райзинг Стар» и национальная японская компания «Нихон нефть», в которую входили «Нисэки», «Окура», «Мицуи» и «Мицубиси», оценили договор крайне отрицательно. Эти шесть компаний задавали цены на нефтяном рынке страны и в 1933 г., по достигнутому соглашению, цены были ими завышены [3, с. 59]. Российская более дешевая нефть и нефтепродукты путала их планы. Комментируя заключение договора по ввозу бензина из России, нефтепромышленники утверждали, что поставка хотя бы 100 000 тонн готовых нефтепродуктов из СССР нанесет очень существенный удар по

японским нефтепромышленным предприятиям [3, с. 59].

Правда, у Мацукаты были и сторонники. За ввоз в страну российской нефти и нефтепродуктов выступили независимые японские профсоюзы автомобилистов. Они считали установленные высокие цены на бензин незаконными и пытались их сбить. Лидеры исполнительного комитета профсоюзов — Цутикура, Кубо, Арай, Касивазаки и Хидзано — организовали в Токио крупную демонстрацию шоферов, желая продемонстрировать Мацукате свою поддержку [3, с. 50].

После возвращения Мацукаты в Японию им было учреждено общество японо-советской нефти «Ниссо Секию Кайся» с общим капиталом в 5 млн иен, имевшее свое отделение в Хакодате [3, с. 81].

Однако возможности для спокойной работы Мацуката не получил. Как он и предполагал, в Японии между ним и остальными нефтяными компаниями началась ценовая война.

25 августа 1932 г. по инициативе национальной нефтепромышленной компании «Нихон Нефть» состоялась встреча руководителей ведущих нефтяных компаний страны, контролирующих 80% частного нефтяного рынка Японии. На этой встрече между ними была достигнута договоренность, получившая название «Соглашение шести», в котором было решено внести изменения в существующие продажные цены на газолин, а именно — снизить их на 4–5 сены. Фирмы стали продавать нефтепродукты по 43 сены за галлон [3, с. 81].

В этих условиях Мацуката, завезший по договору с «Союзнефтеэкспортом» в порт Фусики 53 500 галлонов газолина, продал его по цене 42 сены за галлон. В ответ японские фирмы объединились в синдикат и снизили цены до 41 сены за галлон [3, с. 82]. Мацуката, при согласии СССР, принял вызов и снизил цену до 39 сен. Тогда компании обратились с просьбой к Министерству торговли и промышленности Японии применить антидемпинговое законодательство и установить целесообразные цены на продажу нефтепродуктов, так как из-за конкурентной войны они оказались ниже себестоимости [3, с. 84].

Министерство торговли и промышленности предложило компаниям компромиссный вариант — принять соответствующие квоты продажи нефти и привлечь Мацукату к соглашению о квотах. Советская сторона не возражала против такого решения при условии, что оно будет способствовать выполнению договора [5, с. 14].

Однако этим планам не суждено было осуществиться. Компромисса не получилось. По данным, опубликованным японской газетой «Ничиро-Цусин», уже за 1932 год обществу Мацукаты удалось реализовать в стране 500 тыс. галлонов советского бензина и 300 тыс. галлонов керосина [2, с. 93]. В этих условиях нефтяные компании создали мощный картель и вступили в открытую борьбу с деятельностью общества Мацукаты [3, с. 83].

Вскоре ситуация еще больше обострилась: к ценовой войне, развернувшейся на нефтяном рынке Японии, добавился внешнеполитический фактор. Реализация договора, который был заключен при поддержке К. Мацукаты военно-морским ведомством, вызвала большое недовольство военного министра Араки. Как неоднократно сообщал в Москву А. Трояновский, генерал сильно нервничал и требовал принятия решения о войне с Советским Союзом [7, с. 465–466]. Хотя такого приказа не последовало, давление на правительство было настолько мощным, что Япония целый год не давала ответа на сделанное советской стороной предложение. Восстановление же в декабре 1932 года дипломатических отношений между СССР и Китаем привело к официальному отказу японской стороной обсуждать возможность заключения договора [8, с. 16–17].

После восстановления в декабре 1932 года дипломатических отношений между СССР и Китаем японское правительство официально отказалось обсуждать с советской стороной возможность заключения договора о ненападении [8, с. 16–17].

В этих условиях уже в 1934 г. «Союзнефтеэкспорт» начал настаивать на расторжении договора с Мацукатой как экономически невыгодного соглашения: из-за ценовой войны советская Россия постоянно оказывалась перед угрозой значительной недовыручки средств против мировых цен [4, с. 30].

Ряд работников Наркомата иностранных дел и Наркомата внешней торговли СССР сопротивлялись такой постановке вопроса: «Нас будут обвинять в использовании трудностей, которые сложились на японском нефтяном рынке для давления по вопросам КВЖД, — писал наркому внешней торговли А. П. Розенгольцу его заместитель Б. С. Стомоняков. — Кроме того, в наших поставках нефтепродуктов в Японию заинтересованы японские морские круги, у которых наш уход вызовет определенное раздражение» [5, с. 17]. Поэтому было принято решение: для того чтобы остаться на японском рынке нефтепродуктов, договор не разрывать, но за оставшееся время заключить с какой-либо фирмой новое, более выгодное соглашение.

Недостатка в предложениях не было. Подписанный с К. Мацукатой договор значительно повысил интерес японских фирм к советским нефтепродуктам и целый ряд компаний, таких как «Кита Карафуто», Нанаосская группа и другие, предложили Советскому Союзу свои услуги [6, с. 53–54]. В этих условиях попытки Мацукаты вести переговоры о продлении срока договора успеха не имели.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Архив внешней политики Российской Федерации (далее — АВП РФ). Ф.146. оп. 14, п. 148, д. 24.
2. АВП РФ. Ф.146, оп.15, п.33, д.5.
3. АВП РФ. Ф.146, оп.15, п.33, д.15.
4. АВП РФ. Ф.146, оп.15, п.149, д.15.
5. АВП РФ. Ф.146, оп.17, п.33, д.159.
6. АВП РФ. Ф.146, оп.17, п.160-а, д.54.
7. Документы внешней политики СССР. М.: Политическая литература, 1969. Т. 15.
8. Документы внешней политики СССР. М.: Политическая литература, 1970. Т. 16.
9. *Иголкин А. А.* Советский нефтяной экспорт в годы предвоенных пятилеток // Нефтяное хозяйство. № 9. 2006. С. 140.
10. *Сафронов В. П.* Война на Тихом океане. СССР, США, Япония в условиях мирового конфликта. (1931–1945). М.: БИМПА, 2007. С. 60.

REFERENCES

1. Arhiv vneshnej politiki Rossijskoj Federacii (dalee — AVP RF). F. 146. op. 14, p.148, d. 24.
2. AVP RF. F.146, op.15, p.33, d.5.
3. AVP RF. F.146, op.15, p.33, d.15.
4. AVP RF. F.146, op.15, p.149, d.15.
5. AVP RF. F.146, op.17, p.33, d.159.
6. AVP RF. F.146, op.17, p.160-a, d.54.
7. Dokumenty vneshnej politiki SSSR. M.: Politicheskaja literature, 1969. T. 15.

8. Dokumenty vneshnej politiki SSSR. M.: Politicheskaja literature, 1970. T. 16.
9. *Igolkin A. A.* Sovetskij neftjanoj eksport v gody predvoennyh pjatiletok // Neftjanoe hozjajstvo. № 9. 2006. S. 140.
10. *Safronov V. P.* Vojna na Tihom okeane. SSSR, SShA, Japonija v uslovijah mirovogo konflikta. (1931–1945). M.: BIMPA, 2007. S. 60.

В. П. Казанцев, Я. Л. Салогуб

ЗАНЯТИЕ ПОРТ-АРТУРА И ПЕРВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ РОССИЙСКОЙ ВЛАСТИ НА КВАНТУНСКОМ ПОЛУОСТРОВЕ 1898–1899 гг.

Занятие Россией Ляодунского (Квантунского) полуострова непосредственно связано с задачей приобретения военного незамерзающего порта на Тихом океане. Ее решением внешнеполитическое и морское ведомства занимались в течение всего XIX века. После подписания 15 марта 1898 года конвенции с Китаем Российская Империя получила в распоряжение единственную в своей истории территорию, с которой у нее не было сухопутной границы, — Квантунский полуостров (южная оконечность Ляодунского полуострова). Его освоение открыло новую страницу в истории и практике имперского строительства. Проблемы, возникавшие в процессе занятия Квантунского полуострова и проведения первых административных мероприятий, отразили несогласованность во взглядах в российском правительстве в конце XIX века на цели дальневосточной политики, имевшие место.

Ключевые слова: Квантунский полуостров, русско-китайская конвенция 1898 г., демаркационная линия, разграничительная комиссия.

V. Kazancev, Ya. Salogub

OCCUPATION OF PORT ARTHUR AND THE FIRST ACTIONSOF THE RUSSIAN AUTHORITIES ON THE LIAODONG (КВАНТУНСКОМ) PENINSULA 1898–1899 gg.

The Russian occupation of the Liaodong Peninsula is directly linked with the objective of capturing the non-freezing port on the pacific ocean. The Foreign Affairs and the Navy departments had been engaged in pursuing this objective during the 19th century. After the convention with China was signed on March 15, 1898, the Russian empire acquired its only territory with no land border – the Kwantung Territory (the southern part of Liaodong Peninsula). Its development opened a new page in the history and practice of the imperial construction. The problems that arose in the process of the occupation of Kwantung Peninsula and the first of administrative measures reflected the inconsistency in the views on the objectives of the Far Eastern policy which took place in the Russian government at the end of the 19th century.

Keywords: Kwantung Peninsula, Russian-Chinese convention of 1898, delimitation commission, demarcation.

Занятие Россией Ляодунского (Квантунского) полуострова непосредственно связано с задачей приобретения военного незамерзающего порта на Тихом океане. Ее решением внешнеполитическое и морское ведомства занимались в течение всего XIX века [1, с. 2–15]. В 1890-х годах с началом активного железнодорожного строительства частью этой задачи стала коммерческая составляющая, так как вопрос о конечной точ-