

**О ВЛИЯНИИ БАКИНСКОГО ПРОМЫШЛЕННОГО РАЙОНА
НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОМУНИКАЦИЙ
ЮЖНОГО КАВКАЗА В КОНЦЕ XIX- НАЧАЛЕ XX ВЕКА****А.Г.ДЖАЛИЛОВ*****Бакинский Государственный Университет***

В конце XIX- начале XX в. благодаря интенсивной разработке нефтяных залежей Абшеронского полуострова Бакинский промышленный район занимает важное место в экономической жизни Южного Кавказа. В регионе под влиянием развивающейся нефтяной промышленности создаются отрасли машиностроения, обслуживающие ее потребности, развивается как наземный, так и водный транспорт, растет число промышленных предприятий, а также численность рабочих.

Серьезной проблемой для социально-экономического развития Южного Кавказа, конечно являлось отсутствие надежных путей сообщения. Так, еще в 1868 г. газета «Кавказ» отмечала, что «...застой на всем Кавказе и полное отсутствие промышленной деятельности происходит здесь, главным образом, от того, что за неимением удовлетворительных путей сообщения, кавказское население лишено возможности сбывать свои произведения и не видит ни малейшей выгоды производить более, чем это необходимо для собственного потребления» (1).

Однако интенсивное развитие Бакинского промышленного района, особенно после отмены в 1872 г. откупной системы в нефтяной промышленности, с особой необходимостью поставили вопрос развития транспортных коммуникаций Южного Кавказа. Существующая система перевозок на арбах по грунтовым дорогам, пока еще слабый флот на Каспийском море, естественно не могли удовлетворить растущие потребности развивающейся экономики края. В связи с этим, начиная уже с конца XIX в., идут интенсивные разработки в области строительства путей сообщения на территории Южного Кавказа и в этом деле основную роль играл развивающийся Бакинский промышленный район. Можно с уверенностью констатировать тот факт, что необходимость транспортировки промышленной продукции, первым долгом нефтяных, производимых в Бакинском промышленном районе, способствовали зарождению различных изысканий в этой области, а сам процесс строительства транспортных коммуникаций и транспортировки оказали существенное влияние на экономическое развитие всего Южного Кавказа. Это влияние показало себя в развитии Каспийского флота, в строительстве железных дорог в двух направлениях, в сооружении нефтепроводов как внутри нефтепромыслов, так и Баку-Батумского керосинопровода, создании в ряде регионов Южного Кавказа промышленных объектов, непосредственно связанных с транспортировкой нефтепродуктов Бакинского промышленного района.

В ранний период промышленной разработки нефтяной промышленности Азербайджана, большая часть нефтяных грузов транспортировалась по Каспийскому морю. В основном эти грузы направлялись в центральные районы России (через Астрахань по Волге), Северный Кавказ, Среднюю Азию, Иран. Естественно основным потребителем являлись центральные районы России и поток нефтепродуктов через эту артерию постоянно нарастал, который в 1890 г. составил 113,9 млн.пуд, в 1900 г. возрос до 309,4 млн. пуд (2). Таким образом, вывоз нефтепродуктов по морю диктовал необходимость развития морского транспорта и изыскания более прогрессивной технологии транспортировки. В результате этих изысканий в 70-х годах XIX в. на Каспии и на Волге появляется первый в мире танкерный способ транспортировки нефтепродуктов, так называемый наливной метод. Транспортировку нефтепродуктов наливом в судах впервые применили в 1873 г. астраханские купцы Бр.Н.И. и Д.И.Артемьевы. Следует подчеркнуть, что действовавший в этот период Каспийский флот, своим существованием большей частью был обязан нефтеперевозкам. В силу этого в составе морского транспорта, курсирующего в Каспийском море, значительным был удельный вес наливного флота, составивший к началу XX в. 74% общей грузоподъемности пароходов и 65,5% грузоподъемности Каспийского торгового флота. (3). Пионером строительства наливного флота на Каспии явился т-во Бр.Нобель. Его появление связано с именем Людвиг Нобель, по проектам и чертежам которого в Швеции на судостроительном заводе Мотала в 1877 г. был построен первый наливной пароход «Зороастра», вмещающий более 15 тыс. пудов керосина (4).

Вскоре и другие нефтепромышленные фирмы стали широко использовать нефтеналивные суда для транспортировки нефтепродуктов. Уже в 1894 г. на Каспийском море курсировало 90 паровых (5) наливных судов общей емкостью 78.852 м³. Место Каспийского флота в общей доле морского флота России была значительна.

Если в 1911 г. на всех морях России плавало 3.447 судов с чистой вместимостью 723.562 регистрационных тонн, то из них на Каспийском море плавало 811 (23,5%) судов, вместимостью 233.372(32,3%) регистрационных тонн (6).

Для рассмотрения динамики прибытия и отплытия судов в Бакинский порт из-за рубежных и российских портов в начале XX в. обратимся к таблице (7):

Таблица

Годы	Прибыли			Отбыли		
	Из-за рубежа	Из российских портов	Всего	За рубеж	В российские порты	Всего
1900	624	8548	9172	505	8506	9011
1902	644	9253	9797	598	9640	10238
1904	811	8675	9486	872	8675	9547
1907	549	6608	7157	568	6608	7176
1910	680	6899	7579	674	6943	7617
1913	532	6240	6772	461	6700	7161

Из таблицы видно, что динамика деятельности Бакинского порта в соотношении прибытия и отбытия кораблей носила в обоих случаях стабильный характер, что показывало роль и значение Каспийского флота в экономическом развитии Южного Кавказа. Кроме того, следует отметить, по объему грузооборота Бакинский порт в общероссийском масштабе занимал одно из первых мест. В период

между 1908-1913 гг. среднегодовой торговый оборот Бакинского порта превышал торговый оборот Петербурга на 18,2%, Одессы на 77%, Риги на 82,7%, Батуми в 4 раза.

Развитие судоходства требовало создания предприятий, занимающихся их ремонтами. Уже в начале XX в. в Баку действовали два эллинга и три дока. Владельцами эллингов были о-во «Кавказ и Меркурий», где работало в среднем 250-300 человек и т-во Бр.Нобель, где работало более 500 человек. Два дока имели т-во «Бакинский док и А.Дадашев» (8). Кроме этих предприятий к ремонту судов привлекались также и отдельные механические мастерские. Всего же в начале XX в. число предприятий, занимающихся ремонтом судов, составляло 11, где работало 1.744 человек, а их производительность составляла 1.506.000 рублей (9).

Известно, что для зарождения, и особенно развития крупной промышленности на Южном Кавказе, одна из основных ролей отводилась строительству железных дорог. Именно, поэтому Кавказский наместник А.И.Барятинский в докладной записке на имя царя, отмечая преимущества и пользу железной дороги для края, писал, что «железная дорога откроет сбыт произведениям Закавказья и разовьет промышленность, свойственную этому краю» (10). Поэтому потребность вывоза Бакинской нефти и нефтепродуктов сыграли не последнюю роль в строительстве железных дорог на Южном Кавказе.

Преимущества железнодорожного способа транспортировки показали себя уже при строительстве так называемого «нефтяного участка» на Абшероне. Эта железнодорожная линия должна была связать нефтедобывающие участки Сураханов, Сабунчи и Балаханов с нефтеперегонными заводами в Баку. Строительство началось 20 ноября 1878 г. и завершилось 20 января 1880 г. Самое главное, «Нефтяной участок» значительно удешевил доставку сырой нефти до заводов в Черном городе и морской пристани и послужил хорошим примером для будущего. Успех развития всей экономики Южного Кавказа в частности Бакинского промышленного района, зависел от возможности вывоза ее продуктов за пределы края и, поэтому строительство железнодорожной линии Баку-Тифлис 8 мая 1883 г. позволили соединить Баку с Черноморским побережьем – Батумским портом, через уже ранее действовавшую железнодорожную линию Потти-Тифлис. За период с 1884 по 1901 гг. добыча нефти возросла с 84 до 672 млн. пуд., вывоз нефтепродуктов – с 54,1 до 483,7 млн. пуд., а их вывоз по железной дороге до Батуми с 6,3 до 87,6 млн.пуд (11).

С сооружением в 1900 г. Бакинской линии Владикавказской железной дороги было достигнуто соединение Южного Кавказа с общей рельсовой сетью Европейской России. Азербайджан, через Владикавказскую железную дорогу, связывал экономическими связями районы Южного Кавказа не только с рынками России, но давал возможность создания торговых связей со странами Западной Европы. В этих торговых связях удельный вес, производимых в Бакинском промышленном районе товаров был значителен, в особенности нефтепродуктов.

С завершением строительства железной дороги, связывающей Баку и Батумским портом, резко растет приток сюда нефтепродуктов. Так, если в 1889 г. сюда поступило более 42 млн. пуд., то в 1902 г. оно возросло до 80 млн. пуд (12). Кроме того растет и вывоз из Батумского порта как нефтепродуктов, так и других товаров, который 1891 г., составив более 55 млн. пуд., в 1900 г. возрос до 65,5

млн.пуд (13). Все возрастающий поток грузов и необходимость их вывоза приводят к нагрузке на Батумский порт.

Поэтому уже вскоре встал вопрос о расширении Батумского порта. Еще в 1879 г. для решения этой проблемы создается комиссия для разработки проекта улучшения Батумской бухты и строительства искусственного порта. Комиссия работала до 1882 г. и представила свои предложения по этому вопросу в Министерство путей сообщения России. Однако, вплоть до 1884-1885 г. дело не пошло далее предложения и обсуждения все новых проектов искусственного сооружения, способного удовлетворить потребности порта. Только, начиная с 1887 г. идет постепенное оживление строительных работ и, наконец, к концу 1889 г. был построен мол, ограждающей нефтяную гавань от морских волн протяженностью 710 метров и открыта причальная линия для судов. Постройка нефтяной гавани обошлась свыше 5 млн.рублей (14). Полное же завершение строительства нефтяной гавани относится к 1892 г. и уже к 1895 году грузооборот Батумского порта составил 80 млн.пуд, из которых 58 млн.пуд составляли нефтепродукты (15).

Все возрастающий поток нефтепродуктов в Батумский порт, требует создания здесь производства нефтяной тары, которое имело для экономики города большое значение. В обзоре по Батумской области, говоря о роли данного производства, отмечалось, что «усиление местного производства этих продуктов нефтяными фирмами имеет немаловажное значение для Батума, т.к. с этим производством, имеющим значительное торгово-промышленное значение, связан и рабочий вопрос» (16). Одним из крупных капиталистических предприятий данного профиля явилось созданное еще в 1882 г. инженером Плашковским завод по изготовлению нефтяной тары, вскоре перешедшее к Каспийско-Черноморскому нефтепромышленному и торговому обществу, который уже в 1885 г. изготовил 2.705.753 штук нефтяной тары (17). Заводы данного профиля создают в Батуме и другие нефтепромышленные фирмы.

Рост экспорта Бакинской нефти через Батум, расширение границ города вскоре ставит вопрос о выведении за черту города хранилищ нефтепродуктов. Это объяснялось слишком близким расположением хранилищ к городу, где иногда хранилось до 5 млн.пуд. нефтепродуктов, кроме того военное министерство считало, что такое соседство с военной крепостью грозит последней серьезной опасностью (18). Для рассмотрения данного вопроса создается специальная комиссия. В итоге деятельности Комиссии 19 июня 1900 г. Комитет Министров по данному вопросу принимает соответствующее Положение, по которому в 22 верстах от Батума, на станции Кабулети строится специальный нефтяной городок (19). К концу 1904 г. сооружение нефтяного города было завершено, где предполагалось хранить одновременно до 10 тыс. пуд нефтепродуктов.

В конце XIX в. возрастание перевозки нефтепродуктов по железной дороге, главным образом, керосина, ставит вопрос о возможности транспортировки его с помощью керосинопровода из Баку до Батума. Известно, что идея транспортировки Бакинской нефти к Черноморскому побережью по трубопроводу была выдвинута известным русским химиком. Д.И.Менделеевым еще в 70-х годах XIX в. (20) Однако Менделеев предлагал транспортировать по трубопроводу только сырье – нефть, что конечно не отвечало интересам нефтепереработчиков, заинтересованных в большем получении прибыли от экспорта конечного продукта – керосина. В

1896 г. казенная Южно-Кавказская железная дорога начинает строить своими силами, т.е. казенными средствами, керосинопровод вдоль трассы железной дороги от Баку до Батума. 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.

Необходимость использования нефтепродуктов в процессе медеплавильного производства, заставляет, действующую в Гедабеке фирму «Братьев Сименс», строить нефтепровод от железнодорожной станции Далляр Южно-Кавказской железной дороги до медеплавильных заводов, протяженностью 42,5 верст, который обошелся ей в 380 тыс. рублей (21). В результате, только в 1901 г. на железнодорожную станцию Далляр поступило в общей сложности 1.229.820 пуд. нефтепродуктов, из которых 1.221.956 пуд. приходилось на долю сырой нефти, которая полностью использовалась на медеплавильных заводах «Братьев Сименс» (22).

Как видно, развитие транспортных коммуникаций Южного Кавказа в значительной степени было predetermined состоянием Бакинского промышленного района. Поэтому экономическое развитие Бакинского промышленного района оказало большое влияние на формирование транспортной инфраструктуры Южно-Кавказского края.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Кавказ, № 146, 13 декабря 1868 г.
2. Мусаев М.А. Торговля города Баку в конце XIX в. Баку, 1972, с.86 (на азербайджанском языке).
3. Гусейнова Д.С. Рабочие-моряки Каспия. Баку, 1981, с.12.
4. 25-летие Товарищества нефтяного производства Бр.Нобель 1879-1904. С-Петербург, 1904, с.58-59.
5. Обзор Бакинской нефтяной промышленности и сведения о нефтяной промышленности Америки за 1894 год. Баку, 1895, с.61-64. (подсчеты наши).
6. Русский торговый флот. С.-Петербург, 1911, с.XI-XII.
7. Мусаев М.А. Торговля города Баку в начале XX века (1900-1917). Баку, 1975, с.12-13. (на азербайджанском языке).
8. Исмаилов М.А. Социально-экономическая структура Азербайджана в эпоху империализма. Баку, 1982, с.15-16.
9. Исмаилов М.А. Промышленность Баку в начале XX в. Баку, 1976, с.48.
10. ЦГИА Грузии, ф.279, оп.1, д.5968, л.2.
11. Потребление нефти и нефтепродуктов в России. Баку, 1904, с.1-2; Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1902 г. Баку, 1903, с.443.
12. Батум и его окрестности. К 25-летию присоединения города Батуми к Российской империи. Батуми, 1906, с.270.
13. ЦГИА Грузии, ф.370, оп.1, д.867, л.212.
14. Батум и его окрестности., с.365.
15. Гурская Н.П. Путеводитель по Батуму. Батум, 1901, с.55.
16. ЦГИА Грузии, ф.12, оп.1, д.2947, п.10.
17. Бакрадзе Г.К. Возникновение и развитие капиталистической промышленности в Грузии в XIX в. Тбилиси, 1958, с.200.
18. См.: ЦГИА Грузии, ф.12, оп.6, д.918, л.1.
19. Там же, л.22.
20. См.: Менделеев Д.И. Бакинское нефтяное дело. Соч., т.X., М., 1949.

21. См.: Велиев Т.Т. Промышленность и пролетариат Азербайджана в эпоху империализма. Баку, 1987, с.23 (на азербайджанском языке).
22. Обзор коммерческой деятельности Закавказских железных дорог... за 1901 год. Тифлис, 1903, с.44.

**BAKI SƏNAYE RAYONUNUN
XIX ƏSRİN SONU – XX ƏSRİN ƏVVƏLLƏRİNDƏ CƏNUBİ QAFQAZIN
NƏQLİYYAT KOMMUNİKASIYALARININ
İNKİŞAFINA TƏSİRİ HAQQINDA**

A.H.CƏLİLOV

XÜLASƏ

Məqalə Cənubi Qafqazda nəqliyyat kommunikasiyalarının inkişafı prosesində Bakı sənaye rayonunun təsiri tarixinə həsr edilmişdir. Bununla əlaqədar Xəzər donanmasının, Cənubi Qafqaz və Vladıqafqaz dəmir yollarının inkişafı, neftin nəql edilməsi üçün boru kəmərlərinin çəkilməsi məsələləri məqalədə öz əksini tapmışdır. Bundan əlavə məqalədə nəqliyyatın Cənubi Qafqazın ayrı-ayrı bölgələrinin iqtisadi inkişafına təsiri göstərilmişdir.

**ABOUT INFLUENCE OF BAKU INDUSTRIAL DISTRICT
ON DEVELOPMENT OF TRANSPORT COMMUNICATIONS
OF THE SOUTH CAUCASES AT THE END OF XIX-TH BEGINNING
OF XX-th CENTURY**

A.Q.JALİLOV

SUMMARY

The article is dedicated to the history of influence of the Baku industrial district on the process of development of transport communications in the South Caucasus. Related with this development of the Caspian flot, Southern-Caucasus and Vladicavkas railways, pipelines systems for transporting of oil products produced in Baku are reviewed here. Also it is reviewed influence of the transport communications of on economic situation of individual regions of the South Caucasus.