

*Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2025. № 3 (84). С. 9–17.
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2025. Vol. 3 (84). P. 9–17.*

Научная статья
УДК 94(470.46)“18/...”
doi: 10.54398/1818-510X.2025.84.3.001

ТРУБОПРОВОДНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ ПО ВОЛГО-КАСПИЙСКОМУ КОРИДОРУ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX в.

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. Активное развитие отечественной добывающей и перерабатывающей нефтяной промышленности, начавшееся в последней четверти XIX в., поставило задачу транспортировки возросших объемов нефти и нефтепродуктов. Снабжение продукцией нефтяной отрасли (в первую очередь, керосином и мазутом) внутреннего рынка страны происходило из Бакинского морского порта по Волго-Каспийскому транспортному коридору, а также наземным транспортом с использованием расширявшейся сети железных дорог. Отмечается, что конкуренция среди нефтепромышленников и начало экспорта нефти и нефтепродуктов способствовали привлечению достижений инженерной мысли в производство, а также поиску наиболее экономически выгодных способов нефтеперевозки, каким стал трубопроводный транспорт. Целью исследования является анализ роли трубопроводной инфраструктуры для организации транспортировки нефти и нефтепродуктов по Волго-Каспийскому транспортному коридору в конце XIX – начале XX в. В качестве источниковой базы привлекался комплекс опубликованных законодательных и уставных документов, а также делопроизводственные и статистические материалы из фондов Государственного архива Астраханской области и местной периодической печати. Методологическая основа работы представлена теорией модернизации как наиболее полно отражающей суть первой российской индустриализации второй половины XIX – начала XX в., ориентированной на переход страны от аграрной к индустриальной экономике. Констатируется, что использование крупными торговыми и промышленными фирмами нефтепроводов местного значения (промысловых нефтепроводов) значительно сокращало время и удешевляло стоимость транспортировки, способствовало вытеснению гужевого транспорта и расширению инфраструктуры Волго-Каспийского транспортного коридора по организации налива и перекачки нефти и нефтепродуктов, увеличению пропускной способности ключевых водных и железнодорожных магистралей, росту нефтяного грузооборота.

Ключевые слова: нефтепровод, керосинопровод Баку – Батуми, транспортировка нефти и нефтепродуктов, нефтяная промышленность, пореформенный период, Волго-Каспийский транспортный коридор, грузооборот, порт, Закавказская железная дорога, Астрахань, Бакинский нефтяной район

Благодарности: исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 25-28-00920 «Организационно-экономический механизм трансформации Волго-Каспийского транзитного маршрута в период первой российской индустриализации (середина XIX – начало XX в.)», <https://rscf.ru/project/25-28-00920/>.

Для цитирования: Ещенко Ю. Г. Трубопроводная инфраструктура в системе транспортировки нефти и нефтепродуктов по Волго-Каспийскому коридору в конце XIX – начале XX в. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2025. № 3 (84). С. 9–17. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2025.84.3.001>.



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

PIPELINE INFRASTRUCTURE IN THE SYSTEM OF TRANSPORTATION OF OIL AND OIL PRODUCTS
ALONG THE VOLGA-CASPIAN CORRIDOR IN THE LATE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES

Yuliya G. Eshchenko

Astrakhan Tatishchev State University, Astrakhan, Russia

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

Abstract. The active development of the domestic extractive and refining oil industry, which began in the last quarter of the 19th century, set the task of transporting increasing volumes of oil and oil products. The supply of oil industry products to the domestic market of the country occurred from the Baku seaport along the Volga-Caspian transport corridor, as well as by land transport using the expanding railway network. It is noted that competition among oil producers and the beginning of the export of oil and oil products contributed to the attraction of engineering achievements to production, as well as the search for the most cost-effective methods of oil transportation, which became pipeline transport. The aim of the study is to analyze the role of pipeline infrastructure in organizing the transportation of oil and oil products along the Volga-Caspian transport corridor in the late 19th – early 20th centuries. A set of published legislative and statutory documents, as well as office and statistical materials from the funds of the State Archive of the Astrakhan Region and local periodicals were used as a source base. It is stated that the use of local oil pipelines (field oil pipelines) by large trading and industrial firms significantly reduced the time and cost of transportation, contributed to the displacement of horse-drawn transport and the expansion of the infrastructure of the Volga-Caspian transport corridor for the organization of loading and pumping of oil and oil products, an increase in the capacity of key waterways and railways, and an increase in oil cargo turnover.

Keywords: oil pipeline, Baku-Batumi kerosene pipeline, transportation of oil and oil products, oil industry, post-reform period, Volga-Caspian transport corridor, cargo turnover, port, Transcaucasian railway, Astrakhan, Baku oil region

Acknowledgments: The study was supported by the grant of the Russian Science Foundation No. 25-28-00920 “Organizational and economic mechanism for the transformation of the Volga-Caspian transit route during the first Russian industrialization (mid-19th – early 20th century)”, <https://rscf.ru/project/25-28-00920/>.

For citation: Eshchenko Yu. G. Pipeline infrastructure in the system of transportation of oil and oil products along the Volga-Caspian corridor in the late 19th – early 20th centuries. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2025, no. 3 (84), pp. 9–17. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2025.84.3.001> (In Russ.).



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

Введение

Пореформенный период для Волго-Каспийского транспортного коридора стал не только временем расширения грузоперевозок и пассажиропотока, но и эпохой внедрения новых видов транспорта. Наиболее ярко это проявилось в одной из самых динамично развивавшихся отраслей российской экономики второй половины XIX в. – нефтяной промышленности, в которой возник принципиально новый вид транспорта – трубопроводы, по которым перекачивались нефть и нефтепродукты.

Трубопроводный транспорт начал свое становление с крупнейшего нефтяного района Российской империи – Бакинского. Бакинский порт, расположенный на Каспийском море, был лидером по нефтяному грузообороту. Высокая конкуренция среди нефтепромышленников способствовала постоянному поиску наиболее оптимальных по скорости и экономичности способов доставки нефти и нефтепродуктов в порт для последующей погрузки в баржи и нефтяные танкеры и транспортировки по морю и Волге.

Первые нефтепроводы в Бакинском нефтяном районе были небольшой протяженности и доставляли сырье от промыслов к нефтеперерабатывающим заводам или готовую продукцию от заводов к порту. Большинство нефтепроводов находилось в собственности многочисленных нефтяных и торговых товариществ и акционерных обществ, на средства которых они и возводились.

Вопросам создания и распространения в России трубопроводного сектора транспортных коммуникаций посвящен ряд публикаций современных историков.

Новые способы оперативной доставки нефти, получившие развитие во второй половине XIX – начале XX в., рассмотрены в публикациях научного коллектива Российского государственного университета нефти и газа имени И. М. Губкина [12; 13]. В контексте анализа конкурентной борьбы отечественных нефтепромышленников, как друг с другом, так и с представителями иностранного капитала, за рынки сбыта производившейся продукции, авторы выявили комплекс факторов, способствовавших строительству трубопроводов в Закавказье и их преимущества по сравнению с другими видами транспортировки нефти в условиях слабой логистики и высокой

протяженности маршрутов в регионе. С позиции истории технологического развития страны, отечественного изобретательства, инженерных и конструкторских новаций, внедрявшихся в производство в пореформенный период, В. Ш. Уразгалиев показал достижения Российской империи в сфере становления нефтяной промышленности во второй половине XIX – начале XX в., в числе которых строительство первых нефтепроводов и нефтяных танкеров [21]. Деятельность выдающегося ученого, инженера В. Г. Шухова по проектированию и прокладке нефтепроводов для фирм братьев Нобелей и Г. М. Лианозова в конце 1870-х – начале 1880-х гг. проанализирована Г. Ф. Якубовой, И. М. Ванчуговым и Р. А. Шестаковым [23].

Также авторами оценивались государственного патернализма во внедрении новых технологий в нефтяное дело [15; 19] и вклад частной инициативы и предпринимательства в возведение первых промысловых нефтепроводов в России [10; 14].

Отдельным тематическим блоком следует указать исследования по вопросу возведения в конце XIX – начале XX в. Каспийско-Черноморского трубопровода по маршруту Баку – Батуми. Предметом изучения историков стали общественные и правительственные дискуссии вокруг формировавшейся российской экспортной политики: М. Л. Куликова проанализировала полемику между членами Императорского русского технического общества и Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству, первые из которых выступали за идею строительства трубопровода, а вторые делали ставку на расширение нефтеперевозок по железной дороге и водным путям [17]; Е. В. Бодрова рассмотрела правительственную дискуссию о типе возводившегося трубопровода как спор о выборе будущей экономической стратегии России, ориентированной либо на вывоз сырой нефти и получение быстрого дохода (в случае строительства нефтепровода), либо на развитие национальной промышленности, переработку нефти и экспорт нефтепродуктов (в случае строительства керосинопровода) [2].

Таким образом, проведенный историографический обзор позволяет сформулировать цель исследования, заключающуюся в анализе роли трубопроводной инфраструктуры для организации транспортировки нефти и нефтепродуктов по Волго-Каспийскому транспортному коридору в конце XIX – начале XX в.

Источниковая база работы состоит из нескольких видов письменных источников. В первую очередь, это законодательные документы, опубликованные в «Полном собрании законов Российской империи», «Собрании узаконений и распоряжений правительства, издаваемом при правительствующем Сенате», «Своде законов Российской империи». В них собраны именные указы императоров, положения и распоряжения Комитета министров и Государственного совета, высочайше утвержденные уставы товариществ и акционерных обществ и др., содержащие сведения о первых нефтепроводах, правилах и условиях их строительства и эксплуатации, наличии промысловых трубопроводов в собственности отдельных нефтяных и торговых фирм.

Делопроизводственные материалы представлены документами Ф. 35 «Астраханская контора нефтепромышленной фирмы “Товарищество Братья Нобель”» Государственного архива Астраханской области (ГААО), откуда использовалась отчетная документация о нефтедобыче фирмы, видах производившихся нефтепродуктов, направлениях перевозки нефтегрузов.

Статистические сведения об объемах грузооборота нефтепродуктов через один из ключевых пунктов Волго-Каспийского транспортного коридора – Астрахань – извлекались как из документов указанного выше архивного фонда, так и из материалов региональной периодической печати.

Методологическая основа работы представлена теорией модернизации как наиболее полно отражающей суть первой российской индустриализации второй половины XIX – начала XX в., ориентированной на переход страны от аграрной к индустриальной экономике. Обновление инфраструктуры и увеличение грузопотока Волго-Каспийского транспортного коридора определялось внедрением достижений научно-технического прогресса, возникновением новых видов транспорта, расширением сети железных дорог, быстрым подъемом ряда отраслей отечественной промышленности, вызванным модернизационными процессами и результатами преобразований пореформенного периода – появлением в России рынка труда и созданием условий для активной предпринимательской деятельности.

Основная часть

Волго-Каспийский маршрут использовался как для международной транспортировки грузов из Прикаспийского региона (например, из Персии), так и для внутрироссийских перевозок из портов Каспийского моря через Астрахань вверх Волге. Расширение сети железнодорожного транспорта в последней трети XIX в., соединившего Царицын с Кавказом и центральными и северными регионами страны, дополнило традиционно существовавший водный Волго-Каспийский путь и открыло новые логистические схемы с использованием нескольких видов транспорта. Развитие нефтяной промышленности, сосредоточенной в Прикаспийском регионе (Бакинский, Грозненский, Урало-Эмбинский нефтяные районы), вывоз нефти и нефтепродуктов из которого осуществлялся преимущественно с использованием инфраструктуры Волго-Каспийского коридора,

способствовало значительному увеличению грузооборота, возникновению наливной перевозки нефти и мазута (а позже – и светлых нефтепродуктов) и началу строительства трубопроводов.

Возникновение в России инновационного трубопроводного вида транспортировки нефтепродуктов потребовало соответствующего юридического определения и нормативно-правового регулирования. Согласно специальному разделу «О нефтепроводах» Устава горного право строительства нефтепроводов местного значения (или промысловых нефтепроводов) предоставлялось нефтепромышленникам, которые согласовывали схему укладки труб с местными губернскими органами управления. Для обеспечения функционирования нефтяной магистрали под перекачечные станции, сторожевые будки и прочие сооружения выделялись участки земли в фактически нужном размере. Разрешение на прокладку нефтепроводов и отвод участков земли под наземные сооружения предоставлялось на безвозмездной основе в нескольких случаях: на казенных землях; «на пустопорожних землях», не пригодных к обработке или состоявших в пользовании казенных селений, но не предоставленных им в собственность; на межах и границах нефтеносных участков; вдоль проселочных дорог и торговых трактов или при их пересечении. В случае перехода указанных земель в частное владение и требований новых собственников или арендаторов к освобождению земель нефтепромышленники обязывались в определенный срок демонтировать и / или перенести трубопроводы [20, с. 70–71].

На территориях, которые находились в собственности частных лиц, городов или крестьянства, укладка нефтепроводной сети осуществлялась по согласованию с владельцами земли и сельскими и городскими обществами. В случае отказа в выдаче разрешения со стороны владельцев земли и при невозможности проложить нефтепровод по другому маршруту без значительного увеличения его протяженности и стоимости (что должно было быть подтверждено соответствующими расчетами и заключениями) закон был на стороне нефтепромышленников. В этих случаях они также обращались к представителям губернской власти и по согласованию с ними могли занять под нефтепровод частные земли и платить владельцам земли ежегодное вознаграждение. Также нефтепромышленники были обязаны возмещать любые убытки от аварий нефтепроводных труб или наземной инфраструктуры [20, с. 70–71].

В 1900 г. пункты Устава, регламентировавшие обустройство и эксплуатацию нефтепроводов, специальным решением Государственного совета были распространены на все трубопроводы (водопроводы, керосинопроводы, трубопроводы по перекачке нефтяных остатков), возводившиеся для обеспечения работы предприятий нефтяной промышленности и организации транспортировки нефтепродуктов [3, с. 700]. По мере дальнейшего внедрения достижений научно-технического прогресса в производство данные пункты были распространены и на подземные электрические провода, питавшие нефтяные производственные объекты в пределах промысловых площадей [20, с. 70].

Нефтепроводы местного значения использовались многими крупными промышленными фирмами. При учреждении в 1879 г. «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель» в составе имущества фирмы помимо нефтеперегонного завода значились «принадлежащие учредителям буровые скважины, нефтяные прииски, земельные отводы, нефтепроводы, резервуары на берегах Волги, пароходы и баржи» [7, с. 392]. В собственность созданного в 1886 г. нефтепромышленного и торгового общества «Каспийское пароходство» входили керосиновый завод в Черном Городе – промышленном пригороде Баку, «два нефтяных промысла в Сабунчинской даче..., питательные ветви нефтепровода от разных промыслов на главную станцию в Сабунчах и Балаханах, и водопровод для снабжения нефтяных промыслов водой от деревень Балаханы и Раманы» [22, с. 2085].

«Товарищество нефтяного производства Г. М. Лианозова сыновей» [8] к началу Первой мировой войны владело (помимо промыслов, керосинового и масляного заводов и др.) наливной пристанью на Каспийском море с трубопроводами для подачи воды, нефти, керосина, смазочных масел и нефтяных остатков (мазута); нефтепроводом, соединявшим промыслы фирмы в Балаханах, Сабунчах и Раманах с заводами, протяженностью 10 верст (около 10,7 км) и пропускной способностью 8–10 млн пудов в год; керосинопроводом от завода до казенной перекачечной станции; керосиновой и мазутной станциями, расположенными на берегу моря у перерабатывающего завода в Баку в Белом городе, с резервуарами на 500 тыс. и 300 тыс. пудов соответственно [1, с. 282]. Аналогичные пункты есть в уставах других нефтепромышленных и торговых нефтяных товариществ и акционерных обществ. Промысловые нефтепроводы широко использовались нефтепромышленными фирмами для местной транспортировки сырой нефти и готовых нефтепродуктов к портам или железнодорожным станциям, на которых предусматривались резервуары для хранения темных и светлых нефтепродуктов, а также перекачечные установки и наливные машины.

Помимо нефтепроводов промыслового, местного назначения, существовали магистральные трубопроводы. В Каспийском регионе это был керосинопровод Баку – Батуми. Доступ в воды Черного моря открывал перед бакинскими нефтепромышленниками совершенно новые рынки сбыта и выход на мировой уровень торговли. Первоначально соединение портов двух

морей было осуществлено с помощью железнодорожного транспорта. С этой целью было принято решение о строительстве дополнительной ветки Закавказской железной дороги, связавшей Бакинский нефтяной район с портом Батуми на черноморском побережье. Министр путей сообщения обратился в Департамент государственной экономии Государственного совета с представлением «об усилении провозоспособности и приспособлении к потребностям Бакинской нефтяной промышленности Закавказской железной дороги». Представление было поддержано департаментом и утверждено Александром III 31 октября 1884 г. [4, с. 510]. Казна выделяла кредит в сумме около 5,5 млн р., из которых 3,8 млн р. предполагалось истратить на поставку материалов и оборудования, оплату труда рабочим, занятым на строительстве железнодорожной линии, а 1,7 млн р. предоставлялись на возмещение стоимости товарных восьмиколесных паровозов, которые отпускались из казенного запаса. Вся сумма кредита предоставлялась в распоряжение Министра путей сообщения, а отпуск сумм из нее на конкретные расходы производился по взаимному соглашению Министров путей сообщения, финансов и государственных имуществ, а также Государственного контролера. Непосредственная реализация проекта была возложена на общество Закавказской железной дороги, с которым оговаривались условия предоставления кредита, размер процентных ставок, выплачивавшихся государству из чистого дохода от эксплуатации построенной железной дороги, размер тарифов на перевозку грузов, необходимость обустройства резервуаров для хранения нефтепродуктов и «переливочных приспособлений» и проч. [4, с. 510]. Как видим, первоначально решение вопроса вывоза нефтепродуктов за границу через портовую инфраструктуру Черного моря было предусмотрено с использованием железной дороги. Этот факт в дальнейшем стал одним из серьезных аргументов противников возведения трубопровода, указывавших на его экономическую нецелесообразность и преждевременность в условиях наличия железнодорожной магистрали.

К 1880-м гг. относится начало активного обсуждения в управленческих и деловых кругах идеи строительства трубопровода для усиления позиций российской нефтяной промышленности в конкуренции с западными поставщиками нефтепродуктов (в первую очередь, керосина) на мировом рынке [2, с. 14]. Речь шла о дополнении имевшегося железнодорожного маршрута от побережья Каспийского моря к Черному трубопроводным, что позволило бы существенно нарастить объемы экспорта. Данный амбициозный инфраструктурный проект был встречен со стороны правительства и общественности с большой осторожностью, учитывая его лоббирование такими промышленниками, как А. Ротшильд, отстаивавшим частные экономические интересы. Можно выделить несколько положений, по которым велись наиболее острые дискуссии: необходимость трубопровода (строительство трубопровода или увеличение пропускной способности Закавказской железной дороги); источник финансирования и собственники (государство или частные лица и акционерные общества); тип трубопровода (нефтепровод или керосинопровод).

На первоначальном этапе, после обследования Бакинского нефтяного района специальной комиссией Горного департамента и обсуждений в Министерстве финансов и Министерстве государственных имуществ, было принято решение о возведении нефтепровода. Министр государственных имуществ обратился в Комитет министров с запиской об учреждении «Общества Каспийско-Черноморского нефтепровода». Принятое решение Комитета министров о создании Общества было утверждено императором Александром III 18 декабря 1887 г. [6, с. 500]. Следует отметить, что такое решение о строительстве нефтепровода не являлось безоговорочным утверждением сырьевой экономической стратегии. Предполагалось, что перекачка нефти будет осуществляться до Батуми, после чего на заводах черноморского побережья сырье должно было перегоняться в керосин, в результате чего из порта за границу отправлялась бы уже не сырая нефть, а готовый нефтепродукт [5, с. 466]. Однако данные планы строились в отсутствии необходимых технологических мощностей для переработки нефти в Батуми «в целях поощрения устройства заводов для переработки нефти на всем черноморском побережье, как вновь возникающей промышленности...» [5, с. 466].

Учредителем «Общества Каспийско-Черноморского нефтепровода», получившего концессию на строительство нефтепровода, являлся коллежский асессор Иван Петрович Илимов. Нефтепровод должен был проходить от Апшеронского полуострова до г. Батуми или его окрестностей. В случае устройства в порте Потти близ Батуми нефтеперегонных заводов, на «Общество Каспийско-Черноморского нефтепровода» также возлагалась обязанность провести от одного из пунктов магистральной линии, идущей на Батуми, специальную ветку к Потти. Пропускная мощность нефтепровода предполагалась в границах 180–240 тыс. пудов нефти в сутки [5, с. 466–467]. Отдельным пунктом оговаривалось, что все требовавшиеся для постройки нефтепровода трубы и резервуары должны были быть изготовлены на русских заводах из отечественных материалов [5, с. 470].

«Общество Каспийско-Черноморского нефтепровода» создавалось исключительно как транспортное объединение, ему запрещалось принимать участие в добыче и переработке нефти,

в торговле нефтью и нефтепродуктами. Еще до возведения нефтепровода было решено установить правила эксплуатации и довести их до сведения нефтепромышленников – о количестве нефти, которое можно было отправить на транспортировку от одной фирмы, о порядке очереди на отправку, о правилах приема товара для перекачки и проч. Так, максимальный тариф за прогон одного пуда нефти на всем протяжении нефтепровода должен был составить 10 к., с которого ½ копейки платилось бы в казну. Обществу предоставлялось право в течение 60 лет владеть нефтепроводом, по истечении которых нефтепровод на безвозмездной основе передавался в собственность государства [5, с. 471–472].

Тем не менее дальнейшие межведомственные дискуссии в правительстве и споры в промышленной и научной среде привели к свертыванию проекта и решению в 1891 г. отказаться от строительства как нефтепровода, так и керосинопровода в связи с их экономической нецелесообразностью [2, с. 14].

Не вдаваясь в суть многочисленных обсуждений проекта, подробно раскрытым в работах ряда историков [2; 16; 17], отметим, что к указанному вопросу вернулись во второй половине 1890-х гг., в результате чего было принято решение приступить к прокладке керосинопровода. Был издан указ императора Николая II об отчуждении земель и имущества в районе станций Михайлово, Самтреди, Супса и Батуми Закавказской железной дороги «для сооружения керосинопровода в виду безотлагательности строительных работ» [11, с. 333].

Построенный в начале XX в. магистральный трубопровод способствовал соединению портов на Каспийском и Черном морях, но для Волго-Каспийского транспортного коридора он имел опосредованное значение. Нефть и нефтепродукты традиционно транспортировались из Прикаспийского региона через Астрахань в центральные промышленные регионы страны. Линия керосинопровода Баку – Батуми способствовала удовлетворению потребности по доставке нефтепродуктов в черноморские порты ввиду ограниченности пропускной способности Закавказской железной дороги и, соответственно, частичному перераспределению нефтегрузов. Так, согласно отчетной документации одной из крупнейших нефтяных и торговых фирм пореформенного периода «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель», статистические показатели деятельности предприятия за первое полугодие 1913 г. выражались в следующих цифрах. Вывоз нефтепродуктов из Бакинского порта равнялся 54,1 млн пудов, в том числе на Астрахань – 51,1 млн пудов, из них нефти – 8,4 млн пудов, мазута – 26,8 млн пудов, керосина – 9,8 млн пудов, прочих нефтепродуктов – 6,1 млн пудов. Перекачка по керосинопроводу Баку – Батуми составила 4,8 млн пудов [9, л. 12]. Как видно из данной статистики, подавляющее большинство нефтегрузов по-прежнему шло по Каспийскому морю и предназначалось для внутреннего потребления. Объем экспорта продукции товарищества через Батуми за тот же период составил 7,3 млн пудов. На европейский рынок по Черному морю поставлялся не только керосин, поступающий по трубопроводу, но и другие нефтепродукты, доставлявшиеся в батумский порт по Закавказской железной дороге. Видовая структура указанного экспортного объема в 7,3 млн пудов состояла из смазочных масел – 2,043 млн пудов, керосина – 3,303 млн пудов, солярового масла – 0,969 млн пудов, смазочного мазута – 0,840 млн пудов и др. нефтепродуктов [9, л. 3, 12].

Подобное распределение вывозившихся нефтегрузов из ключевого нефтяного района Российской империи было справедливо не только для указанной фирмы, но и для всей отрасли. К примеру, за первую половину 1913 г. нефтедобыча по Бакинскому району составила 242,2 млн пудов. Вывоз нефтяных продуктов морем из Баку за это время равнялся 155,7 млн пудов, причем на Астрахань из них было вывезено 143,5 млн пудов (из них нефти – 21,4 млн пудов; мазута – 88,8 млн пудов; керосина – 25,6 млн пудов; прочих нефтепродуктов – 7,7 млн пудов). По трубопроводу Баку – Батуми за указанный период было перекачено 11,8 млн пудов керосина [9, л. 2]. Согласно статистике, представленной в региональной периодической печати, астраханский порт с начала XX в. до 1913 г. ежегодно принимал от 214 млн до 353 млн пудов темных, и от 40 до 54 млн светлых нефтепродуктов [18, с. 33].

Выводы

Таким образом, модернизационные процессы в нефтяной отрасли в последней четверти XIX – начале XX в. способствовали увеличению объемов нефтедобычи, расширению производства керосина и других нефтепродуктов, что не только покрывало потребности внутреннего рынка, но и позволяло осуществлять экспорт, конкурируя с иностранными поставщиками. Все это сделало вопрос транспортировки нефти одним из главных критериев рентабельности добывающей и перерабатывающей нефтепромышленности и привело к появлению в Прикаспийском регионе принципиально нового вида транспорта – трубопроводного.

Для Волго-Каспийского транспортного коридора трубопроводный транспорт имел вспомогательное значение, так как в исследуемый период находился на этапе становления, но строительство промысловых нефтепроводов было значимо для сокращения времени перемещения сырья от промыслов к местам переработки и в порты или на железнодорожные станции. Кроме

того, это способствовало снижению или полному исчезновению расходов нефтепромышленников на гужевую перевозку нефти и покупку тары (бочек, бочонков, бурдюков и проч.), уменьшению себестоимости ключевых нефтепродуктов – мазута и керосина, росту их доступности для предпринимателей и населения и, соответственно, увеличению потока нефтегрузов из Бакинского нефтяного района на внутренний рынок через Волго-Каспийский транспортный коридор, а также расширению экспорта отечественных нефтепродуктов.

Список литературы

1. Акции нефтепромышленных предприятий // Русские биржевые ценности. 1914–1915 гг. – Петроград : Министерство финансов, 1915. – С. 280–287.
2. Бодрова, Е. В. Строительство Каспийско-Черноморского трубопровода: выбор экономической стратегии развития России во второй половине XIX в. / Е. В. Бодрова // Вестник Томского государственного университета. История. – 2018. – № 54. – С. 10–16. – doi: 10.17223/19988613/54/2.
3. Высочайше утвержденное мнение Государственного совета «О распространении статей 608–615 Устава горного на всякого рода трубопроводы, устраиваемые для нужд нефтяной промышленности» от 10 июня 1900 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Гос. тип., 1902. – Собр. 3. – Т. 20 (1900), ч. 1, № 18802. – С. 700.
4. Высочайше утвержденное мнение Департамента государственной экономии Государственного совета «О приспособлении Закавказской железной дороги к потребностям Бакинской нефтяной промышленности» от 31 октября 1884 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Гос. тип., 1887. – Собр. 3. – Т. 4 (1884), № 2474. – С. 510–511.
5. Высочайше утвержденное Положение Комитета Министров «Об учреждении общества Каспийско-Черноморского нефтепровода» // Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемой при Правительствующем Сенате. – 1888. – 12 марта. – № 24. – Ст. 252. – С. 465–492.
6. Высочайше утвержденный Устав «Общества Каспийско-Черноморского нефтепровода» от 18 декабря 1887 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Гос. тип., 1889. – Собр. 3. – Т. 7 (1887), № 4893. – С. 500.
7. Высочайше утвержденный Устав «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель» от 18 мая 1879 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Гос. тип., 1881. – Собр. 2. – Т. 54, ч. 1, № 59648. – С. 392–399.
8. Высочайше утвержденный Устав «Товарищества нефтяного производства Г. М. Лианозова сыновей» от 23 октября 1907 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Гос. тип., 1910. – Собр. 3. – Т. 27, № 29702. – С. 612.
9. Государственный архив Астраханской области. – Ф. 35. – Оп. 1. – Д. 411.
10. Земляной, Е. Н. Братья Нобели и российская нефть: от инноваций к экономическому успеху / Е. Н. Земляной // Экономический журнал. – 2013. – № 2 (30). – С. 94–99.
11. Именной указ министру путей сообщения «Об отчуждении земель и имуществ для сооружения керосинопровода от станции Михайлова до станции Батуми Закавказской железной дороги» от 18 мая 1898 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Гос. тип., 1901. – Собр. 3. – Т. 18 (1898), ч. 1, № 15410. – С. 333.
12. Карцхия, А. А. Становление нефтяной отрасли России в XIX в.: исторический опыт и современные оценки / А. А. Карцхия, С. А. Тыртычный, М. Г. Смирнов, М. Г. Долгих // Былые годы. – 2020. – № 58 (4). – С. 2471–2484. – doi: 10.13187/bg.2020.4.2471.
13. Карцхия, А. А. Трубопроводные поставки нефти в России на рубеже XIX–XX вв.: историческая ретроспектива и современные оценки / А. А. Карцхия, М. Г. Смирнов, С. А. Тыртычный, М. Г. Долгих // Былые годы. – 2022. – № 17 (2). – С. 812–823. – doi: 10.13187/bg.2022.2.812.
14. Кашина, Е. А. Государство и иностранный капитал в нефтяной и газовой промышленности России XIX–XX вв. / Е. А. Кашина // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. – 2018. – № 4. – С. 245–251. – doi: 10.22394/2079-1690-2018-1-4-245-251.
15. Красивская, В. Н. Роль государства в техническом перевооружении нефтяной отрасли в последней трети XIX – начале XX вв. / В. Н. Красивская // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. – 2018. – № 6 (57). – С. 137–142. – doi: 10.26105/SSPU.2019.57.6.013.
16. Красивская, В. Н. Эволюция государственной политики в сфере внедрения научно-технических достижений в нефтяной отрасли России – СССР: последняя четверть XIX в. – 1941 г. : дис. ... канд. ист. наук / Красивская В. Н. – Москва, 2022. – 284 с.
17. Куликова, М. Л. Нефтепровод Баку – Батуми: заочная дискуссия двух императорских обществ о судьбе проекта (1888–1892) / М. Л. Куликова // Вопросы истории естествознания и техники. – 2018. – Т. 39, № 3. – С. 523–532. – doi: 10.31857/S020596060001122-6.
18. Малов, А. Транзит нефтепродуктов в Астраханском крае до и после революции и наливная система перевозки / А. Малов // Наш край. – 1926. – № 1. – С. 32–44.
19. Малышева, О. Л. Государственная политика в становлении и развитии нефтяной отрасли России (вторая половина XIX – начало XX в.) / О. Л. Малышева // Вестник Казанского технологического университета. – 2012. – Т. 15, № 10. – С. 259–267.
20. Свод законов Российской империи: в 16 т. – Санкт-Петербург : Гос. тип., 1899. – Т. 7: Устав монетный. Устав горный. – 283 с.

21. Уразгалиев, В. Ш. Становление и развитие нефтяного дела в Российской империи / В. Ш. Уразгалиев // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. – 2013. – № 1. – С. 69–80.
22. Устав нефтепромышленного и торгового общества, под фирмой «Каспийское товарищество», утвержденный 8 сентября 1886 г. // Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при правительствующем Сенате. – 1886. – 2-ое полугодие. – 7 октября. – № 93. – Ст. 863. – С. 2084–2100.
23. Якубова, Г. Ф. Развитие нефтеперерабатывающей промышленности в Закавказье на рубеже XIX–XX вв. Исторический опыт и современные оценки / Г. Ф. Якубова, И. М. Ванчугов, Р. А. Шестаков // Былые годы. – 2023. – № 18 (2). – С. 633–649. – doi: 10.13187/bg.2023.2.633.

References

1. Aktsii neftepromyshlennykh predpriyatiy [Shares of oil industry enterprises]. *Russkie birzhevye tsennosti. 1914–1915 gg.* [Russian exchange values. 1914–1915]. Petrograd: Ministerstvo finansov; 1915, pp. 280–287.
2. Bodrova, E. V. Stroitelstvo Kaspiysko-Chernomorskogo truboprovoda: vybor ekonomicheskoy strategii razvitiya Rossii vo vtoroy polovine XIX v. [Construction of the Caspian-Black Sea pipeline: the choice of economic strategy for Russia's development in the second half of the 19th century]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya* [Bulletin of Tomsk State University. History]. 2018, no. 54, pp. 10–16, doi: 10.17223/19988613/54/2.
3. Vysochayshe utverzhdennoe mnenie Gosudarstvennogo soveta “O rasprostranении statey 608–615 Ustava gornogo na vsyakogo roda truboprovody, ustraivayemye dlya nuzhd neftyanoy promyshlennosti” ot 10 iyunya 1900 g. [The highest approved opinion of the State Council “On the extension of Articles 608–615 of the Mining Charter to all kinds of pipelines arranged for the needs of the oil industry” dated June 10, 1900]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Gosudarstvennaya tipografiya; 1902, coll. 3, vol. 20 (1900), part 1, no. 18802. p. 700.
4. Vysochayshe utverzhdennoe mnenie Departamenta gosudarstvennoy ekonomii Gosudarstvennogo soveta “O prispособlenii Zakavkazskoy zheleznoy dorogi k potrebnostyam Bakinskoy neftyanoy promyshlennosti” ot 31 oktyabrya 1884 g. [The Supremely approved opinion of the Department of State Economy of the State Council “On the adaptation of the Transcaucasian Railway to the needs of the Baku oil industry” dated October 31, 1884]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Gosudarstvennaya tipografiya; 1887, coll. 3, vol. 4 (1884), no. 2474. pp. 510–511.
5. Vysochayshe utverzhdyonnoe Polozhenie Komiteta Ministrov “Ob uchrezhdenii obshchestva Kaspiysko-Chernomorskogo nefteprovoda” [The Supremely approved Regulation of the Committee of Ministers “On the establishment of the Caspian-Black Sea Oil Pipeline Company”]. *Sobranie zakonov i rasporyazheniy pravitelstva, izdavaemoy pri Pravitelstvuyushchem Senate* [Collection of laws and orders of the government, published under the Governing Senate]. 1888, March, 12, no. 24, art. 252, pp. 465–492.
6. Vysochayshe utverzhdennoy Ustav “Obshchestva Kaspiysko-Chernomorskogo nefteprovoda” ot 18 dekabrya 1887 g. [The Supremely approved Charter of the “Caspian-Black Sea Oil Pipeline Society” dated December 18, 1887]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Gosudarstvennaya tipografiya; 1889, coll. 3, vol. 7 (1887), no. 4893, p. 500.
7. Vysochayshe utverzhdennoy Ustav “Tovarishchestva neftyanogo proizvodstva bratev Nobel” ot 18 maya 1899 g. [The Supremely approved Charter of the “Nobel Brothers Oil Production Partnership” dated May 18, 1899]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Gosudarstvennaya tipografiya; 1881, coll. 2, vol. 54, part 1, no. 59648, pp. 392–399.
8. Vysochayshe utverzhdennoy Ustav “Tovarishchestva neftyanogo proizvodstva G. M. Lianozova synovey” ot 23 oktyabrya 1907 g. [The Supremely approved Charter of the “Partnership of Oil Production of G. M. Lianozov and Sons” dated October 23, 1907]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Gosudarstvennaya tipografiya; 1910, coll. 3, vol. 27, no. 29702, p. 612.
9. *State Archives of the Astrakhan Region*. Fund 35, inventory 1, case 411.
10. Zemlyanoy, E. N. Bratya Nobeli i rossiyskaya neft: ot innovatsiy k ekonomicheskomu uspekhу [The Nobel Brothers and Russian Oil: From Innovations to Economic Success]. *Ekonomicheskii zhurnal* [Economic Journal]. 2013, no. 2 (30), pp. 94–99.
11. Imennoy ukaz ministru putey soobshcheniya “Ob otchuzhdenii zemel i imushchestv dlya sooruzheniya kerosinoprovoda ot stantsii Mikhaylova do stantsii Batumi Zakavkazskoy zheleznoy dorogi” ot 18 maya 1898 g. [Personal decree to the Minister of Railways “On the alienation of lands and property for the construction of a kerosene pipeline from Mikhailova station to Batumi station of the Transcaucasian Railway” dated May 18, 1898]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Gosudarstvennaya tipografiya; 1901, coll. 3, vol. 18 (1898), part 1, no. 15410, p. 333.
12. Karchiya, A. A., Tyrtichnyy, S. A., Smirnov, M. G., Dolgikh, M. G. Stanovlenie neftyanoy ot-rasli Rossii v XIX veke: istoricheskiy opyt i sovremennyye otsenki [Formation of the oil industry in Russia in the 19th century: historical experience and modern assessments]. *Bylye gody* [Bylye gody]. 2020, no. 58 (4), pp. 2471–2484, doi: 10.13187/bg.2020.4.2471.

13. Karchiya, A. A., Smirnov, M. G., Tyrtichnyy, S. A., Dolgikh, M. G. Truboprovodnye postavki nefti v Rossii na rubezhe XIX–XX vv.: istoricheskaya retrospektiva i sovremennye otsenki [Pipeline oil supplies in Russia at the turn of the 19th–20th centuries: historical retrospective and modern assessments]. *Bylye gody* [Bylye gody]. 2022, no. 17 (2), pp. 812–823, doi: 10.13187/bg.2022.2.812.
14. Kashina, E. A. Gosudarstvo i inostranny kapital v neftyanoy i gazovoy promyshlennosti Rossii XIX–XX vv. [State and foreign capital in the oil and gas industry of Russia in the 19th–20th centuries]. *Gosudarstvennoe i munitsipalnoe upravlenie. Uchenye zapiski* [State and municipal administration. Scientific notes]. 2018, no. 4, pp. 245–251, doi: 10.22394/2079-1690-2018-1-4-245-251.
15. Krasivskaya, V. N. Rol gosudarstva v tekhnicheskoy perevooruzhenii neftyanoy otrasli v posledney treti XIX – nachale XX vv. [The role of the state in the technical re-equipment of the oil industry in the last third of the 19th – early 20th centuries]. *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta* [Bulletin of Surgut State Pedagogical University]. 2018, no. 6 (57), pp. 137–142, doi: 10.26105/SSPU.2019.57.6.013.
16. Krasivskaya, V. N. *Evolutsiya gosudarstvennoy politiki v sfere vnedreniya nauchno-tekhnicheskikh dostizheniy v neftyanoy otrasli Rossii – SSSR: poslednyaya chetvert XIX v. – 1941 g.* [Evolution of state policy in the sphere of implementation of scientific and technological achievements in the oil industry of Russia – USSR: the last quarter of the 19th century – 1941]. Cand. Hist. Sci. Diss. Moscow; 2022, 284 p.
17. Kulikova, M. L. Nefteprovod Baku – Batumi: zaochnaya diskussiya dvukh imperatorskikh obshchestv o sudbe proekta (1888–1892) [Baku – Batumi Oil Pipeline: Correspondence Discussion of Two Imperial Societies on the Fate of the Project (1888–1892)]. *Voprosy istorii estestvoznaniya i tekhniki* [Questions of the History of Natural Science and Technology]. 2018, vol. 39, no. 3, pp. 523–532, doi: 10.31857/S020596060001122-6.
18. Malov, A. Tranzit nefteproduktov v Astrakhanskom krae do i posle revolyutsii i nalivnaya sistema perevozki [Transit of Oil Products in the Astrakhan Region Before and After the Revolution and the Bulk Transportation System]. *Nash kray* [Nash Krai]. 1926, no. 1, pp. 32–44.
19. Malysheva, O. L. Gosudarstvennaya politika v stanovlenii i razvitii neftyanoy otrasli Rossii (vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv.) [State policy in the formation and development of the oil industry in Russia (second half of the 19th – early 20th centuries)]. *Vestnik Kazanskogo tekhnologicheskogo universiteta* [Bulletin of the Kazan Technological University]. 2012, vol. 15, no. 10, pp. 259–267.
20. *Svod zakonov Rossiyskoy imperii: v 16 tomakh* [Code of laws of the Russian Empire: in 16 vols.]. Sankt Petersburg: Gosudarstvennaya tipografiya; 1899, vol. 7, 283 p.
21. Urazgaliev, V. Sh. Stanovlenie i razvitie neftyanogo dela v Rossiyskoy imperii [Formation and development of the oil business in the Russian Empire]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Ekonomika* [Bulletin of the St. Petersburg University. Economy]. 2013, no. 1, pp. 69–80.
22. Ustav neftepromyshlennogo i torgovogo obshchestva, pod firmoyu “Kaspiyskoe tovarishchestvo”, utverzhdennoy 8 sentyabrya 1886 g. [Charter of the oil industrial and trading company, under the firm “Caspian Partnership”, approved on September 8, 1886]. *Sobranie zakonov i rasporyazheniy pravitelstva, izdavaemoe pri pravitelstvuyushchem Senate* [Collection of laws and orders of the government, published under the Governing Senate]. 1886, 2nd half-year, October, 7, no. 93, art. 863, pp. 2084–2100.
23. Yakubova, G. F., Vanchugov, I. M., Shestakov, R. A. Razvitie neftepererabatyvayushchey promyshlennosti v Zakavkaze na rubezhe XIX–XX vv. Istoricheskiy opyt i sovremennye otsenki [Development of the oil refining industry in Transcaucasia at the turn of the XIX–XX centuries. Historical experience and modern assessments]. *Bylye gody* [Bylye gody]. 2023, no. 18 (2), pp. 633–649, doi: 10.13187/bg.2023.2.633.

Информация об авторе

Ещенко Ю. Г. – кандидат исторических наук, доцент.

Information about the author

Eshchenko Yu. G. – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor.

Статья поступила в редакцию 02.06.2025; одобрена после рецензирования 27.06.2025; принята к публикации 30.06.2025.

The article was submitted 02.06.2025; approved after reviewing 27.06.2025; accepted for publication 30.06.2025.