

УДК 37; 378.09; 378.3; 378.11
DOI: 10.17223/19988613/54/2

Е.В. Бодрова

СТРОИТЕЛЬСТВО КАСПИЙСКО-ЧЕРНОМОРСКОГО ТРУБОПРОВОДА: ВЫБОР ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ РОССИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.

На основе широкой источниковой базы ранее не опубликованных архивных документов исследована проблема многолетнего и драматичного выбора не только типа строительства Каспийско-Черноморского трубопровода, обеспечивающего транспортировку сырой либо переработанной нефти, но и определения во второй половине XIX в. экономической стратегии России в целом: развитие собственного промышленного производства или экспорт сырой нефти и получение сиюминутной прибыли, шедшей нефтедобытчикам и в казну. Представлена позиция по этому вопросу ряда промышленников, ученых, правительственных чиновников. Сформулирован вывод о том, что в результате победы той части правительственной, предпринимательской и научной элиты, которая, ориентируясь на национальные интересы, более перспективной посчитала несырьевую модель развития, выступила за строительство керосинопровода, был обеспечен рост нефтеперерабатывающей отрасли в России, сохранена прежняя структура экспорта нефти.

Ключевые слова: модернизация; нефтяная отрасль; экономическая стратегия.

Актуальность избранной для исследования проблемы определяется торможением модернизационных процессов в России, причиной которого во многом является малоэффективная сырьевая модель экономического развития. Опыт встраивания страны в 90-е гг. в глобальную экономику в результате либеральных реформ имел результатом уничтожение перерабатывающей промышленности в ее наукоемкой части, рост «сырьевых» отраслей, а также производств, отличающихся высокой энерго- и водоемкостью, токсичными выбросами [1. С. 73–74]. Между тем значительная часть ведущих ученых на протяжении многих лет призвала к смене подобной стратегии, предлагала большую долю доходов от сырьевого экспорта направлять на развитие российской экономики в целом, прежде всего – ее высокотехнологичных отраслей. Так, 24 ноября 2011 г. на парламентских слушаниях в Государственной думе Федерального собрания РФ с в высшей степени эмоциональной речью выступил академик А.Э. Канторович, убежденный, что наличие сырьевых ресурсов – не клеймо, не несчастье. «Почему США, добывая нефти не намного меньше, чем наша страна, газа столько же, сколько мы, 85% мирового газа, угля – в 3,5 раза больше, чем РФ, не характеризуются как сырьевая держава? – задавался он вопросом. – Дело не в том, сколько мы добыли тех или иных полезных ископаемых, дело в том, что мы с ними сделали» [2. Л. 72].

Исторический опыт реализации общенациональных проектов и привлечения научного сообщества к выработке концептуальных основ государственной научно-технической и социально-экономической политики является чрезвычайно ценным для современной России, так как позволяет извлечь уроки, аккумулировать все эффективное и осознать в полной мере специфику российской модели модернизации. Однако исследователями эта проблема в целом изучена совершенно недостаточно.

Представляется возможным выделить три основных этапа научного обсуждения проблемы: в исторических

трудах XIX – начала XX в.; в монографических исследованиях советского периода; в публикациях 90-х гг. XX – начала XXI в. В исследованиях дореволюционного этапа авторами, наряду с анализом широкой дискуссии, развернувшейся в периодической печати относительно целесообразности строительства Каспийско-Черноморского трубопровода, одновременно акцентировалось внимание на активном противодействии практически всем подобным проектам со стороны бакинских нефтезаводчиков [3. С. 142]. О характере дискуссий, которые велись по этому вопросу в Императорском Русском техническом обществе, писали в то время К.И. Лисенко [4], И.Н. Глушков [5] и др.

Труды советского периода отличались высоким квалификационным уровнем, введением в оборот широкого круга источников и понятий, богатым фактическим материалом. Однако опора на официальные идеологические установки значительно сужала спектр рассматриваемых вопросов, предопределяла формулировки выводов и рекомендаций в этих работах [6–10]. Заслуживающим внимания трудом, изданным в советский период, являлась работа С.М. Лисичкина «Выдающиеся деятели отечественной нефтяной науки и техники», в которой автор поддерживал позицию Д.М. Менделеева по вопросу о строительстве нефтепровода и категорически осуждал «лживые измышления продажных иностранных журналистов» [11. С. 74], организованно, по его мнению, «поднявших шум» в 1889 г. об истощении бакинских нефтяных месторождений с целью сорвать строительство нефтепровода от Баку до Батума.

Современный этап отечественной историографии проблемы характеризуется попыткой авторов выходить на более широкие аналитические обобщения, использовать различные теоретико-методологические подходы. Появился ряд работ, в которых рассматривались вопросы, ранее не привлекавшие внимания историков. К таким исследованиям правомерно отнесем монографию И.А. Дьяконовой «Нефть и уголь в энергетике

царской России в международных сопоставлениях». Автор осуществила значимый анализ весьма своеобразной энергетической структуры дореволюционной России с точки зрения осмысления места России в мировом промышленном развитии [12]. В статьях современных авторов А.М. Шаммазова, Б.Н. Мастобаева, А.Е. Сощенко [13], В.И. Шулятикова [14] и А. Трошина [15. С. 43] лишь упомянута среди прочих исследуемая нами проблема, обозначены отдельные ее аспекты. Для изучения темы представляют несомненную ценность работы известных исследователей истории развития нефтяной отрасли российской промышленности А.А. Матвейчука и Т.А. Багирова, в которых содержатся сведения, касающиеся участия Нобелей в определении типа строительства трубопровода [16. С. 62–63]. Однако целый ряд существенных сюжетов исследуемой проблемы нуждается в переосмыслении. Попыткой восполнить этот пробел и должна стать наша статья.

Источниковой базой для написания данной статьи явились изученные нами документы, хранящиеся в фондах Российского государственного исторического архива. Наибольший интерес в ходе исследования представили документы Горного департамента, который с 1 января 1874 г. по 21 марта 1894 г. состоял в ведении Министерства государственных имуществ, с 21 марта 1894 г. по 7 мая 1905 г. – Министерства земледелия и государственных имуществ, с 7 мая 1905 г. по 27 октября 1905 г. – Министерства финансов, с 27 октября 1905 г. по 26 октября 1917 г. – Министерства торговли и промышленности [17]. Особое значение для изучения проблемы имели доклады, письма, отчеты Соляного отделения Горного департамента, так как оно, в том числе, ведало делами, связанными с открытием и разработкой нефтяных источников. Переписка глав различных ведомств, отчеты о результатах работы специальной комиссии позволяют всесторонне и объективно исследовать эволюцию государственной политики в отношении не только строительства Каспийско-Черноморского трубопровода, но и выбора экономической стратегии. Большую ценность для нас имели публикации и письма Д.И. Менделеева, И.П. Илимova, касающиеся перспектив развития нефтяной отрасли, а также труды Императорского Русского технического общества.

В статье в качестве базовой принята модернизационная теория, которая предполагает осуществление анализа процессов, происходивших в мире, с точки зрения перехода от аграрного общества к индустриальному, а в более широком смысле – рассмотрение всех явлений сквозь призму модернизации. Спецификой российской модели модернизации является догоняющий, военно-политический, во многом «заимствующий» характер, что и обусловило особую роль государства в ее форсировании, прогрессирующую централизацию и бюрократизацию управления социальными и экономическими процессами.

Многомерность изученных процессов потребовала привлечения как общенаучных методов исследования (логического, структурно-функционального, классификации и систематизации), так и специальных исторических (историко-сравнительного, историко-ретроспективного, историко-генетического и др.).

Значимость исследуемой нами проблемы определяется тем, что государственная политика Российской империи в нефтяной сфере во многом определила характер и темпы развития отрасли, этапы ее эволюции и ход индустриализации в целом. Эволюционировала она от провозглашения «принципа горной свободы» в производстве разведок (1872–1884 гг.) к запрещению частнопредпринимательской разведочной деятельности на казенных землях в Бакинском регионе из-за угрозы потерять контроль над наиболее перспективной частью принадлежавших государству земель. Фактором, определившим усиление роли государства, явилось ускоренное промышленное развитие в пореформенный период, расширение масштабов применения нефти в качестве энергоносителя.

Благодаря энергичным мерам правительства, отмене «откупной системы», за десятилетие 1873–1883 гг. добыча нефти в Баку увеличилась с 4 до 60 млн пудов, то есть в 15 раз [18. С. 276]. Увеличение объема добычи нефти произошло за счет коренного изменения способа эксплуатации нефтеносных земель, расширения их общей площади, роста производительности труда и числа нефтяных фирм (к 1878 г. число их достигло 112) [6. С. 9], улучшения технологии производства. Производство керосина во второй половине 1870-х гг. стремительно выросло. С 1881 г. начался экспорт керосина, а уже в 1882 г. его импорт полностью прекратился. По справедливой оценке И.А. Дьяконовой, российские предприниматели смогли применить в конкурентной игре с США неиспользованный ранее козырь – перевод нефтепромыслов России с полуфеодалных на капиталистические рельсы [12. С. 50]. После отмены акциза в 1877 г. цены на керосин и другие нефтепродукты значительно упали, нефтеперерабатывающая промышленность стала развиваться ускоренными темпами.

Рубежом в развитии отрасли стало строительство нефтепроводов. Д.И. Менделеевым эта идея была предложена еще в 1863 г. в период его работы на Сураханском заводе Кокорева. Он расценивал применение трубопроводов для перекачки нефти и нефтепродуктов как первое условие процветания отечественной нефтяной промышленности. Однако бакинские власти противились строительству нефтепровода, опасаясь выступлений бочаров и погонщиков ослов, лишавшихся в таком случае работы. Между тем подобная архаичная перевозка стоила дорого, в плохую погоду она прекращалась. Товарищество нефтяного производства братьев Нобель обратилось ко всем крупным нефтепромышленникам с предложением построить нефтепровод, но, встретив непонимание, решило начать строительство за

свой счет [19. С. 87]. Трубы для нефтепровода были выписаны из Америки, поскольку по качеству, низкой цене, скорости поставок они были вне конкуренции. Их закапывали на двухметровую глубину, для охраны на всем пути от промыслов к порту выставляли казаков [20. С. 35]. Но строительные склады поджигали, трубы повреждали [19. С. 87]. Тем не менее А.В. Бари и В.Г. Шуховым в 1878 г. для фирмы «Бр. Нобель» был построен нефтепровод в окрестностях Баку (Балаханы – Черный город). Это был первый промысловый нефтепровод в России.

Большой вклад в развитие нефтепроводного транспорта внесли С.Г. Войслав, К.И. Лисенко, Л.С. Лейбензон, М.И. Лазарев, И.П. Илимов и многие другие русские ученые, инженеры и изобретатели. Первые же нефтепроводы доказали высокую экономичность этого вида транспорта нефтяных грузов, предсказанную Д.И. Менделеевым [21. С. 100]. Затраты на их строительство, как правило, окупались в течение первого года эксплуатации, поэтому трубопроводный транспорт стал активно использоваться.

С рубежа 1887–1888 г. российская нефтепромышленность все больше ориентировалась на экспорт керосина, конкурируя с рокфеллеровской корпорацией на европейских керосиновых рынках. Однако труднопреодолимой проблемой оставалась транспортировка кавказской нефти и нефтепродуктов к портам Черного моря для вывоза их на мировой рынок. В 1882 г. на заседании Императорского русского технического общества А.А. Летним в докладе, посвященном мерам по развитию и удешевлению перевозки кавказской нефти к южным портам по Закавказской железной дороге, по которой было выгоднее перевозить нефть, чем окружным путем по южнорусским дорогам, решение этого вопроса было охарактеризовано как основное условие успешной конкуренции с американцами. Это актуализировало необходимость строительства магистральных трубопроводов [13]. Противники этого проекта, в свою очередь, доказывали экономичность железнодорожного транспорта для перевозки нефтяных грузов, высказывали опасение о возможном очень быстром истощении ресурсов. Д.И. Менделеев отвечал им, что кавказской нефти хватит всем, «...по опыту как американскому, так и бакинскому известно, что содержание нефтепровода более чем в два раза дешевле, чем железной дороги при том же количестве груза» [22. Т. 10. С. 501–502]. Среди промышленников, поддержавших идею сооружения нефтепровода, были А. Ротшильд, Г.З. Тагиев, И.П. Илимов, Муса Нагиев, А.М. Бенкендорф, С.И. Багиров и др.

Изученные нами ранее не опубликованные документы, хранящиеся ныне в Российском государственном историческом архиве (РГИА) в Санкт-Петербурге, позволяют нам понять всю глубину разногласий и значение принятого, в конце концов, решения.

Первоначально решался вопрос о концессии на строительство Каспийско-Черноморского нефтепрово-

да, которую намеревались получить и гражданин США Г. Тведель, и московский заводчик Г. Лист, и отставной капитан-лейтенант А.П. Ханьков, и Парижский банкирский дом Ротшильдов. Предложенные заявителями весьма неясные условия и перспективы побудили в январе 1884 г. Министра государственных имуществ М.Н. Островского в послании на имя Министра финансов, подчеркивая все плюсы нефтепровода, одновременно его предупредить: «Крайне осторожно нужно относиться к сооружению нефтепровода... Концессия может быть выдана только после всестороннего обсуждения всех условий, в которые поставлено нефтяное производство в настоящее время» [23. Л. 10 об.]. Проекты Тведеля и Ханькова им были охарактеризованы весьма негативно: «...отличаются полною неопределенностью как в техническом, так и в экономическом отношении..., ограничиваются указанием прав и льгот, какими должны пользоваться концессионеры» [23. Л. 10]. М.Н. Островский предложил отложить решение вопроса «до полного выяснения Министерством государственных имуществ современного положения нефтяной промышленности» [23. Л. 11]. С этой целью была создана специальная комиссия для составления экспертного заключения Горного департамента во главе с действительным статским советником Тихеевым [23. Л. 19]. Более того, министр лично посетил Балахано-Сабунчинский район и убедился в том, что эксплуатация скважин производилась «в полном отсутствии бережливости», а «предложения сырья превышало спрос на него, даже при крайне низких ценах оно не находило сбыта», «нефть пропадает бесполезно и безвозвратно» [23. Л. 33]. Одновременно он был вынужден констатировать в своем отчете, что «отправка обработанных нефтяных продуктов по направлению к Батуму находилась в весьма несовершенном состоянии» [23. Л. 33 об.]. Поэтому Министерство государственных имуществ посчитало необходимым указать на трубопровод как на «удобное и дешевое перевозочное средство к берегам Черного моря», способное обеспечить доставку 20 млн пудов керосина дополнительно [23. Л. 34–35]. Одновременно специалисты Горного департамента настаивали на необходимости постройки в Баку новых нефтеперегонных заводов, которые в условиях конкуренции могли бы модернизировать производство, снижая таким образом цену и повышая качество переработки [23. Л. 35]. Вопрос о строительстве нефтепровода был вынесен на обсуждение I съезда нефтепромышленников, проходившего в Баку в 1884 г., но был отложен на неопределенное время [16. С. 62–63].

Между тем В.Г. Шуховым разрабатывались схема и смета нефтепровода Баку–Батуми, основные параметры проекта были опубликованы в октябрьском номере «Вестника промышленности» за 1884 г. Действительным статским советником, доктором технологии, состоявшим в то время на службе в Министерстве государственных имуществ, И.П. Архиповым под псевдонимом в этом же номере была напечатана статья «Ме-

ры, предлагаемые Министерством Государственных Имуществ для развития нефтяной промышленности России», в которой доказывалось, что выгоднее транспортировать нефть в Батуми и там ее перерабатывать [13]. Горячим сторонником подобного решения проблемы был химик, предприниматель, почетный член Русского физико-химического общества И.П. Илимов. Он считал, что Баку не может успешно развиваться как центр нефтепереработки из-за неблагоприятного климата, недостатка пресной воды, удаленности от промышленных, прежде всего, машиностроительных предприятий и рынков сбыта нефтепродуктов [24]. С целью постройки нефтепровода из Баку в Батум он создал компанию совместно с отставным генерал-майором А.С. Лавровым и вскоре получил концессию [25].

Однако строительство Баку-Батумского нефтепровода означало, что таким образом будут созданы условия для широкомасштабного вывоза сырой российской нефти за границу. Это стало поводом для развертывания во второй половине 80-х гг. XIX в. в научном и деловом сообществе широкой дискуссии. Нефтепромышленники и ученые не были едины, часть из них выступала за строительство керосинопровода, развитие собственной нефтепереработки. В Обществе для содействия русской промышленности и торговли в феврале 1886 г. были заслушаны доклады Д.И. Менделеева, Г.З. Тагиева, И.П. Илимова, М.И. Лазарева, В.И. Рагозина, Л.Э. Нобеля и других сторонников и противников вывоза сырья и нефтепродуктов за рубеж.

По мнению Д.И. Менделеева, необходимо было строить Каспийско-Черноморский нефтепровод, но не керосинопровод. 15 марта 1887 г. ученый писал: «...все у нас существующие противодействия закавказскому нефтепроводу ведут свое начало не от какого-либо патриотического или даже не из местного бакинского интереса, а либо от узкости личных расчетов и мнений, либо от давления и побуждения умелой, крупной и чуткой американской нефтяной промышленности. В видах же развития впредь кавказского нефтяного дела нефтепровод есть первое и единственное легко осуществимое средство» [26. Т. 10. С. 736]. Причем, полагал ученый, нефтепровод должна строить не казна, а частный капитал путем предоставления контролируемой концессии на сооружение и пользование нефтепроводом [26. С. 740–741].

В 1887 г. борьба вокруг вопроса о Закавказском нефтепроводе продолжалась. К этому году А. Ротшильд фактически монополизировал нефтяные перевозки по железной дороге, задерживал отправление грузов с целью разорения конкурентов. Следующим его шагом и должно было стать строительство мощного нефтепровода из Баку в Батум. Согласно данным ряда исследователей, именно Ротшильд инспирировал газетную кампанию в поддержку сооружения нефтепровода [14]. Более того, Ротшильду удалось найти поддержку у ряда российских чиновников самого высокого ранга. Действительный тайный советник

А.А. Абаза, например, полагал, что строительство Каспийско-Черноморского нефтепровода возможно за счет казны [27. Л. 2]. Министерство государственных имуществ 28 февраля 1887 г. вошло в Комитет Министров с представлением об устройстве нефтепровода частными предпринимателями. В свою очередь, Комитет Министров 8 апреля этого же года предоставил право Министерству государственных имуществ произвести, по соглашению с Министерством финансов, состязание между лицами, изъявившими желание принять на себя образование акционерного общества для постройки и эксплуатации этого нефтепровода. Именно тогда И.П. Илимов получил концессию, право на которую было обусловлено его обязанностью внести в казну 40% стоимости всех акций и залог в миллион рублей [27. Л. 10–11 об.]. Однако, ссылаясь на «противодействия фирмы Ротшильда», он обратился с просьбой в правительство о продлении срока внесения залога. Но активность оппонентов Илимова внутри страны и невыгодные условия, на которых ему выдавались средства «английскими капиталистами», заставили правительство отказаться от такого варианта [27. Л. 11 об., 15 об.]. Поэтому вновь был поднят вопрос о строительстве нефтепровода за счет казны. Была составлена смета, предполагающая выделение 24,5 млн руб. в течение 4 лет [27. Л. 16, 22].

Одним из тех, кто резко выступал против строительства нефтепровода, был Л. Нобель, который в письме 13 марта 1887 г. Министру государственных имуществ М. Островскому не только дал негативную ему оценку, но и предложил проложить керосинопровод от Баку до Батума, вместо сырой нефти поставляя на международные рынки продукцию с высокой добавленной стоимостью [15. С. 43].

Но идея нефтепровода не была отвергнута. 20 апреля 1887 г. было принято решение предоставить Министру государственных имуществ «подвергнуть обсуждению» совместно с представителями различных министерств вопрос о том, какому из 2-х портов – Батуми или Поти – должно быть отдано предпочтение при строительстве Каспийско-Черноморского нефтепровода [28. Л. 4–4 об.; 29]. Состояние порта Поти было таково, что преимущество было отдано Батуми [28. Л. 9]. Интересы Морского ведомства также требовали строительства нефтепровода по направлению к Батуми [28. Л. 9 об.–10].

В ноябре 1887 г. министр государственных имуществ М.Н. Островский внес в Комитет министров проект устава будущей нефтепроводной компании. Согласно плану Министерства и параграфу 17 Устава, компания Ротшильдов могла получить право беспослиного вывоза нефтяных остатков сроком на 60 лет. В сложившейся ситуации Л. Нобель и С. Шибяев лично обратились с прошением к императору Александру III. Эту позицию поддержало и Императорское общество для содействия русскому торговому мореходству, ставшее своеобразным центром, объединивших про-

тивников экспорта сырой нефти. Его общее собрание 12 декабря 1888 г. единогласно постановило немедленно ходатайствовать: о безусловном воспрещении вывоза сырья, всякого рода отбросов нефтяного производства и полуобработанных продуктов; о разрешении свободного вывоза только законченных товаров, поступающих непосредственно к потребителю, а не на заводы для доделок; о недопущении предоставления И.П. Илимову дальнейшей после 12 января 1889 г. отсрочки для образования складочного капитала Общества Каспийско-Черноморского нефтепровода [14].

Таким образом, предприниматели, чиновники, ученые разделились. Все основные положения концепции сооружения нефтепровода подверглись серьезным критическим замечаниям самых авторитетных представителей науки и промышленности. Соглашаясь, в частности, с утверждениями о том, что техника производства на Апшеронском полуострове не отличается совершенством, одновременно противники строительства нефтепровода не видели в нем единственный стимул для технического перевооружения производства, полагали возможным использовать для этой цели другие средства. Необязательным им представлялось и искусственное повышение цен. Более дешевая и доступная доставка к морской границе сырой нефти помогла бы успешнее конкурировать на европейских рынках, но самым негативным образом сказалась бы на развитии отечественного производства, его модернизации, справедливо утверждали сторонники этой позиции.

3 марта 1890 г. Комитет министров постановил: «Не предрешая ныне вопроса о том, которому из 2 видов перекачки нефтяных грузов из Баку к портам Черного моря нефтепроводу или керосинопроводу следует отдать предпочтение, признать, что сооружение это как предприятие государственное, предназначенное для общего пользования, должно быть устроено на средства казны и эксплуатироваться распоряжением Правительства с отклонением сооружения подобного трубопровода частною компаниею» [31. Л. 75]. Одновременно было принято решение о создании Комиссии, призванной решить, какой именно тип трубопровода избрать. В состав комиссии входили представители министерств путей сообщения, государственных имуществ. Эксперты Комиссии произвели очень подробные расчеты расходов на строительство трубопровода между Баку и Батуми для перекачки 60 000 000 пудов нефти ежегодно. Сумма для строительства керосинопровода оказалась в 2 раза меньше суммы, планируемой на строительство нефтепровода. Эксплуатация также обошлась бы дешевле [31. Л. 5–21]. Однако руководство Министерства государственных имуществ поставило под сомнение преимущества керосинопровода, так как для переработки нефти требовалось бы увеличить ее добычу, а это могло бы привести к кризису, а следовательно, и к убыткам для казны: «Керосинопровод только увеличит спрос на эти богатства, но насколько не поспособствует появлению их на рынке...

Рано или поздно обнажится недостаток нефти» [31. Л. 38, 42, 43 об.]; «добывающая отрасль есть основа всякой промышленности вообще» [30. Л. 76].

Однако Министерство финансов настаивало на том, что производительность нефтеперегонных заводов в Баку высока, нефтепереработку надо всемерно развивать и, следовательно, нужно остановиться на керосинопроводе. Министерство путей сообщения поддерживало эту же позицию, указывая на меньшую сумму, рассчитанную для строительства керосинопровода. Комиссия заседала 18 мая, 1 июня и 1 ноября 1890 г. Между этими заседаниями тайный советник П.П. Архипов и действительный статский советник С.Ю. Витте посетили Баку и ознакомились с положением дел в бакинской нефтяной промышленности. Но ведомственные разногласия оказались непреодолимыми. Рассмотрев «выгоды и невыгоды», связанные со строительством нефтепровода или керосинопровода, ознакомившись с расчетами экспертов, позициями различных ведомств, Комиссия пришла к единогласному заключению: «...При современном положении Апшеронского промысла и Бакинской нефтеперерабатывающей промышленности в настоящее время не представляется необходимости сооружения средствами казны ни нефтепровода, ни керосинопровода» [30. Л. 88 об.]. В результате в 1891 г. Комитет министров отложил строительство нефтепровода как преждевременное [25].

Между тем мощный рост нефтедобычи требовал незамедлительного решения проблемы транспортировки. Совет съездов нефтепромышленников летом в 1895 г. попытался обратить внимание правительственных кругов на необходимость строительства керосинопровода, но это обращение осталось без ответа [31]. Окончательное принятие решения о строительстве ускорило октябрьское 1895 г. наводнение, которое разрушило многие железнодорожные сооружения на перевальном участке Южно-Кавказской железной дороги. 10 декабря 1895 г. председатель Совета съезда нефтепромышленников П.О. Гукасов направил на имя министра финансов И.А. Вышнеградского телеграмму, в которой описывал бедственное состояние железнодорожного полотна после наводнения и констатировал невозможность в скорейшем времени его восстановления. «Убытки, которые терпит сейчас казна и все нефтепромышленники, неисчислимы, — говорилось в телеграмме. — Ввиду вышеизложенного... Совет съезда, по настоятельным просьбам всех нефтепромышленников Бакинского района, имеет честь убедительно просить Ваше высокопревосходительство о немедленной прокладке 8-дюймового керосинопровода средствами казны от станции Михайлово до станции Аджаметы, который затем крайне желательно продолжить до Батума» [32. С. 85]. Только 23 мая 1896 г. было принято, наконец, решение о строительстве магистрального керосинопровода Баку-Батум, ставшего в начале XX в. крупнейшим инфраструктурным объектом дореволюционной России [28. С. 43].

Сооружение магистрального трубопровода Баку-Батум, проложенного вдоль линии Закавказской железной дороги, было начато в 1897 г. и продолжалось десять лет. Окончательный проект сооружения, расчеты к которому провел Г.К. Мерчинг, был разработан видным специалистом в области паровозо- и вагоностроения профессором Н.Л. Щукиным [33]. Это был самый длинный (885 км) керосинопровод, ежегодная пропускная способность его составляла 60 млн пуд. Все сооружения трубопровода были выполнены для того времени на высоком техническом уровне, а сам трубопровод был одним из наиболее мощных в мире.

Таким образом, строительство Каспийско-Черноморского трубопровода во второй половине XIX в. явилось не только масштабным техническим проектом. Речь шла о том, что же является приоритетом для России: развитие собственного промышленного производ-

ства или экспорт сырой нефти и получение сиюминутной прибыли, шедшей в карман нефтедобытчиков и в казну. Настойчивость ученых, предпринимателей и ряда правительственных чиновников обеспечила техническое перевооружение нефтяной отрасли, качественный рост нефтепереработки. Это решение явилось рубежом в истории нефтяной отрасли России. К концу 1914 г. общая протяженность нефте- и продуктопроводов в России составляла 1 278,7 км, в США – 14 000 км, в том числе магистральных 7 000 км. Уровень технической оснащенности был примерно одинаковым. Строительство керосинопровода позволило сохранить прежнюю структуру экспорта нефти: в 1913 г. на сырую нефть пришлось всего 0,05% стоимости нефтяного экспорта, на мазут – 6,8% [13]. Модернизация нефтяной отрасли сыграла значительную роль в превращении России в начале XX в. из отсталой аграрной страны в аграрно-индустриальную державу.

ЛИТЕРАТУРА

1. Сухорукова С.М., Погорелый А.М., Самороков А.В. Влияние международного технологического разделения труда на экологическую и промышленную безопасность // Российский технологический журнал. 2016. Т. 4, № 4 (13). С. 73–74.
2. Архив Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации. Ф. 10100. Оп. 196п-5. Д. 92.
3. Лазарев М.И. Современное положение русской нефтяной промышленности и нефтяного экспорта. СПб., 1889. 142 с.
4. Лисенко К.И. Нефтяное производство, составленное по новейшим данным К. Лисенко, профессором Горного института и председателем I-го Отдела Императорского Русского технического общества. СПб., 1878.
5. Глушков И.Н. Исторический очерк деятельности БО ИРТО // Труды Бакинского отделения Императорского Русского технического общества. 1905. Вып. 5. Май–август.
6. Кох М.А., Оль П.В. Нефтяная промышленность. М., 1925.
7. Крейнин Г.С., Рубинштейн Я.Е. Экономика нефти. Очерки. М.; Л., 1930.
8. Фролов В.И. Экономика нефтяного хозяйства. М., 1928.
9. Эвентов Л.Я. Иностранные капиталы в русской промышленности. М.; Л., 1931.
10. Лисичкин С.М. Очерки по истории развития отечественной нефтяной промышленности. Дореволюционный период. М.; Л., 1954.
11. Лисичкин С.М. Выдающиеся деятели отечественной нефтяной науки и техники. М., 1967.
12. Дьяконова И.А. Нефть и уголь в энергетике царской России в международных сопоставлениях. М.: РОСПЭН, 1999.
13. Шаммазов А.М., Мастобаев Б.Н., Сощенко А.Е. Трубопроводный транспорт России (1860–1917 гг.) // Трубопроводный транспорт нефти. 2000. № 6. URL: <http://www.tn-pro.ru/index.php/article/history/1413--1860-1917>, свободный (дата обращения: 07.07.2016).
14. Шулятиков В.И. В империи экспорт нефти был запрещен. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=55066>, свободный (дата обращения: 07.07.2016).
15. Трошин А. Первый магистральный российский трубопровод // На нефтяных перекрестках: сборник исторических очерков. М.: Древнехранилище, 2004.
16. Матвейчук А.А., Багиров Т.А. Нефтяные перекрестки братьев Нобелей: Исторические очерки. М., 2004.
17. Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 37. Историческая справка.
18. Кавказский календарь на 1885 год. Тифлис. 1884, отдел III.
19. Тридцать лет деятельности Товарищества нефтяного производства братьев Нобель. 1879–1909. СПб., 1914.
20. Осбринк Б. Империя Нобелей: история о знаменитых шведах, бакинской нефти и революции в России / пер. со швед. Т. Доброницкой. М., 2003.
21. Менделеев Д.И. Бакинское нефтяное дело в 1886 г. СПб.: Тип. В. Демакова, 1886.
22. Менделеев Д.И. По нефтяным делам // Сочинения. Л.; М.: Изд-во Академии наук СССР, 1949. Т. 10: Нефть. С. 501–502.
23. РГИА. Ф. 37. Оп. 31. Д. 483.
24. Илимов И.П. Нефтепровод и нефтяная промышленность Баку. СПб., 1884. 48 с.
25. Илимов Иван Петрович. URL: http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_biography/45552/Илимов, свободный (дата обращения: 21.02.2016).
26. Менделеев Д.И. По вопросу о нефтепроводе и керосинопроводе // Сочинения. Л.; М.: Изд-во Академии наук СССР, 1949.
27. РГИА. Ф. 37. Оп. 31. Д. 439.
28. РГИА. Ф. 37. Оп. 31. Д. 409.
29. РГИА. Ф. 37. Оп. 3. Д. 395.
30. РГИА. Ф. 38. Оп. 31. Д. 468.
31. Джалилов А.Г. Строительство Баку-Батумского керосинопровода и экономика Южного Кавказа в начале XX века. URL: <http://static.bsu.az/w8/Xeberler%20Jurnali/Humanitar%20%20202014%20%203/12%20%20%20%20A.G.Dжалилов.pdf>, свободный (дата обращения: 22.03.2016).
32. Отчет о деятельности совета, избранного на IX съезде нефтепромышленников. Баку: Совет съезда нефтепромышленников, 1896.
33. Щукин Николай Леонидович. URL: <https://docviewer.yandex.ru?url=http%3A%2F%2Flibrary.pgups.ru%2Fjirbis%2Fimages%2Fshchukin.docx&name=shchukin.docx&lang=ru&c=56d3559656be>, свободный (дата обращения: 10.03.2016).

Bodrova Elena V. Moscow technological university (Moscow, Russia). E-mail: evbodrova@mail.ru.

THE CONSTRUCTION OF THE CASPIAN AND BLACK SEA PIPELINE: THE CHOICE OF ECONOMIC STRATEGY OF DEVELOPMENT OF RUSSIA IN THE SECOND HALF OF THE 19-TH CENTURY

Keywords: modernization, oil industry, economic strategy.

The importance of the studied problem is defined by the fact that state policy of the Russian Empire in the oil sphere in many respects defined the character and rates of the branch development, stages of its evolution and the course of industrialization in general. The research objective is to use various documents including those introduced for the first time for scientific purpose to carry out the analysis

of reasons, main stages and results of long opposition of a part of Russian government officials, scientists and businessmen in the second half of the 19-th century concerning expediency of construction of the Caspian and Black Sea pipeline for transportation of oil or oil products. Studying the documents from the funds of the Russian State Historical Archive allows to consider the points of view of all the opponents with a bigger degree of reliability and objectivity, to define the reasons for taking these or those decisions at the government level. The article introduces the arguments of the Ministry of State Property and the Ministry of Finance supporting various positions regarding the type of Baku-Batumi pipeline (kerosene or oil pipeline) and the sources financing this project. The conclusion that sharpness of discussions in scientific and enterprise community, a departmental antagonism were caused not only by self-seeking interests of petroleum producers, but also search of the most optimal strategy of Russian modernization: development of its own industrial production or export of crude oil and receiving the momentary profit received both by oil producers and treasury is well-grounded. The result of the victory of the supporters of construction of Caspian and Black Sea kerosene pipe who considered non-oil model of development to be more prospective led to rapid growth of Russian oil production and oil processing, its modernization and preservation of former structure of oil export. Active state participation when carrying out industrialization, involvement of Russian scientists and businessmen in formation of conceptual basis of the state industrial policy caused creation of competitive oil branch in Russia that provided a considerable share of all world production in the beginning of the XX century; formation of industrial base of the country and acceleration of modernization processes. Support of development of oil branch by the government; ensuring national character of industrial, scientific, technical and personnel potential; implementation of decisive protectionist policy are among the factors that defined the progress of this stage of Russian modernization.

REFERENCES

1. Sukhorukova, S.M., Pogorelyy, A.M. & Samorokov, A.V. (2016) Effect of international technological differentiation of labour on ecological and industrial safety. *Rossiyskiy tekhnologicheskii zhurnal – Russian Technological Journal*. 4(13). pp. 73–74. (In Russian).
2. The Archive of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation. Fund 10100. List 196p-5. File 92.
3. Lazarev, M.I. (1889) *Sovremennoye polozheniye russkoy nefyanoy promyshlennosti i nefyanogo eksporta* [The current situation of the Russian oil industry and oil exports]. St. Petersburg: I. N. Skorokhodov.
4. Lisenko, K.I. (1878) *Nefyanoye proizvodstvo, sostavlennoye po noveyshim dannym K. Lisenko, professorom Gornogo instituta i predsdatelem I-go Otdela Imperatorskogo Russkogo tekhnicheskogo obshchestva* [Oil production, compiled according to the latest data of K. Lisenko, Professor of the Mining Institute and Chairman of the First Division of the Imperial Russian Technical Society]. St. Petersburg: Tipografiya brat'yev Panteleyevykh.
5. Glushkov, I.N. (1905) *Istoricheskiy ocherk deyatelnosti BO IRTO* [Historical outline of the activity of the Aeronautic Department of the Imperial Russian Technical Society]. *Trudy Bakinskogo otdeleniya Imperatorskogo Russkogo tekhnicheskogo obshchestva*. 5.
6. Kokh, M.A. & Ol, P.V. (1925) *Nefyanaya promyshlennost'* [Oil industry]. Moscow: Gos. izd-vo.
7. Kreynin, G.S. & Rubinstein, Ya.Ye. (1930) *Ekonomika nefi. Ocherki* [The Economy of Oil. Essays]. Moscow; Leningrad: [s.n.].
8. Frolov, V.I. (1928) *Ekonomika nefyanogo khozyaystva* [Economics of the oil economy]. Moscow: Izd. Soveta nefyanoy promyshlennosti.
9. Eventov, L.Ya. (1931) *Inostrannyye kapitally v russkoy promyshlennosti* [Foreign capital in Russian industry]. Moscow; Leningrad: Gos. sotsial'no-ekon. izd-vo.
10. Lisichkin, S.M. (1954) *Ocherki po istorii razvitiya otechestvennoy nefyanoy promyshlennosti. Dorevolutsionnyy period*. [Essays on the history of the development of the Russian oil industry. Pre-revolutionary period]. Moscow; Leningrad: Gosud. nauchno-tekhnicheskoye izd-vo nefyanoy i gorno-toplivnoy literatury.
11. Lisichkin, S.M. (1967) *Vydayushchiyesya deyateli otechestvennoy nefyanoy nauki i tekhniki* [Outstanding figures of Russian oil science and technology]. Moscow: Nedra.
12. Dyakonova, I.A. (1999) *Nefi' i ugol' v energetike tsarskoy Rossii v mezhdunarodnykh sopostavleniyakh* [Oil and coal in the power industry of tsarist Russia in international comparisons]. Moscow: ROSPEN.
13. Shammazov, A.M., Mastobayev, B.N. & Soshchenko, A.Ye. (2000) *Truboprovodnyy transport Rossii (1860–1917 gg.)* [Pipeline transport of Russia (1860–1917)]. *Truboprovodnyy transport nefi*. 6. [Online] Available from: <http://www.tn-pro.ru/index.php/article/history/1413--1860-1917>. (Accessed: 7th July 2016).
14. Shulyatkov, V.I. (2016) *V imperii eksport nefi byl zapreshchen* [The empire banned oil export]. [Online] Available from: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=55066>. (Accessed: 7th July 2016).
15. Troshin, A. (2004) *Pervyy magistral'nyy rossiyskiy truboprovod* [The first Russian main pipeline]. In: Matveichuk, A.A. (ed.) *Na nefyanykh perekrestkakh: sbornik istoricheskikh ocherkov* [At oil crossroads: a collection of historical essays]. Moscow: Drevnekhramilishche.
16. Matveychuk, A.A. & Bagirov, T.A. (2014) *Nefyanyye perekrestki brat'yev Nobeley: Istoricheskiye ocherki* [Oil Crossroads of the Nobel brothers: Historical essays]. Moscow: Drevnekhramilishche.
17. The Russian State Historical Archive (RGIA). Fund 37.
18. Anon. (1884) *Kavkazskiy kalendar' na 1885 god* [The Caucasian Calendar for 1885]. Tiflis: [s.n.].
19. The Nobel Brothers Oil Production Association. (1914) *Tridtsat' let deyatelnosti Tovarichestva nefyanogo proizvodstva brat'yev Nobel'. 1879–1909* [Thirty years of activity of the Nobel Brothers Oil Production Association. 1879–1909]. St. Petersburg: R. Golike i A. Vilborg.
20. Asbrink, B. (2003) *Imperiya Nobeley: istoriya o znamenitnykh shvedakh, bakinskoy nefi i revolyutsii v Rossii* [The Nobel Empire: A story about the famous Swedes, Baku oil and the revolution in Russia]. Translated from Sweden by T. Dobronitskoy. Moscow: Algoritm.
21. Mendeleyev, D.I. (1886) *Bakinskoye nefyanoye delo v 1886 g.* [The Baku oil business in 1886]. St. Petersburg: V. Demakov.
22. Mendeleyev, D.I. (1949a) *Sochineniya* [Works]. Vol. 10. Leningrad; Moscow: USSR Academy of Sciences. pp. 501–502.
23. The Russian State Historical Archive (RGIA). Fund 37. List 31. File 483.
24. Ilimov, I.P. (1884) *Nefteprovod i nefyanaya promyshlennost' Baku* [Oil pipeline and oil industry in Baku]. St. Petersburg: [s.n.].
25. Great Biographical Encyclopedia. (n.d.) *Ilimov Ivan Petrovich* [Ilimov Ivan Petrovich]. [Online] Available from: http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_biography/45552/Ilimov. (Accessed: 21st February 2016).
26. Mendeleyev, D.I. (1949b) *Sochineniya* [Works]. Vol. 10. Leningrad; Moscow: USSR Academy of Sciences.
27. The Russian State Historical Archive (RGIA). Fund 37. List 31. File 439.
28. The Russian State Historical Archive (RGIA). Fund 37. List 31. File 409.
29. The Russian State Historical Archive (RGIA). Fund 37. List 3. File 395.
30. The Russian State Historical Archive (RGIA). Fund 37. List 31. File 468.
31. Dzhaliylov, A.G. (n.d.) *Stroitel'stvo Baku-Batumskogo kerosinoprovida i ekonomika Yuzhnogo Kavkaza v nachale XX veka* [The construction of the Baku-Batumi kerosene pipeline and the economy of the South Caucasus in the early twentieth century]. [Online] Available from: <http://static.bsu.az/w8/Xeberler%20Jurnali/Humanitar%20%202014%20%203/12%20%2020%20A.G.Dzhaliylov.pdf>. (Accessed: 22nd March 2016).
32. Council of the Congress of the Oil Industry. (1896) *Otchot o deyatelnosti soвета, izbrannogo na IX s'yezde neftepromyshlennikov* [Report on the activities of the council elected at the 9th Congress of Oil Industrialists]. Baku: Sovet s'yezda neftepromyshlennikov.
33. Anon. (n.d.) *Nikolay Leonidovich Shchukin*. [Online] Available from: <https://docviewer.yandex.ru/?url=http%3A%2F%2Flibrary.pgupmarch.s.ru%2Fjirbis%2Fimages%2Fshchukin.docx&name=shchukin.docx&lang=ru&c=56d3559656be>. (Accessed: 10th March 2016).