

UOT 94(479.24)**СТРОИТЕЛЬСТВО БАКУ-БАТУМСКОГО КЕРОСИНОПРОВОДА
И ЭКОНОМИКА ЮЖНОГО КАВКАЗА В НАЧАЛЕ XX ВЕКА****А.Г.ДЖАЛИЛОВ*****Бакинский Государственный Университет******Talib.jalilov@gmail.com***

Развитие нефтяной промышленности Бакинского промышленного района требовало усовершенствования путей транспортировки нефтепродуктов. Важную роль в этом сыграло строительство Баку-Батумского керосинопровода, который оказал значительное влияние на экономику Южного Кавказа в начале XX в.

Ключевые слова: Бакинская нефть, транспортировка, Баку-Батумский керосинопровод, Южный Кавказ

Развивающаяся экономика Южного Кавказа, особенно во второй половине XIX в., настоятельно требовала усовершенствования существующих и строительство новых транспортных коммуникаций.

Неслучайно, что еще в 1833 г. один из современников писал, что «географическое положение провинций закавказских, принадлежащих России, есть самое счастливейшее, дабы сделать оные центром торговли между Индией и Европой» (8, 73).

Однако отсутствие или неудовлетворительное состояние путей сообщения делало этот процесс трудно осуществимым. В 60-х годах XIX в. на страницах газеты «Кавказ» отмечалось, что полное отсутствие промышленной деятельности на Южном Кавказе связано, главным образом, неимением, удовлетворительных путей сообщения (9). В этот период большая необходимость в быстром и дешёвом транспорте настолько возросла, что кн. А.И.Барятинский обращается к царю с особым докладом (1, 65).

Начало промышленной разработки нефтяных залежей Абшеронского полуострова с 70-х годов XIX в., способствовало тому, что «за короткие строки Баку пережил невиданный экономический взлет. В городе был создан мощный промышленный потенциал, были открыты сотни крупных и мелких фирм по добыче, переработке и торговле нефтью» (15, 19).

Растущая потребность в жидком топливе во всех регионах страны и

за ее пределами диктуют необходимость изыскания различных путей доставки нефтепродуктов к их потребителям.

Известный русский химик Д.И.Менделеев ещё в 1863 г. посетив Баку, рекомендует нефтепромышленникам строить трубопровод для перекачки нефти с промыслов на завод (14). Однако, это предложение было оставлено без внимания большинством нефтепромышленников, кроме Людвиг Нобеля. Уже в 1878 г. «Т-во Бр. Нобель» завершает строительство первого в Баку нефтепровода, соединяющий балканские нефтепромыслы с заводами товарищества в Черном городе. Строительство обошлось товариществу в 100 тыс. руб. и ежесуточно по нему перекачивали около 35 тыс. пудов сырой нефти. Уже через год нефтепровод полностью окупился (7, 53). Значение сооружения нефтепроводов поощряется и со стороны местных государственных органов Южного Кавказа. Так, бакинский губернатор барон Гюбиш-Гросталь в своем отчете за 1884 г. особо останавливается на значении нефтепроводов в развитии отрасли, указывая, что «усиленная производительность нефтяных промыслов и работ на заводах вызвали расширение нефтепроводной сети...» (5, ф.12, оп.1, д.421, л.35).

Опыт сооружения трубопроводов и их прибыльность заставил нефтепромышленные фирмы и правительство задуматься о возможности вывоза нефтепродуктов на рынки путем прокладки трубопроводов. Этот вопрос широко дискуссировался как среди нефтепромышленников, так и ученых.

Однако единства взглядов в данном вопросе не было. Так, 1879 г. проф. К.И.Лисенко на заседании «Русского технического общества» отстаивает концепцию выгоды перевозки бакинской нефти по железной дороге, эту же идею на заседании общества в 1882 г. защищает некий А.А.Летний (См.22). В октябре 1884 г. инженер строительной конторы В.Г.Шухов разрабатывает схему и смету Баку-Батумского нефтепровода, информация о них публикуется в «Вестнике промышленности» (3).

В том же номере «Вестника...», а затем в «Бакинских известиях» печатается статья некоего И.П.Архипова, который отмечает, что «вся будущность нашего экспорта зависит, главным образом, от удешевления ее транспорта настолько, чтобы... никакое понижение цены американского керосина не могло вытеснить продукты нашей нефти с зарубежных рынков» (3). В связи этим, он всецело поддерживает строительство нефтепровода Баку-Батум.

В 1884 г. в Баку создается «Съезд нефтепромышленников», который уже на своем I съезде обсуждает вопрос о строительстве нефтепровода. На заседании съезда выступает один из членов комиссии, созданного специально для изучения этого вопроса, К.А.Ирецкий. В итоге комиссия приходит к выводу, что «сооружение трубопровода является преждевременным и излишним впредь до исчерпания всей пропускной способности Закавказской железной дороги» (18, 48).

Положительному решению вопроса о строительстве трубопровода способствовало вмешательство «Т-ва Бр.Нобель» и лично самого Людвиг Нобеля. Уже к середине 90-х годов XIX в. Строительная контора А.В.Бари подготовила проект нефтепровода.

Уже летом 1895 г. Совет съездов нефтепромышленников пытается обратить внимание правительственных кругов на необходимость строительства Баку-Батумского керосинопровода, притом строительство это уже не ставится в зависимость от исчезновения пропускной способности Южно-Кавказской железной дороги. Это предложение осталось без внимания в министерствах. Однако, когда в конце октября 1895 г. произошло наводнение в перевальном участке Южно-Кавказской железной дороги, разрушившее в конце все железнодорожные сооружения на протяжении многих километров и совершенно отрезавшее Бакинский промышленный район от мирового рынка, а также повторное наводнение 8 декабря 1895 г., заставляя нефтепромышленников напрямую заняться вопросом строительства керосинопровода. Уже 10 декабря 1895 г. на имя министра финансов Вышнегородского И.А. была отправлена телеграмма за подписью председателя Совета съезда нефтепромышленников П.Гукасова, в которой описывается состояние железной дороги после октябрьских наводнений и невозможности в скорейшем времени ее восстановления. Далее отмечалось, что «убытки, которые терпит сейчас казна и все нефтепромышленники, неисчислимы. В виду вышеизложенного... Совет съезда, по настоятельным просьбам всех нефтепромышленников бакинского района, имеет честь убедительно просить Ваше высокопревосходительство о немедленной прокладке восьми - дюймового керосинопровода средствами казны от станции Михайлово до станции Аджаметы, который затем крайне желательно продолжить до Батума» (16, 85).

В 1896 г. начинается строительство трубопровода. Вопрос строительства трубопровода широко обсуждается на X очередном съезде нефтепромышленников, состоявшимся в Баку с 20 апреля по 2 мая 1896 г. Однако на заседаниях Съезда говорится уже не о нефтепроводе, а о керосинопроводе. Так, в документах Съезда указывается, что «в начале он проектировался как нефтепровод, и только в последние годы, под влиянием *дружных усилий бакинцев* (курсив наш – А. Дж.) он постепенно превратился в керосинопровод» (19, 160). Таким образом, в превращении нефтепровода в керосинопровод решающую роль сыграли бакинские нефтепромышленники, которые понимали выгоду не в вывозе сырья, а в вывозе конечного продукта – керосина мировым потребителям. Это давало нефтепромышленникам больше прибыли.

Решение о строительстве керосинопровода было утверждено 23 мая 1896 г.

Строительство керосинопровода происходило в несколько этапов. Так, 1 марта 1900 г. было завершено строительство на участке Михайло-

во-Батум. Это событие широко освещалось на страницах газеты «Кавказ», где говоря о сроках строительства особо отмечалось, «что срок этот надо признать весьма значительным, и оно объясняется тем, что в России не было ни заводов, которые умели бы изготавливать нужное для него материалы, ни людей опытных в постройке такого рода – все должны были сначала научиться, а потом уже делать» (10).

Уже 11 июля 1900 г. началась правильная эксплуатация керосинопровода. Стоимость керосинопровода Михайлово-Батум составила 4 889523 руб., т.е. 22955 руб. за одну версту (20, 23-32).

13 июля 1900 г. впервые на керосинопроводе в Батум поступило 38 тыс. пудов керосина, адресованного четырем фирмам – БНИТО, Нобеля, Манташева и Цовьянова (11).

В 1907 г. величайший для того времени керосинопровод, протяженностью 829 верст, был построен и сдан в эксплуатацию. Он имел 16 перекаченных станций, был рассчитан на перекачку 60 млн. пудов керосина в год и обошелся казне в 50 млн. рублей. При керосинопроводе имелось 141 хранилище общей вместимости в 9 ¼ миллиона пудов. На протяжении четырех лет с 1901 г. по 1904 г. на участках Михайлово-Батум, а последний год еще на участке Баку-Эйбат, было перекачено (в млн. пуд) (21, 74):

1901	-	58,8	1903	-	58
1902	-	58	1904	-	64

Керосинопровод Баку-Батум окупился к началу 1912 г. и дал прибыль, составившую 6,5 млн. рублей. В первые годы своей эксплуатации керосинопровод действовал вполне успешно и уже в год окончательного открытия, т.е. в 1907 г., по нему было перекачено 26,6 млн. пудов керосина, при утечки всего 0,2%-0,6%. Только в июне 1909 г. перекачка керосина по керосинопроводу составила 1 207 700 пудов (12).

О качественном состоянии керосинопровода говорит тот факт, что уже при Советской власти, в 1925 г. была осуществлена проверка технического состояния керосинопровода и оказалось, что насосные установки находятся в весьма удовлетворительном состоянии.

Введение в эксплуатацию Баку-Батумского керосинопровода содействовало значительному снижению расходов на перевозку бакинского керосина, что дало возможность поднять его конкурентоспособность на мировых рынках. Поэтому международные нефтяные монополии, считая, что Баку-Батумский керосинопровод представляет серьезную опасность их господству на мировых рынках, всячески пытались чинить препятствия в его строительстве. Еще в период его проектирования и строительства, они пытались доказать приближающееся истощение нефтяных источников Абшерона, а потому нецелесообразным строительства Баку-Батумского керосинопровода (см.2, 20).

Строительство керосинопровода оказало значительное влияние на

экономическое и социальное развитие всего Южного Кавказа. Оно проявило себя в увеличении рабочих мест, в открытии на местах поступления керосина новых промышленных объектов, увеличении экспортных возможностей Батумского порта, определенному удешевлению продуктов нефтяной промышленности.

Согласно сведениям «Службы керосинопровода Закавказской железной дороги», на территориях, где шла прокладка керосинопровода к земляным работам были привлечены более тысячи человек (5, ф.297, оп.1, д.48, лл.33-34).

На первых порах работы керосинопровода наблюдалось стабильный рост транспортировки по ней, однако известные события 1905-1907 гг. оказали свое влияние на всю промышленность региона, в том числе и на работу керосинопровода. Рассмотрим статистику работы керосинопровода: так, в 1906 г. было перекачено керосина – 21,7 млн. пудов, в 1907 г. – 26,6 млн. пудов, в 1908 г. – 27,6 млн. пудов, в 1909 г. – 19,7 млн. пудов (13). Некоторое снижение транспортировки по керосинопроводу объяснялось также конкуренцией на граничных рынках. Поэтому автор статьи в газете «Каспий» за февраль 1910 г. отмечает, что «если бакинские нефтепромышленники не постараются проявить больше энергии в завоевании граничных рынков, то неминуем спад в отрасли» (13).

Рассмотрим динамику вывоза нефтепродуктов из бакинского нефтепромышленного района в Батум в конце XIX - начале XX в. (млн.пудов) (17).

Годы	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
объем	69,2	72,2	84,2	81,2	82,8	86,6	29,2	37,5	40,2	45,5	37,9	43,5	40,6	41,7	42,8

Анализ данных таблицы показывает, что после начала работы первого участка керосинопровода наблюдается увеличение вывоза нефтепродуктов из Батума, который, пережив некоторый спад в 1905-1907 гг., начинает постепенно увеличиваться в последующие годы.

Большая часть поступивших в Батум нефтепродуктов предназначалась для экспорта за границу. Так, в 1902 г. первое место по вывозу нефтепродуктов, как и ранее, занимала Великобритания – 21 млн. пуд., затем Индия -7,6 млн.пудов, а после них Нидерланды и Бельгия – 5 млн. пудов (4, 323).

Поступление нефтепродуктов в Батумскую область как по железной дороге, так и по керосинопроводу значительно оживили экономику области, способствовали появлению здесь отраслей непосредственно связанных с их экспортом, строительству специальной нефтяной гавани и т.д. Неслучайно в одном из изданий начала XX в. особо отмечалось, что «все благосостояние Батума и его быстрый рост всецело зависят от нефтяного экспорта» (6, 51).

Таким образом, бакинский нефтепромышленный район своим существованием способствовал экономическому развитию Южно-Кавказского

региона, а также оказывало влияние появлению новых видов транспортировки нефтепродуктов, каким в начале XX в. стал уникальный для своего времени – Баку-Батумский керосинопровод.

ЛИТЕРАТУРА

1. Əliyev Q.Ə. Azərbaycan nəqliyyatı və iqtisadiyyatı (XIX əsr-XX əsrin ilk onillikləri). Bakı: Elm, 2001, 144 s.
2. Ахундов Б.Ю. Монополитический капитал в дореволюционной бакинской нефтяной промышленности. М.: Социально-экономическая литература, 1959, 293 с.
3. Бакинские известия, 1884, № 57-59.
4. Батум и его окрестности. К 25-летию присоединения гор. Батума и Российской империи. Батум, Батумское городское общественное управление. 1906, 646 с.
5. Государственный архив Грузинской Республики.
6. Гурская Н.П. Путеводитель по Батуму. Батум: Изд.: Н.П.Гурская, 1901, 90 с.
7. Двадцатилетие товарищества нефтяного производства. Бр.Нобель. 1879-1904. Санкт-Петербург, Типография Р.Голике и А.Вильборг, 1904, 172 с.
8. Зубов Г.П. Шесть писем о Грузии и Кавказе. Из-во. Тип. Лазаревых ин-та вост. яз. М., 1834, 117 с.
9. Газ. «Кавказ», от 13 декабря 1868 г., № 146.
10. Газ. «Кавказ», от 4 июля 1900 г., № 174.
11. Газ. «Кавказ», от 18 июля 1900 г., № 188.
12. Газ. «Каспий», от 7 июля 1909 г., № 149.
13. Газ. «Каспий», от 23 февраля 1910 г., № 43.
14. Менделеев Д.И. Бакинское нефтяное дело. Соч., т.Х. М.: АН СССР, 1949, 832 с.
15. Мурадалиева Э.Б. Кровь земная-нефть Азербайджана и история. Баку: Мугарджим, 2005, 253 с.
16. Отчет о деятельности совета, избранного на IX съезде нефтепромышленников. Баку: Совет съезда нефтепромышленников. 1896, 184 с.
17. Обзоры бакинской нефтяной промышленности за соответствующие годы.
18. Труды первого съезда нефтепромышленников в гор. Баку. Баку: Совет съезда бакинских нефтепромышленников, 1885, 430 с.
19. Труды X очередного съезда нефтепромышленников в г. Баку от 20 апреля по 2 мая 1896 г. Баку: Совет съезда бакинских нефтепромышленников. 1896, 156 с.
20. Сведения о состоянии Закавказских железных дорог. Составлено на 1 сентября 1904 г. Тифлис: Министерство путей сообщения. Управление казенных железных дорог. 1904, 64 с.
21. Юбилейный сборник 50-летия железных дорог ССР Закавказья: 1871-1921. Тифлис: гос. изд-во, 1921, 114 с.
22. [www.ourbaku.com/index, php5/](http://www.ourbaku.com/index.php5/).

**BAKİ-BATUM AĞ NEFT KƏMƏRİNİN İNŞA EDİLMƏSİ VƏ XX ƏSRİN
ƏVVƏLLƏRİNDƏ CƏNUBİ QAFQAZIN İQTİSADİYYATI**

A.H.CƏLİLOV

XÜLASƏ

Bakı neft-sənaye rayonunun inkişafı neft məhsullarının nəql edilməsi yollarının səmərələşdirilməsini tələb edirdi. Bu sahədə Bakı-Batum ağ neft kəmərinin inşa edilməsi böyük rol oynamışdı. Onun inşası XX əsrin əvvəllərində Cənubi Qafqazın iqtisadiyyatına böyük təsir göstərmişdir.

Açar sözlər: Bakı, neft, nəql etmək, Bakı-Batum ağ neft kəməri, Cənubi Qafqaz

**THE CONSTRUCTION OF BAKU – BATUMI KEROSENE PIPELINE
AND THE ECONOMY OF SOUTH CAUCASUS IN THE EARLY XX CENTURY**

A.H.JALILOV

SUMMARY

The development of Baku oil-industrial district necessitated the improvement of oil transportation ways. The construction of the Baku – Batumi kerosene pipeline had a special role in this regard. Its construction had great influence on the economy of Southern Caucasus early in the XX century.

Key words: Baku, oil, transportation, Baku – Batumi, kerosene pipeline, South Caucasus.