

NAMIQ KƏRİMOV

*AMEA A.A. Bakıxanov adına Tarix İnstitutu "Azərbaycanın yeni tarixi" şöbəsi***BAKİ NEFTİNİN XƏZƏR –VOLQA SU YOLU İLƏ NƏQLİ (XIX-XX ƏSRİN ƏVVƏLLƏRİNDƏ)**

Müasir günümüzdə neft əsas enerji mənbəyi olaraq qalmaqdadır və dünya iqtisadiyyatının aparıcı lokomotivlərindən biri sayılır. Bu gün inkişaf etmiş dövlətlər öz enerji təhlükəsizlikləri üçün böyük həcmdə maliyyə resursları sərf etdiyi bir vaxtda neft tək-cə iqtisadi anlam kimi yox, eyni zamanda siyasi məzmun da daşımaqdadır. Artıq Azərbaycan dövləti Avropanın enerji təhlükəsizliyində mühüm rol oynamaqla yanaşı Orta Asiya, eləcə də, Yaxın və Orta Şərqi karbohidrogen ehtiyatlarının nəqlində etibarlı tranzit ölkə olmaq imkanını ortaya qoymuşdur. Belə bir şəraitdə Azərbaycan neftinin nəqli tarixinə yenidən–milli ruhda nəzər yetirmək zərurəti yaranmışdır.

Azərbaycan tarixşünaslığında XIX-XX əsrin əvvəllərində Bakı neftinin Xəzər dənizi vasitəsi ilə nəqli məsələləri tam halında ayrıca elmi problem kimi kompleks şəkildə öyrənilməmişdir. Bununla belə XIX-XX əsrin əvvəllərində neft sənayesi tarixi və ümumilikdə sənaye tarixi ilə məşğul olan tədqiqatçılar tərəfindən problemə qismən də olsa aydınlıq gətirilmişdir. S.M.Lisiçkinin 1954-cü ildə nəşr olunmuş monoqrafiyasında Rusiyanın həmin dövrdə mövcud su yollarına ümumi nəzər yetirilmiş və Bakı neftinin Xəzər-Volqa su yolu ilə nəqlində yaranmış problemlər şərh edilsə də problemə dövrün tələbinə uyğun şəkildə Azərbaycanın maraqları nəzərə alınmadan yanaşılmışdır. V.A.Nardovanın 1962-ci ildə nəşr olunmuş əsərində əsasən neft boru kəməri layihələri, inhisarlaşma prosesi şərh edilmiş və Bakı neftinin dəniz yolu ilə daşınması haqqında səthi məlumat verilmişdir. A.M. Əlizadənin 1969-cu ildə nəşr olunmuş məqaləsində məsələyə ümumi kontekstdən yanaşıldığından problem çox səthi şəkildə işıqlandırılmışdır. M.Musayevin 1966-cı və 1972-ci ildə nəşr edilmiş monoqrafiyalarında və S.Q.Balayevin 1969-cu ildə çap edilmiş əsərində problemlə bağlı bəzi məsələlərə qismən də olsa toxunulmuşdur. D.S.Hüseynovanın 1981-cü ildə nəşr edilmiş monoqrafiyasında XIX əsrin sonu XX əsrin əvvəllərində əsasən Xəzərdə dənizçi-fəhlələrin iş şəraiti və gəmiçiliyin vəziyyəti şərh edilsə də neft daşımaları haqqında da maraqlı məlumat verilmişdir. Amma bu məlumatların çoxu statistik xarakterlidir. D.S.Hüseynovanın 1983-cü ildə çap olunmuş məqaləsində isə çox qısa bir dövr ərzində (1907-1914-cü illərdə) zəngin arxiv sənədlərinə əsaslanaraq Xəzərdə neft daşımaları və bu sahədə yaranmış inhisar birlikləri haqqında dəyərli məlumat verilmişdir.

Qədim Azərbaycan ərazisində zəngin neft ehtiyatlarının olması tarixi qaynaqlardan məlumdur. Şübhəsiz bu zəngin təbii sərvət nəinki tək-cə mövcud olduğu ərazinin ehtiyaclarını ödəyir, hətta qonşu ölkələrin və zaman keçdikcə coğrafi baxımdan çox-uzaqlarda yerləşən ölkələrin də tələbatının ödənilməsində mühüm rol oynamışdır. Neftin istifadə təyinatı çoxistiqamətli olduğundan ona tələbat da böyük idi.

Abşeron yarımadasında hasil olunan neftin Orta Asiya, İran və Rusiyanın mərkəzi quberniyalarına daha sonra isə Baltik dənizi vasitəsilə Avropaya daşınmasında Xəzər dəniz yolu mühüm əhəmiyyətə malik idi. Qeyd etmək lazımdır ki, XIX əsrin ortalarına qədər Rusiya istiqamətində neft daşımaları kifayət qədər az idi. Bu Rusiyada kapitalist –sənaye istehsalının zəif inkişafı ilə əlaqədər idi. Xəzər dənizi ilə neft və neft məhsulları əsasən İran və Mərkəzi Asiya istiqamətində daşınırdı. Düzdür, İran da, inkişaf səviyyəsinə görə geridə qalmış feodal dövləti idi. Amma burda böyük miqdarda ipəkqurdu becərilməsi işıqlandırma vasitəsi kimi neftə kəskin tələbat yaratmışdır.

1846-cı ildə Xəzərdə dövlət gəmiçiliyinin əsasının qoyulması ilə neft daşımalarında da müəyyən irəliləyişlərin olacağına ümid etmək olardı. Düzdür, dövlət dəniz gəmiçiliyinin təsis edilməsinin bilavasitə səbəbi Bakı neftinin daşınması deyildir. Məqsəd daha böyük idi. Asiya ilə siyasi, iqtisadi və ticarət əlaqələrini genişləndirmək [31, 100]. Xəzər dənizində dövlət gəmiçiliyinin təsis edildiyi vaxtdan ona dövlət tərəfindən lazımi səviyyədə qayğı göstərilərsə idi, Rusiyanın mərkəzi quberniyalarına neft daşımalarında əhəmiyyətli irəliləyişlər əldə olunardı. Təəssüf ki, hökumət bu sahədə ciddi bir tədbir görmürdü. Bu dövrdə Xəzərdə gəmiçiliyin vəziyyəti haqqında 1857-ci ildə Bakıda olmuş İmperator dəftərxanasının müdiri V.A.İnsarskinin xatirələrindən öyrənmək olar. O, xatirələrində yazırdı: "Gəmilər Həştərxandan Bakıya təsadüfən vaxtında gəlib çatırdı. Bu balaca gəmiciklər xərçəng kimi sürünür və azacıq hava dəyişdikdə haradasa daldalanırlar və nə qədər dayanacaqları məlum olmur" [31, 101].

Buradan aydın olur ki, XIX əsrin 50-ci illərində Xəzərdə gəmiçiliyin vəziyyəti ağır idi və ona xüsusi dövlət qayğısının göstərilməsi tələb olunurdu. XIX əsrin 50-ci illərinin əvvəllərində Xəzərdə 30 buxarla işləyən paroxod üzsə də, onlardan neft daşımalarında istifadə edilmirdi. Belə ki, paroxod sahibləri bu təhlükəli yükü daşımaqdan ehtiyat edirdilər [18, 119]. İlk olaraq neft və neft məhsulları 2 və 3 dorlu yelkənli gəmilərdə daşınırdı. Artıq XIX əsrin 50-ci illərinin sonlarında Bakı neftinin Xəzərlə nəqlində buxar gəmiləri də iştirak etməyə başladı. Bu vaxtdan da Xəzərdə gəmiçilik cəmiyyətləri yarandı: Qafqaz (1857), Drujina (1858), Lebed (1863) və s. [2, 1]. Gəmi ilə daşımalarda çəllək və yeşiklərdən istifadə olunurdu ki, bu da həddindən artıq baha başa gəlirdi. Belə ki, çəlləkləri düzəltmək üçün adətən palıd ağacından istifadə olunurdu. Azərbaycanda lazımi qədər və münasib palıd materialının olmaması səbəbindən xam mal əsasən Volqa sahilindən gətirilirdi ki, bu da çəlləklərin qiymətinin baha olmasının başlıca səbəbi idi [6, 230]. Bakıda həcmi 25 pud* olan çəllək 12-14 rubla satıldığı halda, Rusiyanın mərkəzi quberniyalarında bu 3 rubldan baha deyildi [32, 114]. Çəlləklərlə əsasən kerosin məhsulu daşınırdı. Bu daşıma üsulunu səmərəsiz edən təkə çəlləyin qiymətinin baha olması deyildi. Bura gəmilərdə çəlləklərin 20% artıq yer tutulmasını və onların özünün çəkisini əlavə etmək lazımdır. Çəlləklərlə daşıma zamanı sızmalar nəticəsində itkilərə də yol verilirdi ki, bu da keyfiyyətli çəlləklərdə 7%, keyfiyyətsiz çəlləklərdə isə 20-30% olurdu [6, 233]. Təbii ki, bu da daşımanın və məhsulun qiymətini artırırdı.

Bakı neftini Xəzər dənizi ilə daşınmasını çətinləşdirən səbəblərdən biri daşıma xərclərinin baha olması və XIX-cu əsrin 80-ci illərinə qədər lazımi qədər nəqliyyat vasitələrinin olmaması idisə, digər səbəbi naviqasiya müddətinin qısa olması idi. Belə ki, yalnız 6 – 7 ay müddətində (martdan-oktyabrədək) naviqasiya açıq olurdu. Oktyabr ayından sonra isə Xəzərin şimalının və eləcə də Volqanın buz bağlaması əməli olaraq Bakı neftinin Rusiyaya daşınmasını mümkün edirdi. Qış aylarında Rusiyanın mərkəzi quberniyalarına neft və neft məhsullarının daşınması mümkün olmadığından neft qıtlığı hiss olunurdu və bu da sözsüz ki, onun qiymətinin yüksəlməsinə təsir göstərirdi. Digər tərəfdən naviqasiyanın qış aylarında bağlı olması neft məhsullarının istehsalına və bu sahəyə qoyulan kapitalla mənfəəti təsir göstərirdi. Zavod sahiblərinin maliyyə çatışmazlıqları səbəbindən həmin müddətdə növbəti göndəriş üçün ağ neft və digər neft məhsullarının istehsalı mümkün olmurdu. Amma bu, həlli mümkün olan məsələ idi. Belə ki, hökumət mərkəzi Rusiya quberniyalarında böyük neft anbarları tikməklə naviqasiya dövründə bu anbarlara kifayət qədər neft məhsullar yığa bilərdi ki, bu yolla da hökumət sözügedən quberniyalarının qış aylarında neft məhsullarına olan kəskin ehtiyacını ödəmiş olardı. Qeyd etdiyimiz kimi neft yükləri Xəzər dənizi vasitəsilə Volqaya, oradan Saritsinə, Rıbinskiyə və az bir hissəsi isə Baltik dənizi vasitəsi ilə Avropaya daşınırdı. Amma, Volqa çayı ilə də daşımalarda da problemlər mövcud idi. Belə ki, Vol-

qanın mənsəbinə böyük həcmdə qum kütləsinin toplanması suyun dərinliyini xeyli azaldırdı ki, bu da iri tutumlu gəmilərin bura daxil olmasını mümkünəş edirdi [19, 40]. Ona görə də neft məhsulları ilə yüklənmiş gəmilər Həştərxandan müəyyən məsafədə dayanmalı olur və neft yüklərinin kiçik tonnajlı gəmilərə yüklənməsi lazım gəlirdi ki, bu da həm əlavə xərclər tələb edirdi, həm də qısa naviqasiya dövründə vaxt itkisinə səbəb olurdu. Qeyd etmək yerinə düşər ki, neft məhsullarının daşınmasında çay gəmiçiliyindən ABŞ-da da istifadə edilmişdir. Neft kəmərlərinin çəkilişinə qədər neft məhsullarının böyük bir hissəsi Allegan və Oyl-krik çayları vasitəsilə daşınırdı. Allegan gəmiçilik üçün yararlı olsa da, bunu Oyl-krikə şamil etmək olmazdı. Amma ABŞ hökuməti çayın özündə və qollarında bir neçə bənd tikməklə lazım olan su səviyyəsini əldə etdi və çayı gəmiçilik üçün yararlı vəziyyətə gətirməyi bacardı [17, 222-223].

Təəssüflər olsun ki, Rusiyada bu qəbildən olan tədbirlər görülmür və demək olar ki, dövlətin diqqətindən kənarda qalmışdır. Fikrimizi əsaslandırmaq üçün aşağıdakı fakta diqqət yetirmək kifayət edər. Belə ki, 1907-ci ildə Rusiyanın Avropa hissəsinin çay şəbəkəsi 168 min verst* təşkil etdiyi halda onun gəmiçilik üçün yararlı olan hissəsi yalnız 28,7 min verst təşkil etmişdir [26, 317].

XIX əsrin 70-ci illərindən Xəzərdə neft daşımaları ilə məşğul olan gəmilər həm də onun istehlakçısına çevrilməyə başladı. Sözü gedən dövrə qədər Xəzər donanmasının buxar gəmilərinin yanacaq balansında bahalı ingilis kömürü və saksaul mühüm yer tuturdu. İngiltərənin dünya kömür bazarında tam inhisara malik olduğundan ondan istifadə çox baha başa gəlirdi. Saksaul isə əsasən Orta Asiyadan gətirilirdi. Amma bu yanacaq növündən istifadə də sərfəli deyildi. Belə ki, saksaul odunundan istifadə gəmilərdə həddindən artıq yer tutmaqla yanaşı sahilboyu bir neçə məntəqədə odun ehtiyatı görmək lazım gəlirdi. Bütün bu çətinlikləri nəzərə alaraq hökumət 1885-ci ilin iyulunda xam neftin və neft məhsullarının daxili sularla daşınmasında odun və daş kömürün əvəzinə yanacaq kimi neft qalıqlarından istifadə edilməsi haqqında qərar verdi. [29, 36].

Bakı neft mədənlərinin başlıca istehlak mərkəzlərindən uzaqda yerləşməsi əslində onun gələcək inkişafını sürətli və faydalı daşıma vasitələrindən bilavasitə asılı etmişdir. Bakı neftinin hasilat və emal sənayesinin sürətli inkişafı daşıma vasitələrinin də ona uyğun olaraq təkmilləşdirilməsini tələb edirdi. Bu baxımdan tankerin ixtira edilməsi qanunauyğun və zəruri bir hadisə idi. Dünyada birinci dəfə neftin açıq şəkildə maye halında daşınmasını Həştərxan tacirləri olan Artyomev qardaşları həyata keçirmişdilər [26, 321]. Bu qardaşlar uzun müddət Bakıdan Xəzər dənizi ilə Həştərxana neft daşımaqla məşğul olmuşdular. 1873-cü ildə onlar "Aleksandr" adlı yelkənli gəmilərini xüsusi maye tutumu olan gəmi üçün uyğunlaşdırdılar [26, 53]. Artyomev qardaşlarının təcrübəsindən tezliklə gəmiçilik sahəsində böyük nüfuzu olan Raqozin, Şipov və Nobel də istifadə etməyə başladılar. Bunu neftin tankerlərlə daşınmasında başlanğıc kimi qəbul etmək olar. Tankerlər neft məhsullarının daşınması üçün olduqca sərfəli idi və demək olar ki, itkiyə yol verilmirdi. 1878-ci ilə qədər ancaq xam neft və neft qalıqlarını daşımaq üçün tankerlərdən istifadə olunurdu və Bakı neft emalı sənayesinin başlıca məhsulu olan kerosin yelkənli gəmilərlə çəlləklərdə daşınmaqda davam edirdi [29, 53]. 1878-ci ilin naviqasiya dövründə Xəzərdə birinci dəfə ağ neft buxar mühərriki ilə işləyən dəmir tankerlərlə daşınmağa başlandı. Bu istiqamətdə ilk addımı "Nobel qardaşları" şirkəti atdı. Belə ki, şirkətin sifarişləri ilə İsveçin "Motalo" zavodunda inşa edilmiş "Zərdüşt" tankeri 1878-ci ildə Morinski kanalı və Volqa çayı vasitəsilə Xəzərə gətirildi [26, 323]. Sonrakı illərdə şirkət bu qəbildən olan daha bir neçə gəmi – "Budda", "Maqomet", "Spinoza", "Darvin" və başqalarını inşa etdirdi. 1882 -ci ildə Finlandiyada Xəzərdə neft daşımaları üçün müasir tanker nümunəsində "Spasatel" tankeri inşa edildi ki, bunun da yükötürmə qabiliyyəti 450 tona bərabər idi [23, 144]. 1886-cı ildə Xəzər dənizi

zində 19 tanker var idi ki, bunun da 11-i “Nobel qardaşları” şirkətinə məxsus idi. Bu gəmilər qısa navigasiya dövründə Bakı ilə Həştərxan arasında 28-30 kurs edə bilirdi. 1897-ci ildə isə Dünyada ilk iki vintlilik tankerdən (Assan Dadaşov adlı) məhz Xəzərdə Bakı neftinin daşınmasında istifadə edilmişdir [23, 146]. Tankerlərdən istifadə Bakı neftinin dənizlə daşınmasının inkişafına güclü təkan vermiş oldu.

Əgər XIX əsrin əvvəllərində və birinci yarısında Bakı neftinin daşınmasında əsasən İran istiqaməti üstünlük təşkil edirdisə, həmin əsrin sonunda və XX əsrin əvvəlində Xəzər dənizi vasitəsilə nəql edilən neft məhsullarının çox az bir hissəsi bu istiqamətdə daşınırdı. Belə ki, 1890-cı ildə Bakıdan ümumilikdə dəniz yolu ilə daşınan 118,6 milyon pud neft yükünün ancaq 553130 pudu başqa sözlə dənizlə daşınan bütün neft məhsullarının 5%-i İrana daşınmışdır [12, 48]. 1907-ci ildə isə dənizlə daşınan 313,4 milyon pud neft məhsullarının 1,3 milyon pudu başqa sözlə 0,4% İran istiqamətində daşınmışdır [14, 2; 25^a, 14]. Artıq XIX əsrin sonunda dəniz yolu ilə neft məhsullarının daşınmasında Rusiya istiqaməti üstünlük təşkil edirdi ki, bu da sözügedən ölkədə kapitalist münasibətlərinin sürətli inkişafı və neftdən yanacaq kimi geniş həcmdə istifadə edilməsi ilə əlaqədar idi.

Neftin nəqli digər neft sənaye sahələri ilə müqayisədə daha çox kapital qoyuluşu tələb etdiyindən böyük maliyyə ehtiyatlarına malik şirkətlər öz şərtlərini diqtə edirdilər. Təsədüfi deyil ki, 80-ci illərin sonunda “Nobel qardaşları” və Rotşild bu sahəni inhisara almağa çalışırdı. Bakı neft sənayeçilərinin müqaviməti nəticəsində onların bu planı baş tutmadı. 1883-cü ildə “Nobel qardaşları” şirkətinin öz kapitalının 3/4 hissəsini bu vəzifənin həllinə yönəlmişdir [21, 41] ki, bu da şirkətin sözü gedən sahəyə xüsusi əhəmiyyət verdiyini göstərir. “Nobel qardaşları” şirkəti Rusiyanın müxtəlif şəhərlərində böyük anbarlara və nəqliyyat vasitələrinə malik olduğuna görə lazımi vaxtda istənilən satış məntəqəsinə operativ surətdə tələb olunan qədər neft məhsulları göndərə bilirdilər. Ondan fərqli olaraq neft sənayeçilərinin əksəriyyəti lazımi anbarlara və nəqliyyat vasitələrinə malik olmadığından öz məhsullarını Saritsin bazarında satmağa məcbur olurdular. Burada qiymətlərin aşağı olması istehsal xərclərini belə ödəmirdi [9]. 1884-cü ildə neft sənayeçiləri ilə “Qafqaz və Merkur” cəmiyyəti “Neft” şirkəti və Qryaze-Saritsin dəmir yolu arasında neft məhsullarının Xəzər dənizi, Volqa çayı, Qryaze-Saritsin dəmir yolu ilə daşınması haqqında müqavilə imzalandı [21, 39]. Bu müqavilə kiçik müəssisələr üçün xüsusilə əhəmiyyətli idi. Belə ki, bu müqavilə ilə onlar istehsal etdikləri neft məhsullarını özləri sərbəst bazara çıxarmaq imkanı əldə edirdilər. “Nobel qardaşları” şirkətinin dəmir barjlarından fərqli olaraq müqavilə iştirakçıları ağ neftin daşınması üçün eyni tutumlu 7 dəfə ucuz qiyməti olan ağac barjlardan istifadə edirdilər [10]. “Nobel qardaşları” şirkəti bu “cəhənnəm maşınları”nın tez alışıb yanan olmasını əsas göstərərək ağ neftin ağac barjlarda daşınmasının qadağan edilməsinin zəruriliyi haqqında Nijni-Novqorod qubernatoruna müraciət etdi [1, 17-23]. Nijni-Novqorod birja komitəsi isə şirkətin müraciətinə müsbət cavab vermədi. Komitə Nobelin niyyətini açıqlayaraq qeyd edirdi ki, “ağac barjların tezalışan olması yox onların rəqabəti Nobel qardaşları şirkətini fəryad qaldırmağa məcbur etmişdir və ictimai təhlükəsizlik bunun üçün yalnız əlverişli bəhanə rolunu oynayır [8]. Amma bu nəhəng şirkətin hökumətə təsir imkanları böyük olduğundan məsələni öz xeyrinə həll edə bildi. Belə ki, Nəqliyyat Nazirliyi nəzdindəki komisiya 1885-ci ilin aprelində ağ neftin ağac barjlarda daşınmasına müvəqqəti olaraq 2 il müddətinə icazə verdi [21 40].

XIX əsrin sonu XX əsrin əvvəllərində “Nobel qardaşları” şirkəti və Rotşildə məxsus “Mazut” cəmiyyəti Xəzər dənizi vasitəsilə neft daşımalarında hakim mövqe tutmuşdular. XX əsrin əvvəllərində dənizlə Bakıdan Volqaya daşınan illik neft məhsullarında “Nobel qardaşları” şirkətinin payı 30-45% civarında enib qalxırdı [32, 191]. Əgər neft

məhsullarının dəmir yolu ilə daşınmasında nəqliyyat vasitələrinin çatışmamazlığı hiss olunurdusa artıq XIX əsrin 80-ci illərində dəniz yolu ilə daşımalarda əks tendensiya müşahidə edilirdi. Dəniz yolu ilə daşımalarda nəqliyyat vasitələrinin çoxluğu daşıma haqlarına da öz təsirini göstərirdi. Artıq 1890-cı ildə neft məhsullarının Bakıdan Həştərxana daşınmasında orta daşıma haqqının aşağı düşməsi müşahidə edilir. Belə ki, sözügedən ildə 1889-cu ilə müqayisədə 1 pud ağ neftin daşıma haqqı 5,5 qəpikdən 4 qəpiyə başqa sözlə 27%, neft qalıqları isə 5 qəpikdən 3,5 qəpiyə qədər, yaxud 30% azalmışdır [12, 55-56]. XX əsrin əvvəlində hər il neft hasilatının azalması ilə yanaşı, gəmi sahibləri arasında yaranmış güclü rəqabət də daşıma haqlarının azalmasına səbəb olurdu. Belə ki, 1906-cı ildə 1 pud neft məhsulunun dəniz yolu ilə daşınması 1 $\frac{1}{16}$ qəpiyə enmişdirsə 1907-ci ildə əksər gəmi sahibləri 1 pud neft məhsulunu 1 qəpiyə daşımaq haqqında müqavilə bağlamışdır [15, 108-116; 25^a, 22]. Daşıma haqlarının azalması yalnız neft daşımaları ilə məşğul olan kiçik müəssisələr üçün çox əlverişsiz idi. Amma neft daşımaları ilə məşğul olan böyük şirkətlər qiymətlərin aşağı salınması ilə özlərinin yük dövriyyələrini artırmış olurdular və bu rəqabətə dözməyən xırda müəssisələr aradan çıxırdılar [13, 442; 14, 2].

XX əsrin başlanğıcında Azərbaycan neft sənayesindəki sürətli inkişaf tezliklə 1900-1903-cü illər dünya iqtisadi böhranının zərbələrinə məruz qaldı. 1900-1903-cü illərdə dünyanın bazar iqtisadiyyatı ölkələrini bürümüş ifrat istehsal böhranı Rusiyada daha güclü idi. Çünki Rusiya iqtisadiyyatına təsir edən səbəblərdən biri kimi özünəməxsus xüsusiyyətləri olan neft sənayesi təkcə xarici kapital axını ilə deyil həm də, Avropa və şərq bazarlarına neft ixracı ilə dünya təsərrüfatına sıx bağlı idi. İqtisadi böhran öz məhsullarını dünya bazarlarına ixrac edən neft sənayesində ciddi və ağır nəticələr törətdi. Amma qeyd etmək lazımdır ki, 1900-1903-cü illər dünya iqtisadi böhranının Xəzərdə neft daşımalarına təsiri nisbətən gec müşahidə edilməyə başladı ki, bu da əvvəlki illərdən böyük həcmdə neft yüklərinin yığılıb qalması ilə əlaqədar idi. 1901-1902-ci illərdə neft yüklərinin dənizlə daşınmasında hətta artım müşahidə edilmişdir. 1902-ci ildə dəniz yolu ilə 409,4 milyon neft və neft məhsulları daşınmışdır [13, 444]. Dünya iqtisadi böhranının neft daşıyan donanmaya təsiri 1903-cü ildən aşkar görünməyə başladı. 1901-1903-cü illər iqtisadi böhranı həddən artıq istehsal böhranı idi. Böhran sözsüz ki, neft daşımalarından da yan keçmədi. Amma böhran ilk növbədə bu sahədə fəaliyyət göstərən orta və kiçik müəssisələrə zərbə endirdi. Böyük anbarlara və daşıma vasitələrinə malik "Nobel qardaşları" "Xəzər-Qara dəniz cəmiyyəti", "Xəzər cəmiyyəti", S.M.Şibayev və K" kimi şirkətlər böhran vəziyyətindən istifadə edərək orta və kiçik müəssisələrə öz qiymətlərini diqtə edirdilər. Bu fikri İngiltərənin Bakıda vitse konsulu olan Urkvart da qeyd edir. "Böhrandan Rusiyanın daxilində və xaricində praktik olaraq ağ neftin və duru yanacağın satışına nəzarət edən bir neçə firma istənilən qədər fayda götürdülər [33, 226]. Bu vaxt Bakıda qiymətlər katastrofik şəkildə aşağı düşdüyü halda xarici bazarlarda inhisarçıların razılaşması əsasında qiymətlər yüksək həddə saxlanılmışdır. Məsəl üçün 1901-1902-ci illərdə İtaliya və Almaniyada qiymətlər dəyişməmiş qalmış, İngiltərədə isə bir dəfə yarım qalxmışdır [33, 226]. Böhran vaxtı və sonrakı depresiya illərində ixrac məsələsi iri şirkətlərin rəqabətinə davam gətirə bilməyən orta və kiçik şirkətlər üçün ölüm-dirim məsələsi idi. Məhz bu zərurətdən gəmi sahibləri arasında ittifaq yaratmağa meyl güclənmişdir. H.Z. Tağıyevin təşəbbüsü və yaxından iştirakı ilə gəmi sahibləri - Bunyatov, Aşurov, Manafov, Useynov və Tumaev qardaşları və digərləri 1904-cü ilin naviqasiya dövründə sindikat müqaviləsi bağladılar [25^a, 40]. Amma bu sindikat öz fəaliyyətini qısa müddətdən sonra dayandırmalı oldu.

"Nobel qardaşları", "Mazut" və digər ixracatçıların vəziyyətlərinin qəti şəkildə möhkəmlənməsi, həmçinin iqtisadi düşkünlük illərində ticarət donanmasında yeni tətbi-

lərin əmələ gəlməsi qorxusu qarşısında kiçik və orta maye daşıyan gəmi sahibləri yenedən ittifaq halında birləşməyə məcbur oldular. 1907-ci ildə meydana gələn bu ittifaq "Bakı gəmi sahibləri ittifaqı" adlanırdı və ittifaqın sərancamverici orqanı olan Komitənin sədri H.Z.Tağıyev seçildi [4, 26]. İttifaqa Kür-Xəzər gəmiçilik cəmiyyəti, "E.İ.Lbova və S.Ə" ticarət evi "Zaxarov və Skrepinski", "Rəsulov qardaşları", "Naşayev qardaşları", M.B.Useyinov, N.K.Sadiqov, İ.Hacıyev, Q.A.Dadaşov, Y. Dadaşov, R.A. Adamova ilə yanaşı 43 digər gəmi sahibi daxil idi. Adları qeyd olunan bu sahibkarlar 1908, 1909, 1910-cu illər naviqasiya dövründə neft məhsullarının daşınmasında birgə fəaliyyət göstərmək haqqında sindikat müqaviləsi bağladılar [25, 131]. Gəmi sahibləri müqaviləyə uyğun olaraq öz gəmilərini "İttifaq"-ın mərkəzi orqanı olan Komitənin sərancamına vermişdir. Komitə isə öz növbəsində neft və digər yüklərin Komitə üzvləri arasında bölgüsünü həyata keçirirdi. Bölgüyə əsasən bütün gəmilər eyni sayda kurs etmək hüququ almışdılar. Digər tərəfdən isə gəmi sahibləri ancaq Komitəyə məxsus yükləri daşımağı öhdələrinə götürmüşdür. Buna uyğun olaraq Komitə də neft və digər yükləri yalnız müqavilə iştirakçısı olan sahibkarların gəmilərində daşımaları idi. Göstərilən öhdəçiliyi pozan hər bir sahibkar daşdığı neft yükünün hər pudu üçün 5 qəpik cərimə ödəməli idi [4, 1-2]. İttifaqın qarşısında duran birinci dərəcəli məsələ yüksək daşıma haqqı əldə etməklə yanaşı "Nobel qardaşları" və "Mazut" kimi böyük inhisarçı şirkətlərin ağır qəyyumluğundan azad olmaq idi. Amma İttifaqın fəaliyyəti neft karollarından asılı olduğundan bu niyyəti həyata keçirmək elə də asan deyildi. Sindikat fəaliyyətinin birinci ilində 110 milyon pud başqa sözlə Xəzərlə neft daşımalarının 30%-ni həyata keçirmişdir [25, 133]. 1910-cu ilin naviqasiya dövründə "Gəmi sahibləri ittifaqı"nın üzvləri Volqaya 87828900 pud neft məhsulları daşımışdır ki, bu da 1908-ci illə müqayisədə 22 milyon pud az idi [25, 134]. İttifaqa daxil olan gəmilərin kurslarının da sayı artıq bu dövrdə əhəmiyyətli dərəcədə azalmışdır. Yenə həmin ildə Xəzərdə bütün neftdaşımaların 52% İttifaqa daxil olmayan ixracatçılar tərəfindən həyata keçirilmişdir ki, bunun da 50% "Nobmazut"un payına düşürdü [25, 134]. Bir tərəfdən "Nobmazut" kimi inhisarçı birliyin təzyiqləri digər tərəfdən isə İttifaqın öz daxilində olan ziddiyyətlər onun dağılmasına səbəb oldu.

Birinci dünya müharibəsi ərəfəsində Xəzər ticarət donanmasında inhisarlaşma prosesi daha da güclənir. "Volqa", "Okean", "Mazut" kimi böyük şirkətlər öz müstəqilliklərini itirmişdir. "Rusiya Baş Neft Korporasiyası", "Şell" və "Nobel qardaşları" bu müəssisələrin qarşılıqlı münasibətlərinin tənzimlənməsinə nəzarəti həyata keçirirdi [25, 134].

Dünya müharibəsi illərində dəmir yollarının əsasən hərbi təyinatlı yükləri qəbul etdiyindən və xaricə neft ixracı demək olar ki, kəsildiyindən neft məhsullarının daşınmasında Xəzər-Volqa su yolunun əhəmiyyəti daha da artmışdır.

Aparılan elmi araşdırmadan aydın olur ki, Xəzər-Volqa su yolu təbii maneələrin olmasına (qış aylarında naviqasiyanın başlanması, Volqanın mənsəbində böyük həcmdə qum kütləsinin yığılması) və çar hökumətinin uzaqgörən siyasət yeritməməsinə baxmayaraq Bakı neftinin daşınmasında əhəmiyyətli rol oynamışdır. Hətta dəmir yollarının çəkilişindən sonra belə bu yol əhəmiyyətini itirməmişdir.

ƏDƏBİYYAT

1. AMDTA f.37. siyahı № 66. iş 1918. v. 17-23.
2. AMDTA f 1268. siyahı № 9. iş 422. v 1.
3. AMDTA f 95. siyahı № 1. iş 508 . v 265-268.
4. AMDTA f 46. siyahı № 5. iş 498 . v 26.

5. AMDTA f 387. siyahı № 1. iş 372 . v 440-441.
6. Железнодорожное Дело. Издаваемый VIII Отделом Императорского Русского Технического Общества. 1883, № 28.
7. Железнодорожное Дело. Издаваемый VIII Отделом Императорского Русского Технического Общества. 1883, № 29.
8. Каспий 2 апреля 1885 г.
9. Каспий 29 апреля. 1890 г.
10. Каспий 25 ноября. 1892 г.
11. Нефтяное дело. 1905, № 3-4.
12. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1890 г. Баку, 1891
13. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1903 г. Баку, 1904. ч. 1.
14. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1907 г. т. 1 ч. II. Баку, 1908
15. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1906 г. т. 1, ч. 1. Баку, 1907
16. Обзор фабрик и заводов Бакинской губернии // Сост. инженер-технолог ст. Гулишамбаров. Тифлис: Типография канцелярия Главногоначальствующаго гаржданскою частью на Кавказе.
17. Описание разработки нефтяных месторождений в стране Америке и сравнительные условия добыча нефти на Кавказе. \ Сост. г.-инженер А. Коншин. Тифлис: Издания Кавказского Горного управления, 1898, 252 с.
18. «Русское судоходство», 1886, № VII – VIII.
19. Əliyev Ə.H. Azərbaycan nefti dünya siyasətində. Bakı: Azərnaşr, 1997, 262 s.
20. İsmayilov M., İbrahimov M. Azərbaycan neft sənayesinin inqilabaqədərki tarixi. Bakı: Elm, 1991, 284 s.
21. Mehdiyev Ə. Azərbaycan neft sənayesi XIX yüzilliyin son rübündə. Bakı: Altay, 2000, 127 s.
22. Musayev M. XIX əsrdə Bakı şəhərinin ticarəti (1800-1883). Bakı: AzSSR EA, 1966, 146 s.
- 22^a. Musayev M. XIX əsrin sonlarında Bakı şəhərinin ticarəti (1883-1900). Bakı: Elm, 1972, 94 s.
23. Ализаде А.М. К вопросу транспортирования нефти в дореволюционный период / Летопись науки в Азербайджане, техника, ч. II, Баку: Элм, 1961, с. 142-151
24. Балаев С.Г. Нефть страны вечного огня. Краткий очерк из истории нефтедобывающей, нефтеперерабатывающей промышленности Азербайджана. Баку: Азернешр, 1969, 158 с.
25. Гусейнова Д.С. Из истории морского транспорт на Каспии в 1907 – 1911 гг. / Социально-экономические и политические предпосылки революция в Азербайджане. Баку: Элм, 1983, 120-137.
- 25^a. Гусейнова Д.С. Рабочие-морьяки Каспия (90-я годы XIX в. – 1907 г.). Баку: Элм, 1981, 184 с.
26. Лисичкин С.М. Очерки по истории развития отечественной нефтяной промышленности (дореволюционный период). М.-Л.: Гостоптехиздат, 1954, 404 с.
27. Мир-Бабаев М.Ф., Фукс И.Г. Братья Нобели и Азербайджанская нефть (120 летю основания фирмы) // Химия и технология топлив и масел, 1999, № 4, с. 54-58
28. Нардова В.А. Монополистические тенденции в нефтяной промышленности в 80-х гг. XIX в. и проблема транспортировки нефтяных грузов / Монополии и иностранный капитал в России. М.-Л.: АН СССР, 1962, с. 59-93.
29. Самедов В. Нефть и экономики России 80 – 90-е гг. XIX в. Баку: Элм, 1988, 168 с.
30. Сагратян А.Т История железных дорог Закавказья 1856 – 1921. Ереван: Айастан, 1970, 256 с.
31. Тагиев Ф.А. О развитии средств связи и транспорта г. Баку в первой половине XIX в. // Известия НАНА, серия: истории, философии и права, 1998, № 1, с. 97-104.
32. Тридцать лет деятельности нефтяной производство Барона Нобеля . 1879 – 1909 гг., СПб. 1909
33. Фурсенко. А.А. Нефтяные тресты и мировая политика 1880-1918 гг.. М.,-Л.: 1965, 496 с.

Qeyd: *1 pud 16 kq-a bərabərdir. *1 verst 1,0668 km-ə bərabərdir.

НАМИК КЕРИМОВ

ТРАНСПОРТИРОВКА БАКИНСКОЙ НЕФТИ КАСПИЙСКО-ВЮЛЖСКИМ ВОДЯНЫМ ПУТЕМ

До середины XIX в. Бакинская нефть перевозилась две-три мачтовым кораблем в направлении Иран. Это связано с увеличением требования нефтью в созревании шелкопряд в Иране, как осветительное средство. Начало бурные развития промышленности в России в 60-х годов XIX в. естественно резко увеличивало требование нефти. С тех пор началось перевозки Бакинской нефти в направлении России. В связи с оледенением северной части Каспия поверхности устья Волги, следовательно, отсутствие навигации ухудшала перевозки. В 70-х г. XIX в. достигалось технические новизна в области перевозка нефти. Впервые в мире именно в Каспийском море, началось использовать танкеры для перевозки нефти и это, следовательно, унизил затраты перевозки. На рубеже XIX в. склонности монополизации не избегал нефтяная промышленность. Компания Нобель, компания «Мазут» Ротшильдов имели ведущий позиции. В период первой мировой войны железные дороги Баку-Петровск и Южно-Кавказский, особенно принимали военные материалы и поэтому увеличивала значимость Каспийско-Вюлжский водной путь.

NAMIQ KARIMOV

CARRIAGE OF THE BAKU OIL WITH THE CASPIAN-VOLGA WATER WAY

Before the middle of XIX c. the Baku oil is carried by two-three mast naves toward to Iran. This connected with increase requirement by oil in maturation silkworm in Iran as lighting means. The beginning of tempestuous developments industry in Russia in 60th years of XIX c. sharply increased the requirement to oil. Thereafter began transportation of the Baku oil toward to Russia. In connection to cover with ice the north part Caspian Sea and being surfaces mouth of Volga, consequently, absence to navigation worsens transportation. Technical novelty, in field of transportation of the oil, was reached in 70th years of XIX c. For the first time in the world in Caspian Sea exactly, began to use the tanker for transportation of the oil and this, consequently has humiliated the expenses of transportation. On border of XIX c. inclination of monopolizing didn't avoid oil industry. The company Nobel, Rothschild's company "Fuel oil" had leading position. At the period of the first World War the railways of Baku-Petrovsk and South-Caucasus particularly took the military materials and so increased the importance of Caspian-Volga water way.

Rəyçilər: t.e.n.Z.Ə.Qafarova, t.e.d.Q.Ə.Əliyev.

AMEA A.A.Bakıxanov adına Tarix İnstitutunun «Azərbaycanın yeni tarixi» şöbəsinin 27 fevral 2009-cu il tarixli iclasının qərarı ilə çapa məsləhət görülmüşdür (protokol №13).