

Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2024. № 3 (80). С. 54–64.
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2024. Vol. 3 (80). P. 54–64.

Научная статья
УДК 93/94
doi: 10.54398/1818-510X.2024.80.3.006

**ОРГАНИЗАЦИЯ ХРАНЕНИЯ И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ НЕФТЕПРОДУКТОВ
В АСТРАХАНСКОЙ ГУБЕРНИИ В 1920-х гг.**

Ещенко Юлия Геннадьевна

Астраханский государственный университет имени В. Н. Татищева, г. Астрахань,
Россия
pushistik_yuliya@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-1207-327X>

Аннотация. Восстановление контроля советской власти над нефтедобывающими и нефтеперерабатывающими районами (Бакинским, Грозненским, Урало-Эмбинским) после окончания гражданской войны способствовало ликвидации топливного кризиса и изменению условий функционирования нефтяной промышленности. С введением новой экономической политики в стране нефтяная промышленность была переведена на хозрасчёт, а существовавшие ограничения на продажу нефтепродуктов сняты. Новые принципы работы отрасли повлекли за собой реорганизацию системы её управления, целью которой стояло создание эффективного централизованного управленческого механизма, включавшего в себя контроль добычи, транспортировки и сбыта нефти и нефтепродуктов. Астраханская губерния, в силу географического положения, с дореволюционного периода была вовлечена в систему транспортировки нефтепродуктов из нефтяных районов, расположенных в непосредственной близости от Каспийского моря. На начало 1920-х гг. приходится возобновление транзита нефтепродуктов через астраханский порт, перестройка системы хранения и распределения нефтепродуктов, в том числе и среди предприятий и населения губернии. Специфика экономики губернии, не имевшей крупных местных производственных комплексов и, соответственно, большой потребности в топливе, делала регион в первую очередь важным транспортным пунктом, а не местом сбыта нефтяной продукции. К концу 1920-х гг. объёмы проходивших через Астрахань нефтепродуктов существенно возросли, что способствовало началу модернизации и реконструкции как региональной портовой инфраструктуры, так и системы нефтехранилищ. В активизации грузооборота сыграли роль восстановление нефтепромысловых и нефтеперерабатывающих производств, разрушенных или пришедших в упадок в годы революции и гражданской войны; техническое перевооружение нефтяной промышленности, в том числе с использованием иностранного капитала, поступавшего в страну в виде концессий; общий подъём экономики страны, взявшей курс на форсированную индустриализацию, проведение которой было невозможно без соответствующих топливных ресурсов.

Ключевые слова: нефть, транзит нефтепродуктов, астраханский порт, Главный нефтяной комитет, Всероссийский нефтяной синдикат (Нефтесиндикат), снабжение топливом, керосин, хозрасчет, нефтехранилища, нефтяная промышленность, топливная промышленность, Астраханская губерния

Для цитирования: Ещенко Ю. Г. Организация хранения и распределения нефтепродуктов в Астраханской губернии в 1920-х гг. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2024. № 3 (80). С. 54–64. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2024.80.3.006>.



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons “Attribution” («Атрибуция») 4.0 Всемирная.

ORGANIZATION OF STORAGE AND DISTRIBUTION OF PETROLEUM PRODUCTS
IN THE ASTRAKHAN REGION IN THE 1920^s

Yuliya G. Eshchenko

Astrakhan Tatishchev State University, Astrakhan, Russia

pushistik_yuliya@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-1207-327X>

Abstract. The restoration of Soviet control over oil-producing and oil-refining regions (Baku, Grozny, Ural-Emba) after the end of the civil war contributed to the elimination of the fuel crisis and changes in the operating conditions of the oil industry. With the introduction of the new economic policy in the country, the oil industry was transferred to business accounting, and the existing restrictions on the sale of petroleum products were lifted. The new principles of the industry's operation entailed the reorganization of its management system, the purpose of which was to create an effective centralized management mechanism that included control over the production, transportation and sale of oil and petroleum products. Due to its geographical location, the Astrakhan region had been involved in the system of transporting petroleum products from oil regions located in close proximity to the Caspian Sea since the pre-revolutionary period. At the beginning of the 1920^s the transit of petroleum products through the Astrakhan port had to be resumed, the system of storage and distribution of petroleum products had to be restructured, including among enterprises and the population of the province. The specifics of the economy of the province, which did not have large local production complexes and, accordingly, a large need for fuel, made the region, first of all, an important transport point, and not a place for selling petroleum products. By the end of the 1920^s, the volumes of petroleum products passing through Astrakhan had increased significantly, which contributed to the beginning of the modernization and reconstruction of both the regional port infrastructure and the oil storage system. The restoration of oil fields and oil refining industries, destroyed or fallen into decay during the years of the revolution and civil war, played a role in the activation of cargo turnover; technical re-equipment of the oil industry, including with the use of foreign capital entering the country in the form of concessions; the general rise of the country's economy, which took a course on forced industrialization, the implementation of which was impossible without the appropriate fuel resources.

Keywords: oil, transit of oil products, Astrakhan port, Main Oil Committee, All-Russian Oil Syndicate (Oil Syndicate), fuel supply, kerosene, business accounting, oil storage facilities, oil industry, fuel industry, Astrakhan region

For citation: Eshchenko Yu. G. Organization of storage and distribution of petroleum products in the Astrakhan region in the 1920^s *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2024, no. 3 (80), pp. 54–64. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2024.80.3.006>.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Введение

Астраханская губерния была вовлечена в транспортировку нефтепродуктов ещё с дореволюционного периода. Нефть перевозилась из Баку по Каспийскому морю и далее вверх по Волге через Астрахань с начала 1870-х гг., грозненская нефть транзитом из Петровска (Махачкалы) шла в астраханский порт с 1896 г. (фирма Дембот), эмбинские нефть и керосин из Ракуши – с 1913 г. (фирмы «Бр. Нобель» и «Мазут»). Сухогрузные перевозки через астраханский порт, которые, на первый взгляд, не были связаны с нефтяной промышленностью, также были нацелены на поддержание работы нефтяного хозяйства. Так, к середине 1920-х гг. одним из доминировавших по объёмам вывоза из Астрахани сухим грузом были лесные материалы. Отправителем являлось Государственное объединение «Волго-Каспий-Лес», поставлявшее древесину для промыслов трестов «Азнефти» и «Эмбанефти» [12, с. 33]. Кроме того, в регионе существовала крупная судостроительная и судоремонтная база для обслуживания флота, задействованного в нефтеперевозках.

После окончания гражданской войны и с постепенным оживлением экономической жизни, восстанавливались объёмы нефтеэкспорта астраханского порта. К середине 1920-х гг. через Астрахань транзитом ежегодно проходило около 150–200 млн пудов

нефтепродуктов [23, с. 125]. Подобные объёмы ставили соответствующие задачи хранения товара и его распределения, в том числе и на губернском рынке.

Рассмотрим систему организации хранения и особенности распределения нефтепродуктов в Астраханской губернии в 1920-е гг., опираясь на материалы местной периодической печати.

Проблема управления нефтяной промышленностью в первые годы советской власти нередко становилась предметом научного анализа отечественных историков. Передача всей нефтяной промышленности в ведение специально созданного при ВСНХ Главка – Главного нефтяного комитета – с целью её национализации и контроля над производством и распределением нефтепродуктов раскрыта в работах Е. В. Бодровой, В. В. Калинова. В своих исследованиях они анализируют меры советского правительства по преодолению топливного кризиса, в том числе с помощью реорганизации системы управления нефтяной отраслью [1]; деятельность Главного нефтяного комитета по проведению геолого-поисковых работ на нефть в разных регионах страны для подъёма уровня нефтедобычи [3]; роль всероссийских съездов нефтяников для развития нефтяной промышленности и др. [2]. Работа Главного нефтяного комитета и его региональных подразделений сквозь призму изучения роли личности в истории рассмотрены в научных публикациях В. Н. Курятникова, Ю. В. Евдошенко [8; 13; 14].

Создание Всероссийского нефтяного синдиката с последующим преобразованием районных нефтяных комитетов в районные конторы Нефтесиндиката и их функции по сбыту, заготовке и хранению продукции освещены в исследованиях З. Х. Сергеевой [24; 25]. В силу того, что Нефтесиндикат был создан в первую очередь для осуществления нефтеэкспорта, большое количество исследований посвящено именно этой составляющей его функционала: проанализирована торговля нефтью и нефтепродуктами с зарубежными странами [22], объёмы нефтеэкспорта [9], а также роль иностранного капитала [10], создание совместных нефтяных торговых компаний за рубежом, собственных распределительных, оптовых и розничных систем в ряде стран Европы и Азии, что способствовало увеличению объёмов продажи российской нефти [11].

Таким образом, исходя из анализа современного состояния исследований по проблеме, следует констатировать слабую проработанность вопросов деятельности Всероссийского нефтяного синдиката и его районных контор на внутреннем рынке.

Основная часть

Изменения системы управления топливной промышленностью в центре и на местах

В 1921 г., в связи с введением новой экономической политики и либерализацией экономических отношений, была проведена реорганизация системы управления топливной, в том числе и нефтяной, промышленности. Ведущая роль в распределении топлива предоставлялась Главному управлению по топливу (ГУТ) ВСНХ РСФСР, созданному по Постановлению СТО в 1921 г. [21, с. 292–295], в подчинении которого находились «все топливозаготавливающие, топливодобывающие главки, Главный комитет по топливу (Главтоп)» с их местными подразделениями [7, с. 618–622].

В структуру ГУТ 6 июня 1921 г. вошёл Главный нефтяной комитет, который 20 октября 1921 г. был упразднён с передачей полномочий ГУТ [5]. 7 февраля 1923 г. в структуре ГУТ ВСНХ был создан Всероссийский нефтяной синдикат (Нефтесиндикат), который стал монополистом по сбыту на внешнем и внутреннем рынке нефтепродуктов, поставлявшихся ему крупными нефтепромышленными производственными объединениями – трестами. В октябре 1925 г. Нефтесиндикат был подчинён непосредственно ВСНХ [5].

Специальным Декретом СНК с 1 мая 1922 г. была введена обязательная плата за «всякого рода топливо, нефтепродукты, лесоматериалы, а также продукты их переработки и обработки» для всех государственных и частных потребителей в связи с переходом топливной промышленности на хозрасчёт [7, с. 619]. Это означало прекращение планового государственного снабжения денежными средствами и материальными ресурсами топливной и лесной промышленности. Главное управление по топливу наделялось полномочиями определения себестоимости продукции подведомственных

ему учреждений и предприятий и предельного максимума цен, по которым продукция могла быть реализована. Разница между этими величинами, составлявшая чистую прибыль, распределялась по нескольким направлениям: «в государственных доход; на расширение и улучшение производства; на вознаграждение рабочих и служащих» [7, с. 620].

Несмотря на широту предоставленных полномочий, Главное управление по топливу было весьма ограничено в распределении переданных в его ведение фондов. Обязательными к «исполнению в первую очередь» были заказы группы крупнейших предприятий (их перечень определялся Государственной общеплановой комиссией) [7, с. 620], топливо которым предоставлялось по государственному плану снабжения по фиксированным ценам, как правило, даже ниже себестоимости [24, с. 156]. Оставшееся топливо поступало в свободную продажу. При выборе посредников для реализации продукции Главное управление по топливу обязывали «оказывать преимущество при прочих равных условиях государственным учреждениям и предприятиям, ... центральным областным и губернским кооперативным объединениям» [7, с. 621].

На местах существовали конторы или региональные управления указанных выше главков, которые координировали распределение и торговлю топливом, в первую очередь нефтепродуктами. Как региональное подразделение Главного нефтяного комитета при ВСНХ, Астраханский нефтяной комитет был создан 28 августа 1918 г. и осуществлял управление всеми национализированными нефтяными предприятиями региона. Несмотря на то, что в Астраханской губернии на тот момент не было нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих предприятий, национализации подверглось всё имущество расположенных здесь контор и представительств, нефтяные товары, склады, пристани со всеми механическими и ремонтными мастерскими и заводами, оборудованием, материалами, движимым и недвижимым имуществом, а также весь наливной и вспомогательный флот. В 1922 г. Астраханский нефтяной комитет был реорганизован в Астраханскую районную контору Всероссийского нефтяного синдиката (Нефтесиндиката), в 1924 г. – в управление Астраханским районом нефтяного синдиката СССР [6, л. 1–2].

Организация хранения транзитных нефти и нефтепродуктов в Астрахани

Астрахань была активно вовлечена в работу нефтяной промышленности, являясь крупным транзитным пунктом на линии переброски нефтепродуктов из нефтедобывающих районов, имевших выход к побережью Каспийского моря, в центральную часть страны. В связи с этим губерния в плане снабжения населения и предприятий промышленности топливом находилась в преимущественном положении по сравнению с другими регионами, не имевшими своих запасов. Основным видом топлива в губернии являлась нефть. Так, по состоянию на 1923–1924 гг. доля нефти в структуре губернского топливного баланса составляла 79,3 %, древесного топлива – 15,73 %, угля – менее 5 % [23, с. 125].

Астраханская районная контора Нефтесиндиката являлась монополистом на местном рынке нефтепродуктов. Многочисленные нефтяные склады и базы, использовавшиеся в 1920-х гг., были наследием дореволюционных национализированных нефтепромышленных фирм: в ведении конторы Нефтесиндиката находилось 18 складов с нефтехранилищами, из которых 4 напрямую не использовались и были запасными. Склады располагались на территории около 35 км² по обоим берегам Волги от п. Солянка на юг до п. Бертюля (сейчас – п. Красные баррикады) и по правому берегу р. Болды до п. Мошаик. Нефтехранилища состояли как из резервуаров, так и из земляных ям, обложенных кирпичом. По состоянию на 1923 г. было 8 ям и 111 транзитных резервуаров (из них 5 – запасных, 9 – торговых) [20, с. 56]. Имевшимися хранилищами-ямами старались пользоваться только в исключительных случаях, т. к. нефтепродукты из них быстро улетучивались, вне зависимости от того, насколько ямы были уже пропитаны нефтью. Склады были оснащены трубопроводами, платформами, мостками для перелива нефтепродуктов, ремонтными мастерскими, перекачечными машинками и береговыми установками для перелива нефти и нефтепродуктов.

Из нефтехранилищ осуществлялся отпуск нефтепродуктов по заказам предприятий согласно плану (нефти, мазута, масла, керосина) и на частные нужды (керосина). Принципы эксплуатации нефтеналивного хозяйства региона 1920-х гг. отличались от пореформенного периода. Тогда каждая крупная нефтепромышленная фирма имела свой собственный склад и использовала его для всех сортов нефтепродуктов, как для светлых, так и для тёмных. После национализации нефтехранилищ стало возможным использовать каждый склад для своего сорта нефтепродуктов. В структуре транзита нефтепродуктов через Астрахань около 90 % занимали тёмные нефтепродукты, 10 % – светлые, но распределение нефтехранилищ не соответствовало данным пропорциям. Для светлых нефтепродуктов, несмотря на их меньший объём по сравнению с тёмными, требовалось большее количество хранилищ, т. к., во-первых, товарооборот светлых нефтепродуктов происходил намного медленнее, а во-вторых, для каждого вида масла требовался отдельный резервуар. В пореформенный период значительная часть операций по переливу нефтепродуктов происходила на астраханском рейде: нефть и продукты её переработки с помощью перекачечных машин переливали в речные суда и баржи. В 1920-х гг. такой способ перевалки не использовался: перевозившиеся по морю нефтепродукты, ввиду неудовлетворительного состояния судов, зачастую имели большие примеси воды и должны были отстаиваться перед перекачкой. Кроме того, контролировавшим нефтесбыт региональным подразделением Нефтесиндиката ставилась задача максимально точного учёта объёма поступавших нефтепродуктов, в связи с чем их разгрузка / перекачка должна была осуществляться в строго отведённых для этого местах [15, с. 100].

При разработке проекта модернизации складов для нефти и нефтепродуктов в конце 1920-х гг. была определена ещё одна задача в организации нефтехранилищ: выведение легковоспламенявшихся нефтепродуктов (таких как керосин) на отдельный изолированный склад, расположенный существенно ниже города и всех пристаней по течению реки, чтобы операции по погрузке и выгрузке керосина производились вдали от населённых пунктов, заводов и караванов судов. В случае необходимости на подобном изолированном складе при работе с огнеопасными нефтепродуктами было легче осуществлять противопожарные мероприятия [16, с. 28].

Снабжение топливом предприятий и населения Астраханской губернии

Отличительной особенностью региона являлось то, что, занимая одно из лидирующих мест в стране по объёмам транзита топлива, Астраханская губерния в части оборотов торговли нефтепродуктами занимала в Нефтесиндикате одно из последних мест. В губернии отсутствовали крупные промышленные производства, кустарная промышленность была развита слабо, поэтому как крупных, так и мелких производств-потребителей нефтетоплива было очень мало. Единственными крупными потребителями являлись Госпароходство, Астраханская ветка железной дороги (до ст. Палласовка) и Каспийское пароходство (Каспар). Но данные потребители являлись не региональными предприятиями, а подразделениями общегосударственных структур, снабжение которых топливом утверждалось на высшем уровне.

С переходом нефтяной промышленности на хозрасчёт активизация торговых отношений по сбыту нефтепродуктов стала основной целью, т. к. поступление средств на расходы по добыче и переработке нефти и содержанию нефтепромышленного аппарата происходило за счёт реализации продукции. Для реализации имевшихся запасов нефтетоплива, осветительных продуктов и минеральных смазочных масел правление Нефтесиндиката приняло решение снизить цены на топливо параллельно с отменой ограничений по объёму продаж. Особое внимание уделялось продажам керосина на местах и увеличению объёмов его потребления среди сельского населения. Распространение керосина осуществлялось через кооперацию, которой выделялись для этих целей специальные кредиты. Правление Нефтесиндиката разрешило своим районным управлениям предоставлять кооперации кредит на срок до 4 месяцев за керосин. Кроме того, при выборке за сезон определённого объёма керосина потребителям делалась

скидка в размере 5 %. Всем кооперативным объединениям предоставлялась в кредит посуда и ёмкости для хранения керосина [18, с. 97].

Управлением Астраханского района нефтяного синдиката СССР (далее – управлением Нефтесиндиката) в губернском центре были открыты розничные нефтелавки и пущены развозки, которые по желанию потребителей доставляли керосин на дом. Также были открыты точки продажи керосиновых ламп, ламповых товаров и нагревательных приборов по ценам значительно ниже рыночных. Снабжение населения Астрахани керосином осуществлялось напрямую управлением Нефтесиндиката, без участия кооперации, а сбыт керосина по губернии, в калмыцких и киргизских степях был предоставлен кооперативным объединениям, т. к. открытие керосиновых лавок в сельской местности с небольшим количеством населения было нерентабельным для управления. Несмотря на предоставленные кредиты, льготы и возможные скидки, кооперация губернии практически не участвовала в торговле керосином. После вмешательства со стороны местной власти и партийных организаций кооперативные объединения занялись торговлей керосином. Однако возлагаемые надежды на сбыт не оправдались: объёмы продаж были невелики, а оплата управлению Нефтесиндиката по вексельным долговым обязательствам поступала нерегулярно и с большими задержками.

Продажа керосина за первую половину 1923–1924 хозяйственного года составляла по губернии около 120 тыс. пудов, за тот же период 1924–1925 хозяйственного года – около 203 тыс. пудов (см. табл.). Для сравнения, в дореволюционный период в Астраханской губернии потреблялось в год до 800 тыс. пудов керосина. Кроме городских астраханских складов, снабжавших население Астрахани и окрестностей, торговля производилась ещё из складов в Чёрном Яру, Владимировке, Пришибе, Николаевской слободе. Эти небольшие склады снабжали керосином население прилегающих уездов и калмыцких и киргизских степей [18, с. 99].

Таблица. Продажа керосина в Астраханской губернии в 1923–1925 гг. [18, с. 99]

	Первое полугодие 1923–1924 хоз. г.		Первое полугодие 1924–1925 хоз. г.	
	пудов	% от общего объёма	пудов	% от общего объёма
Госорганы	8 029	6,7	12 101	5,8
Кооперация	2 989	2,5	37 368	18,4
Частные лица	87 730	73,2	109 944	54
Нефтелавки и развозки	21 121	17,6	44 253	21,8
Итого:	119 869	100	203 666	100

Такая ситуация объясняется снижением общей покупательной способности населения региона. 1923–1924 гг. для экономики Астраханской губернии являлись достаточно сложными. В Енотаевском уезде, ввиду неблагоприятных погодных условий, полностью погиб урожай зерновых культур, но не это оказало решающего влияния на хозяйство региона, не специализировавшегося на земледелии. Приоритетную роль в структуре экономики губернии занимала рыбная промышленность, всё ещё восстанавливавшаяся после политики «военного коммунизма». Фиксировались регулярные недоходы, которые были вызваны как естественными климатическими причинами, так и особенностями организации рыбного промысла, снижением численности морских, зажиточных ловцов, ограничением частной инициативы [4, с. 70–71]. Это совпало с проведением денежной реформы, снижением цен на промышленную продукцию и продолжавшейся депрессией на рынках районов, потреблявших рыбную продукцию.

Региональные особенности организации транзита и хранения нефтепродуктов

Большая часть нефти и нефтепродуктов, завозившихся в Астрахань, отправлялись дальше. Помимо сравнительно небольших объёмов потребления, структура топливного баланса Астраханской губернии в 1920-х гг. имела ещё и такую специфику, как большой процент использования парафинистого мазута. Так, в 1922 г. его доля

составляла 23 % от всего использованного объёма нефтепродуктов, в 1923 г. – 12,53 %, в 1924 г. – 8,92 %, в 1925 г. – 8,75 % [17, с. 84–86].

На астраханском рынке парафинистая нефть впервые появилась в 1896 г., но тогда объёмы её не были значительны. Имевшая низкую температуру вспышки (около плюс 39 °С), она не могла применяться как топливо, но продавалась в качестве смазочного материала под названием «чёрные остатки». Несмотря на то, что такой товар по своим характеристикам не мог быть полноценной заменой смазкам, купцы ухитрялись продавать его в холодное время года, когда он застывал [17, с. 84–86]. В 1920-х гг. парафинистая нефть добывалась в двух нефтяных районах – Бакинском и Грозненском, в Урало-Эмбинском районе запасы парафинистой нефти ещё не были разведаны. В зависимости от содержания в сырой нефти парафина и способов его переработки получали различные сорта парафинистого мазута. Особенность их заключалась в том, что они имели очень высокую температуру застывания (минимальная температура, при которой нефть или любой нефтепродукт находятся в жидком агрегатном состоянии) – примерно плюс 25...плюс 35 °С. Поэтому транспортировать и использовать данный вид топлива становилось возможным только после его предварительного подогрева, когда он переходил в жидкое состояние. Для понижения температуры застывания парафинистого мазута грозненская сырая парафинистая нефть перерабатывалась на заводах вместе с обычной. Но в связи с тем, что этот способ требовал большого количества непарафинистой нефти, добыча которой в Грозном составляла лишь треть от общего объёма добываемой нефти, проблема понижения температуры застывания мазута не всегда решалась. В Бакинском нефтяном районе, где добыча парафинистой нефти составляла всего несколько процентов от общего объёма нефтедобычи, вопрос смешивания нефтей решался без особых проблем. Поэтому прибывавший в Астрахань грозненский мазут смешивался с бакинским мазутом, в результате чего температура застывания снижалась.

В 1920-х гг., ввиду поступления в Астрахань большого количества парафинистого мазута с высокой температурой застывания, смешивание его с обычным мазутом не представлялось возможным. Поэтому было принято решение часть его расходовать в Астраханской губернии в тёплое время года. Из всех приволжских транзитных пунктов Астрахань, благодаря жаркому климату и высоким летним температурам, являлась наиболее благоприятным местом для использования данного вида топлива. Так, в навигацию 1927 г. по плану должно было быть завезено в Астрахань 376 750 т парафинистого мазута, по факту эта цифра равнялась 551 445 т, т. е. почти 1,5 раза больше, причём значительное количество мазута было с весьма высокой температурой застывания (около плюс 32 °С). Его выкачка с прибывавших судов была крайне трудозатратна, осуществлялась медленным темпом даже с учётом благоприятных для этого топлива климатических условий. Для выкачки последних, пришедших с астраханского рейда осенью шести барж, пришлось пустить в работу дополнительные перекачные машинки и подогревать товар. Несмотря на это, выкачка данных барж продолжалась 24 дня [17, с. 85].

Не использованный в Астрахани парафинистый мазут транспортировался вверх по Волге с таким расчётом, чтобы он был на месте назначения к наступлению тёплого времени года, в связи с чем мазут хранился на астраханских складах в течение зимы и должен был отправляться в мае. Традиционно хранение осуществлялось в ямах, т. к. резервуары использовались преимущественно для светлых, более летучих нефтепродуктов. Увеличение ввоза в Астрахань парафинистого мазута высокого застывания поставило вопрос о замене ямных ёмкостей, дававших большие потери объёмов топлива при хранении, на резервуарные.

Привоз парафинистого мазута в Астрахань для создания запасов топлива и отправки его на следующий год начинался в конце августа и продолжался до конца октября. В течение этого времени средняя температура воздуха понижалась, особенно по ночам, доходя до температуры застывания мазута. Налив ям производился не сразу,

а постепенно, единичными партиями. На поверхности мазута образовывался застывший слой, который потом заливался ещё одной партией мазута. Параллельно с этим на каждом застывшем слое в яме скапливалась дождевая вода, которая не просачивалась на дно, а оставалась между слоями мазута. Таким образом, заполненная яма представляла собою слоёную массу, состоявшую из жидкого и застывшего мазута и прослоек воды. Собравшаяся вода при оттаивании ямы весной значительно обводняла мазут и требовала дополнительной его перекачки и отстаивания в резервуарах. Ввиду этого, первым пятилетним планом (1928–1932 гг.) была предусмотрена замена ямных ёмкостей астраханских нефтескладов на резервуары, для чего планировалась постройка 33 резервуаров по 5 тыс. т каждый [16, с. 31–33].

К концу 1920-х гг. объёмы проходивших через Астрахань нефтепродуктов существенно возросли, что способствовало началу модернизации и реконструкции как региональной портовой инфраструктуры, так и системы нефтехранилищ. В активизации грузооборота сыграли роль восстановление нефтепромысловых и нефтеперерабатывающих производств, разрушенных или пришедших в упадок в годы революции и гражданской войны; техническое перевооружение нефтяной промышленности, в том числе с использованием иностранного капитала, поступавшего в страну в виде концессий; общий подъём экономики страны, взявшей курс на форсированную индустриализацию, проведение которой было невозможно без соответствующих топливных ресурсов.

Выводы

Со времени национализации нефтяной промышленности в условиях «военного коммунизма» и до введения новой экономической политики в 1921 г. снабжение топливом и осветительными маслами государственных органов, предприятий и населения из-за их ограниченного количества осуществлялось в централизованном порядке. Свободная торговля нефтяными продуктами запрещалась. Это было вполне объяснимо, если учитывать серьёзный топливный кризис, разразившийся в Советском государстве, лишённом из-за событий гражданской войны и иностранной интервенции основных нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих районов – Бакинского, Грозненского и Урало-Эмбинского. С завершением войны и возвращением контроля над указанными территориями нефтяная промышленность была переведена на хозрасчёт, ограничения на продажу нефтепродуктов сняты, а их плановое распределение отменено. Изменение принципов работы отрасли нашло отражение в реорганизации системы управления топливной промышленностью в целом и нефтяной – в частности.

Созданные на местах подразделения центральных главков и управлений были призваны обеспечивать эффективное использование национализированного имущества, контроль над добычей, переработкой, транспортировкой и сбытом всех видов топлива. Астраханский морской и речной порт являлся одной из узловых точек транзита нефтепродуктов из Каспийского бассейна, близ которого были сосредоточены основные нефтяные районы, в европейскую часть страны. Это ставило задачи рационального использования, модернизации и расширения существовавшей здесь ещё с дореволюционного периода сети нефтехранилищ и складов. Несмотря на значительные объёмы транспортировавшегося через регион нефтетоплива, его собственные потребности в горючих материалах были незначительны, что являлось отражением рыбопромышленной специализации Астраханской губернии, не имевшей крупных производственных комплексов.

Список литературы

1. Бодрова, Е. В. К истории утверждения декрета о национализации нефтяной промышленности / Е. В. Бодрова, В. В. Калинов // *Право и образование*. – 2020. – № 11. – С. 124–134.
2. Бодрова, Е. В. Нефтяная отрасль промышленности в контексте формирования мобилизационной модели индустриализации (вторая половина 1920-х – 1945 год) / Е. В. Бодрова, В. В. Калинов, В. Н. Красивская. – Москва : Дашков и К°, 2022. – 416 с.
3. Бодрова, Е. В. Становление основ государственной политики СССР в нефтяной сфере / Е. В. Бодрова, В. В. Калинов // *Инновационная наука*. – 2015. – Т. 3, № 4. – С. 63–68.

4. Виноградов, С. В. Кризис в рыбной промышленности Волго-Каспийского бассейна в 1918–1924 гг.: причины и последствия / С. В. Виноградов // Современная научная мысль. – 2014. – № 2. – С. 64–72.
5. Высшие органы государственной власти и органы Центрального управления РСФСР (1917–1967 гг.) (По материалам государственных архивов) / Центральный государственный архив РСФСР. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=8517#08830232515562155> (дата обращения: 02.06.2024).
6. Государственный архив Астраханской области. – Ф. Р-1678. – Оп. 2.
7. Декрет СНК от 21 марта 1922 г. «О снятии государственной топливной промышленности с государственного снабжения и об оплате топлива» // Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства за 1922 г. Отдел первый / Упр. делами Совнаркома СССР, Наркомат юстиции СССР. – Москва : [Б. и.], 1950. – С. 618–622.
8. Евдошенко, Ю. В. В. К. Истомин – нобелевский управляющий на службе в ВСНХ / Ю. В. Евдошенко // Нефтяное хозяйство. – 2012. – № 12. – С. 136–139.
9. Иголкин, А. А. Советский нефтяной экспорт в годы предвоенных пятилеток / А. А. Иголкин // Нефтяное хозяйство. – 2006. – № 9. – С. 139–141.
10. Косторниченко, В. Английский капитал и развитие советской нефтяной промышленности (на примере деятельности компании «Виккерс») / В. Косторниченко // Региональный экономический журнал. – 2014. – № 3–4 (7–8). – С. 23–30.
11. Косторниченко, В. Н. Советский нефтеекспорт и иностранный капитал в 1918–1932 гг. / В. Н. Косторниченко // Экономическая история. – 2005. – С. 152–171.
12. Курин, А. Рейдовый флот акционерного общества «Каспийское пароходство» в навигацию 1925 г. / А. Курин // Наш край. – 1926. – № 2. – С. 31–34.
13. Курятников, В. Н. «Нефтеразведки Волжского района должны будут остановиться на полпути» (О горном инженере Н. С. Обуховском, возглавлявшем их) / В. Н. Курятников, Ю. В. Евдошенко // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. – 2022. – Т. 28, № 4. – С. 46–59. – doi: 10.18287/2542-0445-2022-28-4-46-59.
14. Курятников, В. Н. Имена забытых нефтяников: Н. С. Обуховский – начальник Управления волжских разведок Главнефти ВСНХ (1919–1924 гг.) / В. Н. Курятников, Ю. В. Евдошенко // Нефтяное хозяйство. – 2022. – № 10. – С. 124–128. – doi: 10.24887/0028-2448-2022-10-124-128.
15. Малов, А. Концентрация нефтяных складов Астраханского района Нефтесиндиката // Наш край. – 1925. – № 5. – С. 100–102.
16. Малов, А. Навигационные итоги транзитных операций нефтепродуктов в Астраханском районе Нефтесиндиката и предполагаемые мероприятия по рационализации нефтяного хозяйства / А. Малов // Наш край. – 1928. – № 2. – С. 27–33.
17. Малов, А. О парафинистом нефтетопливе / А. Малов // Наш край. – 1926. – № 3. – С. 83–87.
18. Малов, А. Торговля нефтепродуктами в Астраханском районе / А. Малов // Наш край. – 1925. – № 3. С. 96–100.
19. Наумкин, В. В. Торговый прорыв СССР в Аравию (1920–1930 гг.): нереализованные возможности / В. В. Наумкин // Экономическая история. – 2018. – Т. 14, № 1. – С. 59–72.
20. Нефтеперевозки (по докладу в Губплане Астраханской конторы Нефтесиндиката) // Наш край. – 1923. – № 2. – С. 56–66.
21. Постановление СТО от 22 апреля 1921 г. «О создании Главного управления по топливу ВСНХ» // Декреты Советской власти. – Москва : Археографический центр, 1997. – Т. 14: Апрель 1921 г. – С. 292–295.
22. Рупасов, А. И. Нефтяная торговля СССР с государствами Балтии и Финляндией в 1920–1930-е гг. / А. И. Рупасов // Новейшая история России. – 2019. – Т. 9, № 4. – С. 942–954. – doi: 10.21638/11701/spbu24.2019.407.
23. Самарин. О топливном балансе губернии на 1923–24 гг. / Самарин // Наш край. – 1923. – № 1. – С. 125–130.
24. Сергеева, З. Х. Борьба за нефть, теоретические дискуссии и становление советской модели управления нефтяной отраслью 1910–1940-е гг. / З. Х. Сергеева // Вестник Казанского технологического университета. – 2012. – Т. 15, № 5. – С. 154–162.
25. Сергеева, З. Х. Углеводородная цивилизация между прошлым и будущим: нефть и развитие в XX–XXI вв. / З. Х. Сергеева. – Казань : Казанский нац. исслед. технологич. ун-т, 2012. – 196 с.

References

1. Bodrova, E. V., Kalinov, V. V. K istorii utverzhdeniya dekreta o natsionalizatsii neftyanoy promyshlennosti [On the history of the approval of the decree on the nationalization of the oil industry]. *Pravo i obrazovanie* [Law and education]. 2020, no. 11, pp. 124–134.

2. Bodrova, E. V., Kalinov, V. V., Krasivskaya, V. N. *Neftyanaya otasl promyshlennosti v kontekste formirovaniya mobilizatsionnoy modeli industrializatsii (vtoraya polovina 1920-kh – 1945 god)* [The oil industry in the context of the formation of the mobilization model of industrialization (second half of the 1920s – 1945)]. Moscow: Dashkov i K^o; 2022, 416 p.
3. Bodrova, E. V., Kalinov, V. V. Stanovlenie osnov gosudarstvennoy politiki SSSR v neftyanoy sfere [Formation of the foundations of the state policy of the USSR in the oil sector]. *Innovatsionnaya nauka* [Innovative science]. 2015, vol. 3, no. 4, pp. 63–68.
4. Vinogradov, S. V. Krizis v rybnoy promyshlennosti Volgo-Kaspiyskogo basseyna v 1918–1924 gg.: prichiny i posledstviya [Crisis in the fishing industry of the Volga-Caspian basin in 1918–1924: causes and consequences]. *Sovremennaya nauchnaya mysl* [Modern scientific thought]. 2014, no. 2, pp. 64–72.
5. *Vysshie organy gosudarstvennoy vlasti i organy Tsentralnogo upravleniya RSFSR (1917–1967 gg.) (Po materialam gosudarstvennykh arhivov)* [Supreme bodies of state power and bodies of the Central Administration of the RSFSR (1917–1967) (Based on materials from state archives)]. Available at: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=8517#08830232515562155> (accessed: 02.06.2024).
6. *State archive of Astrakhan region*. Found R-1678, inventory 2.
7. Dekret SNK ot 21 marta 1922 g. “O snyatii gosudarstvennoy toplivnoy promyshlennosti s gosudarstvennogo snabzheniya i ob oplate topliva” [Decree of the Council of People's Commissars of March 21, 1922 “On the removal of the state fuel industry from state supply and on payment for fuel”]. *Sobranie uzakoneniye i rasporyazheniya rabocheho i krestyanskogo pravitelstva za 1922 g.* [Collection of laws and orders of the workers' and peasants' government for 1922]. Moscow; 1950, department one, pp. 618–622.
8. Evdoshenko, Yu. V. V. K. Istomin – nobelevskiy upravlyayushchiy na sluzhbe v VSNH [V. V. K. Istomin – a Nobel manager in the service of the Supreme Council of the National Economy]. *Neftyanoe khozyaystvo* [Oil industry]. 2012, no. 12, pp. 136–139.
9. Igolkin, A. A. Sovetskiy neftyanoy eksport v gody predvoennykh pyatiletok [Soviet oil exports during the pre-war five-year plans]. *Neftyanoe khozyaystvo* [Oil industry]. 2006, no. 9, pp. 139–141.
10. Kostornichenko, V. Angliyskiy kapital i razvitie sovetsoy neftyanoy promyshlennosti (na primere deyatelnosti kompanii “Vickers”) [English capital and the development of the Soviet oil industry (on the example of the activities of the Vickers company)]. *Regionalnyy ekonomicheskii zhurnal* [Regional economic journal]. 2014, no. 3–4 (7–8), pp. 23–30.
11. Kostornichenko, V. N. Sovetskiy nefteeksport i inostranny kapital v 1918–1932 gg. [Soviet oil export and foreign capital in 1918–1932]. *Ekonomicheskaya istoriya* [Economic history]. 2005, pp. 152–171.
12. Kurin, A. Reydivoy flot aktsionernogo obshchestva “Kaspiyskoe parohodstvo” v navigatsiyu 1925 g. [The roadstead fleet of the Caspian Shipping Company during the navigation of 1925]. *Nash kray* [Nash krai]. 1926, no. 2, pp. 31–34.
13. Kuryatnikov, V. N., Yevdoshenko, Yu. V. “Nefterazvedki Volzhskogo rayona dolzhny budut ustanovitsya na polputi” (O gornom inzhener N. S. Obuhovskom, vozglavlyavshem ih) [“Oil exploration in the Volga region will have to stop halfway” (About the mining engineer N. S. Obukhovskiy, who headed them)]. *Vestnik Samarskogo universiteta. Istoriya, pedagogika, filologiya* [Bulletin of Samara University. History, pedagogy, philology]. 2022, vol. 28, no. 4, pp. 46–59, doi: 10.18287/2542-0445-2022-28-4-46-59.
14. Kuryatnikov, V. N., Yevdoshenko, Yu. V. Imena zabytykh neftyanikov: N. S. Obuhovskiy – nachalnik Upravleniya volzhskikh razvedok Glavkonefti VSNH (1919–1924 gg.) [Names of forgotten oil workers: N. S. Obukhovskiy – Head of the Volga Intelligence Department of the Main Oil Directorate of the Supreme Council of the National Economy (1919–1924)]. *Neftyanoe khozyaystvo* [Oil industry]. 2022, no. 10, pp. 124–128, doi: 10.24887/0028-2448-2022-10-124-128.
15. Malov, A. Kontsentratsiya neftnykh skladov Astrakhanskogo rayona Neftesindikata [Concentration of oil warehouses of the Astrakhan region of the Oil Syndicate]. *Nash kray* [Nash krai]. 1925, no. 5, pp. 100–102.
16. Malov, A. Navigatsionnye itogi tranzitnykh operatsiy nefteproduktov v Astrahanskom rayone Neftesindikata i predpolagaemye meropriyatiya po ratsionalizatsii neftyanogo khozyaystva [Navigation results of transit operations of oil products in the Astrakhan region of the Oil Syndicate and proposed measures to rationalize the oil industry]. *Nash kray* [Nash krai]. 1928, no. 2, pp. 27–33.
17. Malov, A. O parafinistom nefetoplive [On paraffin oil fuel]. *Nash kray* [Nash krai]. 1926, no. 3, pp. 83–87.

18. Malov, A. Torgovlya nefteproduktami v Astrakhanskom rayone [Trade in oil products in the Astrakhan region]. *Nash kray* [Nash kraj]. 1925, no. 3, pp. 96–100.
19. Naumkin, V. V. Torgovyy proryv SSSR v Araviyu (1920–1930 gg.): nerealizovannye vozmozhnosti [The USSR's Trade Breakthrough into Arabia (1920–1930): Unrealized Opportunities]. *Ekonomicheskaya istoriya* [Economic History]. 2018, vol. 14, no. 1, pp. 59–72.
20. Nefteperevozki (po dokladu v Gubplane Astrahanskoj kontory Neftesindikata) [Oil Transportation (according to the Report in the Provincial Plan of the Astrakhan Office of the Oil Syndicate)]. *Nash kray* [Nash kraj]. 1923, no. 2, pp. 56–66.
21. Postanovlenie STO ot 22 aprelya 1921 g. "O sozdanii Glavnogo upravleniya po toplivu VSNH" [Resolution of the Council of Labor and Defense of April 22, 1921 "On the Creation of the Main Fuel Directorate of the Supreme Council of the National Economy"]. *Dekrety Sovetskoy vlasti*. [Decrees of the Soviet Government]. Moscow: Arheograficheskiy centr; 1997, vol. 14, pp. 292–295.
22. Rupasov, A. I. Neftyanaya torgovlya SSSR s gosudarstvami Baltii i Finlyandii v 1920–1930-e gg [Oil Trade of the USSR with the Baltic States and Finland in the 1920s–1930s]. *Noveyshaya istoriya Rossii* [The Newest History of Russia]. 2019, vol. 9, no. 4, pp. 942–954, doi: 10.21638/11701/spbu24.2019.407.
23. Samarin. O toplivnom balanse gubernii na 1923–24 gg. [On the Fuel Balance of the Province in 1923–24]. *Nash kray* [Nash kraj]. 1923, no. 1, pp. 125–130.
24. Sergeeva, Z. H. Borba za neft, teoreticheskie diskussii i stanovlenie sovetskoy modeli upravleniya neftyanoy otraslyu 1910–1940-e gg. [The Struggle for Oil, Theoretical Discussions, and the Formation of the Soviet Model of Oil Industry Management in the 1910s–1940s]. *Vestnik Kazanskogo tekhnologicheskogo universiteta* [Bulletin of Kazan Technological University]. 2012, vol. 15, no. 5, pp. 154–162.
25. Sergeeva, Z. H. Uglevodorodnaya tsivilizatsiya mezhdu proshlym i budushhim: neft i razvitie v XX–XXI vv. [Hydrocarbon civilization between the past and the future: Oil and development in the 20th–21st centuries]. Kazan: Kazan National Research Technological University; 2012, 196 p.

Информация об авторе

Ещенко Ю. Г. – кандидат исторических наук.

Information about the author

Eshchenko Yu. G. – Candidate of Historical Sciences.

Статья поступила в редакцию 03.04.2024; одобрена после рецензирования 26.04.2024; принята к публикации 28.06.2024.

The article was submitted 03.04.2024; approved after reviewing 26.04.2024; accepted for publication 28.06.2024.