



<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-3-370-381>
EDN: FLTYFO

Научная статья / Research article

Проблемы транспортировки нефти Урало-Эмбинского нефтяного района: правительственная дискуссия 1920–1921 гг.

Юлия Геннадьевна Ещенко 

Астраханский государственный университет имени В.Н. Татищева, Астрахань, Россия

✉ pushistik_yuliya@mail.ru

Аннотация: Исследуется процесс организации транспортировки нефти Урало-Эмбинского нефтяного района с опорой на материалы дискуссии, проходившей в советском правительстве в 1920–1921 гг., относительно целесообразности возведения новых транспортных коммуникаций – железной дороги и нефтепровода – от нефтепромыслов к центральным промышленным районам страны. С опорой на широкую источниковую базу, представленную комплексом опубликованных законодательных и нормативно-правовых документов, а также архивных делопроизводственных материалов, часть из которых впервые вводится в научный оборот, рассматриваются меры, принимавшиеся руководством страны для разрешения топливного кризиса 1918–1919 гг.; причины принятия решения о строительстве железной дороги Александров Гай – Эмба и нефтепровода Эмба – Саратов; основные аргументы участников дискуссии о необходимости продолжения стройки; сложности, возникшие в процессе строительства, которые привели к свертыванию проекта. В условиях отсутствия доступа к другим нефтяным районам в начале 1920 г. значительные капиталовложения в освоение Урало-Эмбинского нефтяного района являлись для правительства политически и экономически обоснованными. Восстановление контроля над Бакинским и Грозненским нефтяными районами весной – летом 1920 г. вызвало дискуссию среди представителей различных ведомств об оправданности продолжения дорогостоящего строительства. Автор приходит к выводу, что в числе причин заморозки возведения эмбинских объектов были отсутствие у советского правительства опыта реализации больших экономических проектов в военных условиях, недостаточная квалификация руководителей и кадровых специалистов профильных ведомств, а также отсутствие выстроенной системы подготовки и планирования строительства.

Ключевые слова: транспортные коммуникации, экономическая история, советская экономика, экономическая инфраструктура, ранний советский период

Для цитирования: Ещенко Ю.Г. Проблемы транспортировки нефти Урало-Эмбинского нефтяного района: правительственная дискуссия 1920–1921 гг. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2024. Т. 23. № 3. С. 370–381. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-3-370-381>



Problems of Oil Transportation in the Ural-Emba Region: The Government Debate in 1920–1921

Yuliya G. Eshchenko 

Astrakhan Tatishchev State University, Astrakhan, Russia

✉ pushistik_yuliya@mail.ru

Abstract: The author analyzes the problems of organizing oil transportation from the Ural-Emba region based on the materials of the discussion that took place in the Soviet government in 1920–1921 regarding the feasibility of constructing new transport communications – a railway and an oil pipeline – from oil fields to the central industrial regions of the Russian Empire. Based on the sources such as a complex of the published legislative documents and archival materials, some of which are being introduced into scientific use for the first time, the authors considers: the measures taken by the country's leadership to resolve the fuel crisis of 1918–1919, the reasons for the decision to build the Aleksandrov Gai – Emba railway and the Emba – Saratov oil pipeline, the main arguments of the discussion participants about the need to continue the construction, and the difficulties that arose during the construction process, difficulties which ultimately led to the closure of the project. The author comes to the conclusion that among the reasons for freezing the construction of Emba facilities were the Soviet government's lack of experience in implementing large economic projects in military conditions, insufficient qualifications of managers and specialists of relevant departments, and lack of a built system of construction preparation and planning.

Keywords: transport communications, economic history, soviet economy, economic infrastructure, early soviet period

For citation: Eshchenko, Yu.G. “Problems of Oil Transportation in the Ural-Emba Region: The Government Debate in 1920–1921.” *RUDN Journal of Russian History* 23, no. 3 (August 2024): 370–381 (in Russian). <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-3-370-381>

Введение

Актуальность. Становление Советского государства происходило в сложный период Великой русской революции и Гражданской войны. Перед новым правительством стоял ряд задач, от решения которых зависело будущее успешное социально-экономическое и политическое развитие страны. Функционирование промышленности, тыловое снабжение Красной армии, работа телеграфной и телефонной связи и прочее было невозможно без наличия достаточных запасов топлива и, в первую очередь, нефтепродуктов. Первым нефтяным районом, оказавшимся под контролем советской власти, стал Урало-Эмбинский. В связи с чем правительством в срочном порядке начал осуществляться ряд мер по его восстановлению и доставке добытой нефти в промышленные районы страны.

Степень изученности проблемы. Освоение Урало-Эмбинского нефтяного района в первые годы советской власти, а также строительство транспортных коммуникаций от промыслов к Поволжью и центру страны, уже попадали в поле зрения историков. На поиске причин начала строительства железной дороги Александров Гай – Эмба (Алгемба) и нефтепровода Эмба – Саратов сосредоточился в своих исследованиях историк А.А. Иголкин¹, отмечавший как недостаток материально-технических ресурсов для осуществления строительства, так и полное отсутствие, по его мнению, экономического смысла Алгембы². Работа Второй революционной армии труда и строительного управления Комитета государственных сооружений

¹ Иголкин А.А. 1) Алгемба: нефтепровод в небытие // Экономический журнал. 2001. № 1. С. 5–34; 2) Загадка Алгембы // Родина. 2008. № 10. С. 54–60.

² Иголкин А.А. Отечественная нефтяная промышленность в первой трети XX в. // Труды Института российской истории РАН. 2002. № 3. С. 139–156.

по возведению нефтепровода Эмба – Саратов представлены в исследовании В.Н. Комарицы³.

Как правило, в исторических исследованиях данная проблема является лишь одной из составляющих при изучении советской экономической политики. Так, при анализе системы управления железнодорожным строительством и электрификации железных дорог в период Первой мировой войны и Великой русской революции А.С. Сенин рассматривает условия возведения железнодорожной линии Александров Гай – Эмба: проведение земляных работ, сложности доставки пресной воды⁴. Вопросы освоения Урало-Эмбинского района в 1920–1930-х гг. в рамках обобщающих работ по развитию нефтяной промышленности СССР касаются в своих исследованиях Е.В. Бодрова и В.В. Калинов⁵, которые анализируют становление советской государственной политики в нефтяной сфере⁶ и доказывают важность освоения новых нефтяных районов в 1920-е гг.⁷

Интерес к истории возведения эмбинских транспортных коммуникаций в начале 1920-х гг. присутствует и среди современных казахстанских исследователей, которые делают акцент на социальной составляющей строительства, отмечая просчеты в системе планирования работ, трудности снабжения не только строительными материалами, но и продовольствием, пресной водой и обмундированием⁸; анализируют систему мобилизации трудовых ресурсов на постройку железной дороги и нефтепровода⁹. Ими также дается характеристика освоения Урало-Эмбинского нефтяного района в 1910–1920-х гг.¹⁰, отмечается вклад иностранного капитала в развитие нефтедобычи в годы Первой мировой войны¹¹, показана дея-

³ Комарица В.Н. Нефтепровод Эмба – Саратов (1920–1921 гг.): правовые, экономические, организационные и технические решения // Человеческий капитал. 2021. № 7 (151). С. 31–44. <https://doi.org/10.25629/НС.2021.07.02>

⁴ Сенин А.С. Управление железнодорожным транспортом России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). Дис. ... докт. ист. наук. Москва, 2006. С. 212–213.

⁵ Бодрова Е.В., Калинов В.В., Гусарова М.Н. Эволюция государственной промышленной политики в СССР и Российской Федерации. М., 2014.

⁶ Бодрова Е.В., Калинов В.В. 1) К истории утверждения декрета о национализации нефтяной промышленности // Право и образование. 2020. № 11. С. 124–134; 2) Нефтяная отрасль СССР в конце 1920-х – 1930-е гг.: противоречивые результаты развития // Научный диалог. 2020. № 7. С. 314–327. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2020-7-314-327>

⁷ Бодрова Е.В., Калинов В.В. 1) Проекты мобилизации нефтяных ресурсов на нужды форсированной индустриализации // Новейшая история России. 2022. № 2 (12). С. 385–395. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2022.208>; 2) Положение в нефтяной отрасли накануне Великой Отечественной войны: достижения и просчеты // Научный диалог. 2021. № 11. С. 299–314. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2021-11-299-314>

⁸ Мухитов Қ.С. 1) «Алегмба» құрлысының салыну тарихы // БҚУ Хабаршысы. 2019. №. 4 (76). Р. 432–438; 2) Жайық-Жем ауданында мұнай құбыры қалай салынды // Чыгыш таануунун маселелери. 2023. № 2. Р. 27–34. https://doi.org/10.52754/16948653_2023_2_4

⁹ Медеубаев Е.И. Механизмы и практики реализации трудовой натуральной повинности в эпоху «военного коммунизма» в Степном крае и Туркестане в 1918–1921 гг. // Гражданская война в России: проблемы выхода, исторические последствия, уроки для современности: сборник научных трудов. Новосибирск, 2022. С. 132–147. <https://doi.org/10.31518/978-5-98901-255-8-132-147>; Надиров Н.К. История становления нефтегазового комплекса Казахстана // Нефтяное хозяйство. 2003. № 7. С. 26–28.

¹⁰ Berdyguzhin L.B., Mehdizereev K.B., Bozakhayeva G.K. From the history of the Ural – Emba oil region in the early 20th century // European Journal of Natural History. 2013. № 6. Р. 78–79; Бердыгузин Л.Б., Мирболатов С.М., Аманбаева Ж.К., Сатимова К.К. История становления и развития нефтяной промышленности Казахстана // Научный альманах. 2023. № 2-1 (100). С. 87–98.

¹¹ Рысбеков Т.З., Нариман А.Б. Бірінші дүниежүзілік соғыс жылдарындағы Батыс Қазақстанның мұнай өнеркәсібіне шетел капиталының енуі: тарихы мен мәселелері // Қарағанды университетінің хабаршысы. Тарих. Философия серисы. 2020. Т. 97. № 1. С. 122–127.

тельность треста Эмбанефть по послевоенному восстановлению нефтяного оборудования промыслов¹².

Несмотря на значительное количество научных трудов, следует констатировать отсутствие исследований, посвященных анализу принятия решений в центральном аппарате страны и мотивов, которыми руководствовались управленцы, ставившие целью скорейшее освоение Урало-Эмбинского нефтяного района.

Цель исследования. По результатам проведенного историографического и источниковедческого обзора автор статьи ставит целью выявить особенности организации транспортировки нефти Урало-Эмбинского района с опорой на материалы дискуссии, проходившей в советском правительстве в 1920–1921 гг.

Источниковая база. Используемые источники можно разделить на две основные группы. Первая из них – это опубликованные законодательные и нормативно-правовые документы, представленные декретами и предписаниями СНК, постановлениями СНК и Совета рабочей и крестьянской обороны, приказами по Комитету государственных сооружений. В них отражена основная линия государственной политики в нефтяной сфере в исследуемый период – национализация всех нефтяных ресурсов и их использование для нужд Красной армии и восстановления экономики страны. Вторая группа используемых источников представлена делопроизводственной документацией из фондов Главного управления государственного строительства (ГУКС) ВСНХ (Ф. 2259) и Высших советов народного хозяйства РСФСР и СССР (ВСНХ РСФСР и СССР) (Ф. 3429) Российского государственного архива экономики (РГАЭ). В них хранятся докладные записки, телеграммы, переписка наркоматов и ВСНХ по вопросам строительства железной дороги Александров Гай – Эмба и нефтепровода Эмба – Саратов, отчеты главного инженера и комиссаров о ходе стройки, протоколы заседаний Особой комиссии ВСНХ при строительном управлении по сооружению нефтепровода Эмба – Саратов и др. Делопроизводственная документация помогает понять сложности, возникавшие при реализации центральных декретов и постановлений, реальную ситуацию на участках строительства дороги и характер дискуссии, развернувшейся в правительственных кругах относительно ее практической значимости и финансовой целесообразности.

Меры по разрешению топливного кризиса в 1918–1919 гг.

Уже в первые месяцы после прихода к власти большевики приняли ряд мер по перестройке системы управления и форм собственности в нефтяной промышленности. Декретом от 17 мая 1918 г. при отделе топлива ВСНХ был создан Главный нефтяной комитет, на который была возложена задача осуществления перехода нефтяной отрасли из частных рук в собственность государства¹³. Национализация нефтяной промышленности открыла новый период в развитии отечественной нефтяной отрасли. 2 июня 1918 г., еще до утверждения Декрета о национализации, ориентируясь на обсуждение вопроса в СНК РСФСР, Бакинский СНК издал Декрет о национализации нефтяной промышленности Азербайджана¹⁴.

Несмотря на принятые советским правительством меры, ситуация со снабжением топливом начала обостряться во второй половине 1918 г. Крупнейший нефтяной район – Бакинский – летом 1918 г. был занят интервентами. Разворачивавшаяся

¹² Муктаров А.К. Развитие Урало-Эмбинского нефтеносного бассейна (1920–1940 гг.). Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Алма-Ата, 1993.

¹³ Декрет об учреждении Главного нефтяного комитета от 18 мая 1918 г. // Декреты Советской власти. Т. 2. 17 марта – 10 июля 1918 г. М., 1959. С. 163–164.

¹⁴ Седых Е.М. Нефтяная промышленность России после Первой мировой войны // Экономика и социум: современные модели развития. 2012. № 4. С. 45.

Гражданская война постепенно отрезала от центра Грозненские и Майкопские месторождения. Боевые действия сделали труднодоступными центры нефтедобычи в Казахстане и Туркмении.

В специальном Декрете по вопросу снабжения железнодорожного транспорта от 2 августа 1918 г. указывалось на критическую ситуацию, вызванную «недостатком всех вида топлива и невозможностью пополнения запасов минерального топлива и нефти»¹⁵. Отсутствие доступа непосредственно к нефтяным районам в течение некоторого времени компенсировалось вывозом нефти с мест ее транзита, где на складах и в хранилищах имелись значительные ее запасы. Так, в декабре 1918 г. на нужды Рязано-Уральской железной дороги из Астрахани (являвшейся крупнейшим транзитным пунктом на Каспийском море, через который проходила транспортировка бакинской, грозненской и эмбинской нефти) было отправлено более 1 млн пудов нефтепродуктов¹⁶.

Однако долговременно решать топливную проблему подобным образом не представлялось возможным. К тому же весеннее наступление 1919 г. белогвардейских частей к Волге заставило советское правительство в спешном порядке эвакуировать имевшиеся запасы нефти и нефтепродуктов¹⁷.

Можно констатировать, что вопрос снабжения нефтепродуктами со времени начала Гражданской войны и потери всех нефтяных районов вышел на уровень важной государственной задачи.

Известные еще с конца XIX в. промыслы Эмбы могли стать временным решением топливной проблемы до освобождения основных нефтяных районов. На тот момент эмбинские нефтяные месторождения были заняты частями генерала В.С. Толстова. 24 апреля 1919 г. в телеграмме Астраханскому реввоенсовету В.И. Ленин, ставя эту задачу, задавал вопрос: «... Нельзя ли занять устье Урала и Гурьев для взятия оттуда нефти»¹⁸. Такая же задача была поставлена и перед командующим войсками Туркестанского фронта М.В. Фрунзе. Развернувшееся наступление Красной армии позволило 5 января 1920 г. занять г. Гурьев, а 8 января – Доссорские нефтяные промыслы и Большую Ракушенскую пристань (Ракушу), в хранилищах которой размещалось около 12 млн пудов нефти¹⁹. Возвращение Урало-Эмбинского нефтяного района стало важным успехом Красной армии, позволившим частично возместить потерю Баку и Грозного.

Принятие решения о строительстве железной дороги Александров Гай – Эмба и нефтепровода Эмба – Саратов

Параллельно с наступлением Красной армии в Урало-Эмбинском нефтяном районе в советском правительстве стал обсуждаться вопрос о создании подходящих транспортных путей для доставки нефти. Решением виделось строительство железнодорожной ветки Александров Гай (Саратовская область) – Эмба. Постановление Совета рабочей и крестьянской обороны по этому вопросу было принято 24 декаб-

¹⁵ Декрет о лесных заготовках для нужд железных дорог от 2 августа 1918 г. // Декреты Советской власти. Т. 3. 11 июля – 9 ноября 1918 г. М., 1964. С. 133–134.

¹⁶ Постановление Совета рабочей и крестьянской обороны «О предоставлении Рязано-Уральской железной дороге от 1 до 1,5 млн пудов нефти из Астрахани» от 25 декабря 1918 г. // Декреты Советской власти. Т. 4. 10 ноября 1918 г. – 31 марта 1919 г. М., 1968. С. 586.

¹⁷ Постановление Совета рабочей и крестьянской обороны «О вывозе нефтепродуктов с Волги» от 29 апреля 1919 г. // Декреты Советской власти. Т. 5. 1 апреля – 31 июля 1919 г. М., 1971. С. 469.

¹⁸ *Темиргалиев К.* В.И. Ленин о нашей нефтяной Эмбе // Прикаспийская коммуна. 1960. № 65 (7499). 1 апреля. С. 1.

¹⁹ Там же.

ря 1919 г.²⁰ Идея возникла не спонтанно. В конце XIX – начале XX в. в трех ведомствах – министерствах путей сообщения финансов и иностранных дел Российской империи рассматривался проект по соединению Средней Азии и центральных районов страны железнодорожной веткой Чарджуй (сейчас Туркменабад) – Александров Гай. Предполагалось, что дорога станет составной частью пути из Европы в Индию, а также позволит обеспечить транспортировку нефти с эмбинских промыслов и хлопка из Туркмении²¹. Но революционные события 1917 г. не позволили реализовать намеченные планы. Лишь в начале 1919 г. специальным декретом советской власти была принята программа железнодорожного строительства в РСФСР на 1919–1920 гг.²² Таким образом, еще до освобождения эмбинских промыслов у нового руководства страны с учетом дореволюционного опыта был разработан стратегический план по освоению района и вывозу нефти в Поволжье. На наш взгляд, именно это устоявшееся еще с конца XIX в., мнение о необходимости возведения железной дороги помешало объективно оценить сложности строительства в условиях 1920–1921 гг. и отказаться от него еще в самом начале реализации проекта. Однако оперативное принятие решения о строительстве железной дороги помешало объективно оценить сложности строительства в условиях 1920–1921 гг. и отказаться от него еще в самом начале реализации проекта.

Приказом председателя Комитета государственных сооружений Г.М. Кржижановского главным инженером по постройке железной дороги Александров Гай – Эмба был назначен А.В. Будасси²³. Он представил проект строительства на утверждение в Управление по сооружению железных дорог Комитета государственных сооружений ВСНХ²⁴, который одобрил его в январе 1920 г., после чего проект в «срочном внеочередном порядке» был передан в СНК²⁵.

Даже после выхода постановления Совета рабочей и крестьянской обороны о постройке дороги предлагались альтернативные проекты ее строительства. Так, согласно телеграмме, полученной В.И. Лениным 30 января 1920 г. от командования Туркестанским фронтом, с военно-стратегической точки зрения более целесообразным виделось строительство железнодорожной линии Уральск – Лбищенск – Гурьев вдоль р. Урал. Телеграмма была передана В.И. Лениным в Управление по сооружению железных дорог Комитета государственных сооружений ВСНХ для сравнения проектов. Управление представило записку, в которой отмечалось, что протяженность строительства обеих линий была практически одинакова, однако возведение железной дороги вдоль извилистой р. Урал было бы сопряжено с большими техническими трудностями и экономическими издержками. Инженеры допускали возможность постройки линии Уральск – Гурьев только до Лбищенска, но далее к нефтяным промыслам в качестве транспортного пути необходимо было использовать р. Урал, что было очень рискованно, так как фактического судоходства и флота, подходящего для транспортировки нефтепродуктов, на реке не существовало. Это ставило под вопрос возможность функционирования всей транспортной линии. Кроме того, железная дорога Уральск – Гурьев имела местное значение,

²⁰ Предписание СНК реввоенсоветам Туркестанского, Юго-Восточного и Южного фронтов от 12 января 1920 г. // Декреты Советской власти. Т. VII. 10 декабря 1919 г. – 31 марта 1920 г. М., 1975. С. 458–459.

²¹ *Сенин А.С.* Управление железнодорожным транспортом России в эпоху войн и революций... С. 212–214.

²² Декрет СНК «О программе железнодорожных работ на 1919–1920 гг.» от 21 января 1919 г. // Декреты Советской власти. Т. 4. 10 ноября 1918 г. – 31 марта 1919 г. М., 1968. С. 304–307.

²³ Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 2259. Оп. 2. Д. 52. Л. 5.

²⁴ Там же. Д. 61. Л. 17.

²⁵ Там же. Л. 22–23.

а связь нефтяных промыслов с Поволжьем открывала возможность для транспортировки нефтепродуктов в центральные районы страны. Однако, по мнению инженеров, трудность при постройке железной дороги заключалась в невозможности доставлять строительные материалы к месту работ в короткие сроки, в связи с чем Управлением был сделан вывод об отсутствии преимуществ строительства линии Уральск – Лбищенск – Гурьев²⁶.

В марте 1920 г. был издан декрет председателя СНК В.И. Ленина, положивший начало строительству нефтепровода Эмба – Саратов. Стройке было присвоено приоритетное государственное значение, а выполнение работ на ней было приравнено «к осуществлению военно-оперативных задач». Выполнение работ, также как и строительство железной дороги, было возложено на Комитет государственных сооружений ВСНХ РСФСР, в структуре которого было создано Специальное строительное управление²⁷. Возведение железной дороги и нефтепровода гарантировала бесперебойную транспортную связь с Урало-Эмбинским нефтяным районом.

Дискуссия в советском правительстве о целесообразности строительства железной дороги и нефтепровода до эмбинских промыслов

Весной 1920 г. в пользу Советской России стала меняться ситуация на фронтах. Красная армия одержала победу над крупными белогвардейскими формированиями на юге страны, в марте советские войска взяли Майкоп и Грозный, а затем под их контроль перешел Бакинский нефтяной район. 28 мая 1920 г. все нефтяные предприятия Баку были повторно национализированы. Восстановление контроля над бакинскими и грозненскими нефтяными промыслами оживило правительственную дискуссию о целесообразности дорогостоящих вложений в строительство.

14 мая 1920 г. на заседании СТО была назначена комиссия для пересмотра вопроса о постройке железнодорожной линии Александров Гай – Эмба, в которую вошли представители от Комитета государственных сооружений, реввоенсовета, Главнефти и др.²⁸ Комиссия подтвердила необходимость возведения железной дороги до эмбинских промыслов.

Вопрос о необходимости строительства нефтепровода обсуждался в финансово-экономическом совете при Комитете государственных сооружений ВСНХ на заседании 3 июля 1920 г. Советом отмечалось следующее. Постройка и эксплуатация нефтепровода могла производиться успешно лишь в случае, если нефтепровод укладывался рядом с существующими путями сообщения, прежде всего с железной дорогой. Однако параллельная постройка железной дороги и эмбинского нефтепровода «является предприятием трудно выполнимым, чрезмерно дорогим и, поэтому, преждевременным»²⁹. Сооружение нефтепровода, по мнению совета, должно было начаться лишь в том случае, если введенная в строй железная дорога не смогла бы обеспечить требуемую пропускную мощность.

Таким образом, возражения финансово-экономического совета при Комитете государственных сооружений касались, в основном, строительства нефтепровода. Ставился вопрос не только о пересмотре решения об укладке эмбинского нефтепровода, но и о выработке специальной стратегии прокладки нефтепроводов, со-

²⁶ Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 2259. Оп. 2. Д. 61. Л. 16–16 об.

²⁷ Декрет СНК «О сооружении нефтепровода от Эмбинского нефтеносного района до г. Саратова» от 17 марта 1920 г. // Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства за 1920 г. М., 1943. С. 150–151; РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 1. Д. 2953. Л. 1.

²⁸ РГАЭ. Ф. 2259. Оп. 2. Д. 61. Л. 78.

²⁹ Там же. Ф. 3429. Оп. 1. Д. 1858. Л. 5 об.

гласованной с общим планом экономического развития страны. В то же время отмечалось, что «постройка железной дороги Александров Гай – Эмба, как удовлетворяющей вопросы текущего момента, должна продолжаться»³⁰.

Сомнения, которые сохранялись в строительном ведомстве, созыв специальных комиссий и продолжавшиеся обсуждения вопросов целесообразности возведения новых коммуникаций заставили контрольные органы обратить внимание на эту проблему. 2 сентября 1920 г. народный комиссариат рабоче-крестьянской инспекции (РКИ) РСФСР под руководством И.В. Сталина направил обращение к председателю ВСНХ А.И. Рыкову с изложением своей позиции по данному вопросу.

Первое, на что обратили внимание в наркомате РКИ, это экономическая обоснованность строительного проекта. Стоимость сооружения железнодорожной линии Александров Гай – Эмба должна была обойтись Советскому государству приблизительно в 3 млрд руб., а нефтепровода – не менее 4,5 млрд руб. Пропускная способность данных транспортных коммуникаций составляла около 25 млн пудов в год, но, по данным Главнефти, среднегодовая добыча по всем скважинам Доссора и Маката составляла около 276 тыс. пудов в год³¹.

Указанные статистические данные свидетельствовали, что реальные объемы нефтедобычи в регионе были ниже пропускной способности возводившихся коммуникаций. Рост добычи в Урало-Эмбинском нефтяном районе был возможен. Но, во-первых, требовались значительные восстановительные работы, так как прошедшие боевые действия причинили значительный ущерб оборудованию нефтяных промыслов. Во-вторых, требовалось изменение системы снабжения промысловых рабочих, сооружение водопровода, увеличение численности квалифицированных рабочих.

Кроме того, устойчивое снижение добычи позволяло сделать предположение о возможном истощении запасов нефти в регионе³². А дальнейший рост добычи мог быть возможен только за счет проведения дополнительных геолого-поисковых работ. Все это также требовало значительных финансовых и временных затрат, поэтому развитие добычи в Бакинском и Грозненском нефтяных районах с их налаженной логистической сетью представлялось наркомату РКИ более перспективным и экономически обоснованным.

Второе, на что указывалось в записке в президиум ВСНХ, – это наличие альтернативных вариантов транспортировки эмбинской нефти, использовавшихся с дореволюционного периода. Имелся нефтепровод, построенный в 1912 г., длиной около 65 км от промыслов Доссора до пристани в Ракуше в устье реки Урал, откуда нефть перевозилась морским путем по Каспию в наливных судах до Астрахани³³. Поэтому целесообразность постройки новых столь дорогостоящих и мощных по пропускной способности коммуникаций вызывала сомнения наркомата РКИ.

Таким образом, наркомат РКИ поддержал позицию финансово-экономического совета Комитета государственных сооружений: железнодорожную линию предлагалось возводить в ускоренном темпе, а постройку нефтепровода отложить до выяснения действительных запасов эмбинских месторождений и условий их добычи³⁴.

Несмотря на все приводимые противниками возведения эмбинских коммуникаций аргументы, в руководстве ВСНХ по-прежнему преобладало мнение о необходимости их скорейшей постройки. На доклад наркома РКИ И.В. Сталина

³⁰ РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 1. Д. 1858. Л. 5 об.

³¹ Там же.

³² Там же.

³³ Там же.

³⁴ Там же. Л. 6.

27 ноября 1920 г. был подготовлен отзыв подведомственной ВСНХ Особой комиссии по сооружению эмбинского нефтепровода. В нем объяснялась специфика строительства возводимых объектов. Нефтепровод Эмба – Саратов, также как и железную дорогу, планировалось сооружать в два этапа. Первый этап включал в себя укладку нитки нефтепровода от промыслов до р. Урал, навстречу линии железной дороги Александров Гай – Эмба. Летом 1921 г. планировалось осуществить смычку нефтепровода и железной дороги в районе р. Урал, что позволило бы в короткие сроки наладить непрерывную транспортировку нефти³⁵.

Кроме того, Особой комиссией ВСНХ выдвигался целый комплекс причин (политических, экономических, логистических), доказывавших целесообразность и перспективность сооружения как железной дороги, так и нефтепровода. Прежде всего говорилось о том, что бакинские нефтяные промыслы после их повторной национализации стали главным источником топлива для советской республики. Но они находились на территории Азербайджанской республики, на тот момент еще не связанной союзным договором. Опыт топливного кризиса, Гражданской войны и интервенции показал руководству страны, что нельзя было базировать экономическую и оборонную системы в одном, отдаленном от центра нефтяном районе, на который не прекращались посягательства со стороны других государств, разжигавших к тому же межнациональные конфликты в регионе.

С этим тезисом сложно не согласиться, тем более что опасения по поводу концентрации нефтяных производств в одном месте подтвердились в годы Великой Отечественной войны, когда недостаточная освоенность других нефтеносных территорий снова поставила армию и военную промышленность в зависимость от кавказских промыслов.

Указывалось и на экономические факторы, связанные с особенностями разработки Урало-Эмбинских месторождений, с их высокими качественными характеристиками добываемой нефти и относительно легким способом ее добычи из-за неглубокого залегания нефтяных пластов.

С начала XX в. осваивалась лишь небольшая часть Урало-Эмбинского нефтяного района – промыслы Доссор и Макат, дававшие около 15–18 млн пудов нефти в год. Согласно исследованиям Главнефти разработка Урало-Эмбинского района предполагалась быстрыми темпами, так как нефть добывалась на глубине около 100 саженей (213 м), в то время как на бакинских промыслах средняя глубина скважин составляла свыше 300 саженей (639 м), а на грозненских – около 500 саженей (1 065 м).

Кроме того, эмбинская нефть содержала в себе большое количество масел и в этом могла соперничать с бакинской нефтью. Традиционно смазочные масла производились только из бакинской нефти, залегавшей на т.н. «старых площадях». В связи с их истощением встала задача поиска других районов с маслянистой нефтью. По заключению Главнефти, масла, производившиеся из эмбинской нефти, могли конкурировать по своим качественным характеристикам с лучшими американскими смазочными маслами³⁶.

Таким образом, освоение Урало-Эмбинского нефтяного района виделось в перспективном ключе, а сеть транспортных коммуникаций была нужна не только для покрытия текущих потребностей в топливе, но и для дальнейшего развития нефтяной промышленности. Позиция наркомата РКИ была подвергнута в ВСНХ критике и по той причине, что низкий уровень нефтедобычи на промыслах в 1918–1919 гг. логично объяснялся не истощением нефтеносных площадей, а тем, что эта

³⁵ РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 1. Д. 1858. Л. 10.

³⁶ Там же. Л. 11.

территория была театром боевых действий и неоднократно переходила из рук в руки.

Существовали и логистические факторы, обосновывавшие целесообразность сооружения дороги Александров Гай – Эмба и нефтепровода. Морской путь транспортировки нефти, на который указывали противники строительства нефтепровода, по мнению ВСНХ, имел ряд серьезных недостатков. И прежде всего речь шла о том, что вывоз нефти с промыслов мог осуществляться исключительно в период навигации, по окончании которой все нефтесклады на промыслах и пристани быстро заполнялись, после чего нефть сливалась в открытые земляные ямы, что ухудшало качество сырья и приводило к дополнительным потерям.

Таким образом, несмотря на возражения противников стройки, в ВСНХ было принято решение о ее продолжении. Но уже с осени 1920 г. докладные записки о выполнении плана работ с места строительства содержали ряд тревожных сигналов: запаздывающее финансирование (в связи с чем по факту к работам приступили только в июне 1920 г.), отсутствие необходимого оборудования (импортных труб, двигателей) и др.³⁷ Отмечались также проблемы снабжения стройки материалами и транспортом. В документах говорилось, в частности:

Круглый лес получен... в количестве 2 % от общей потребности. Топливо совершенно не получено... Предоставлено всего 10 грузовых автомашин, но фактически в распоряжение строительного управления они еще не поступили³⁸.

На схожие проблемы со снабжением материалами, инвентарем, автомобильным и гужевым транспортом при строительстве железной дороги и укладке нефтепровода указывалось в докладной записке председателя Главного комитета государственных сооружений ВСНХ Г.М. Кржижановского, что создавало опасность срыва сроков завершения строительства³⁹. К этому добавлялись сложные социально-бытовые условия жизни рабочих, нехватка пресной воды и частые эпидемии, которые приводили к гибели людей⁴⁰.

В конечном итоге все это вело к пересмотру проекта. 15 апреля 1921 г. была создана специальная комиссия по проверке выполненного объема работ, и по ее результатам 29 апреля 1921 г. принято решение СТО о прекращении строительства и проработке вопроса о приобретении или постройке наливного флота для перевозки нефти с Эмбы через Ракушу на Астрахань⁴¹.

Выводы

Победа большевиков в Гражданской войне привела к укреплению позиции советской власти, вслед за чем встала задача восстановления разрушенной экономики. Итогом боевых действий Красной армии стал возврат потерянных нефтяных месторождений и последующая национализация отрасли и взятие ее под контроль государства. В таких условиях проект строительства транспортных коммуникаций, соединявших Урало-Эмбинский нефтяной район с промышленным центром стра-

³⁷ РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 1. Д. 1859. Л. 54–54 об.

³⁸ Там же. Л. 55 об. – 56.

³⁹ Там же. Д. 2401. Л. 4–6.

⁴⁰ Комарица В.Н. Нефтепровод Эмба – Саратов (1920–1921 гг.): правовые, экономические, организационные и технические решения // Человеческий капитал. 2021. № 7 (151). С. 38. doi: 10.25629/НС.2021.07.02.

⁴¹ Постановление СТО «О прекращении работ по постройке нефтепровода Эмба – Урал – Саратов и по разборке Майкопского нефтепровода» от 29 апреля 1921 г. // Декреты Советской власти. Т. 14. Апрель 1921 г. М., 1997. С. 357–358.

ны, виделся политически и экономически обоснованным мероприятием, на которое были направлены значительные финансовые и людские ресурсы.

Освобождение во время боевых действий 1920 г. других центров нефтедобычи, прежде всего Бакинского нефтяного района, вызвало в правительстве дискуссию об обоснованности больших затрат на строительство железной дороги и нефтепровода для транспортировки эмбинской нефти. Проанализировав позицию как сторонников проекта, так и его противников, отметим, что аргументы с обеих сторон представляются достаточно убедительными. Нельзя также не обратить внимание на позицию ВСНХ и СТО, руководствовавшихся не просто разрешением топливной проблемы, а нацеленных на перспективное развитие нового нефтяного района, расположенного в глубине страны, вдали от границ. Тем не менее, ресурсы для реализации столь масштабных планов у нового руководства страны были весьма ограничены, а ход текущих событий укрепил позиции противников строительства, ставивших под сомнение его целесообразность. На наш взгляд, в числе причин неудачи проекта следует отметить отсутствие у советского правительства на тот момент опыта по реализации столь значимых экономических задач, тем более в сложных военных условиях; недостаточную квалификацию руководителей и дефицит кадров; отсутствие выстроенной системы подготовки и планирования реализации строительства, а также взаимосвязи между всеми частями хозяйственного аппарата, участвовавшими в снабжении стройки.

Проанализированная дискуссия свидетельствует также о том, что советское правительство рассматривало Урало-Эмбинский нефтяной район как возможную альтернативу бакинским и грозненским месторождениям, понимая необходимость мер по разведке и разработке новых перспективных нефтегазоносных площадей. Дальнейшие восстановительные работы и развитие Урало-Эмбинского района положили начало освоению такого крупного региона как Прикаспийская нефтегазоносная провинция.

Поступила в редакцию / Submitted: 06.04.2024

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 23.05.2024

Принята к публикации / Accepted for publication: 27.06.2024

References

- Berdyuzhin, L.B., Mehdizereev, K.B., and Bozakhayeva G.K. “From the history of the Ural – Emba oil region in the early 20th century.” *European Journal of Natural History*, no. 6 (2013): 78–79.
- Berdyuzhin, L.B., Mirbolatov, S.M., Amanbaeva, Zh.K., and Satimova, K.K. “Istoriia stanovleniia i razvitiia nefiianoi promyshlennosti Kazakhstana [History of Formation and Development of the Oil Industry of Kazakhstan].” *Nauchnyi al'manakh* 100, no. 2-1 (2023): 87–98 (in Russian).
- Bodrova, E.V., and Kalinov, V.V. “K istorii utverzheniia dekreta o natsionalizatsii nefiianoi promyshlennosti [On the History of the Approval of the Decree on the Nationalization of the Oil Industry].” *Pravo i obrazovanie*, no. 11 (2020): 124–134 (in Russian).
- Bodrova, E.V., and Kalinov, V.V. “Nefiianaia otrasl' SSSR v kontse 1920-kh – 1930-e gg.: protivorechivye rezul'taty razvitiia [Oil Industry of USSR in Late 1920s – 1930s: Conflicting Development Results].” *Nauchnyi dialog*, no. 7 (2020): 314–327 (in Russian), <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2020-7-314-327>
- Bodrova, E.V., and Kalinov, V.V. “Polozhenie v nefiianoi otrasli nakanune Velikoi Otechestvennoi voiny: dostizheniia i proshchety [Situation in Oil Industry on Eve of World War II: Achievements and Miscalculations].” *Nauchnyi dialog*, no. 11 (2021): 299–314 (in Russian), <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2021-11-299-314>
- Bodrova, E.V., and Kalinov, V.V. “Projects of Mobilization of Oil Resources for the Needs of Forced Industrialization.” *Modern History of Russia* 12, no. 2 (2022): 385–395 (in Russian), <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2022.208>
- Bodrova, E.V., Kalinov, V.V., and Gusarova, M.N. *Evolutsiia gosudarstvennoi promyshlennoi politiki v SSSR i Rossiiskoi Federatsii* [Evolution of State Industrial Policy in the USSR and the Russian Federation]. Moscow: REGENS Publ., 2014 (in Russian).

- Igolkin, A.A. “Algemba: nefteprovod v nebytie [Algemba: oil pipeline into oblivion].” *Ekonomicheskii zhurnal*, no. 1 (2001): 5–34 (in Russian).
- Igolkin, A.A. “Otechestvennaia nefianaia promyshlennost' v pervoi treti XX v. [Domestic oil industry in the first third of the XX century].” *Trudy Instituta rossiiskoi istorii RAN*, no. 3 (2002): 139–156 (in Russian).
- Igolkin, A.A. “Zagadka Algemby [The riddle of Algemba].” *Rodina*, no. 10 (2008): 54–60 (in Russian).
- Komaritsa, V.N. “Nefteprovod Emba-Saratov (1920–1921 gg.): pravovye, ekonomicheskie, organizatsionnye i tekhnicheskie resheniia [Emba-Saratov Oil Pipeline (1920–1921): Legal, Economic, Organizational and Technical Solutions].” *Chelovecheskii kapital* 151, no. 7 (2021): 31–44 (in Russian), <https://doi.org/10.25629/HC.2021.07.02>
- Medeubaev, E.I. “Mekhanizmy i praktiki realizatsii trudovoi natural'noi povinnosti v epokhu ‘voennogo kommunizma’ v Stepnom krae i Turkestane v 1918–1921 godakh [Mechanisms and Practices of the Implementation of Natural Labor Conscription in the Era of ‘War Communism’ in the Steppe Region and Turkestan in 1918–1921].” Rynkov, V.M., ed. *Grazhdanskaia voina v Rossii: problemy vykhoda, istoricheskie posledstviia, uroki dlia sovremennosti: sbornik nauchnykh trudov* [The Civil War in Russia: problems of exit, historical consequences, lessons for the present: a collection of scientific papers], 132–147. Novosibirsk: Parallel' Publ., 2022 (in Russian), <https://doi.org/10.31518/978-5-98901-255-8-132-147>
- Mukhitov, K.S. “How Oil Pipelines were Built in the Ural-Embinsky District.” *Issues of Oriental Studies*, no. 2 (2023): 27–34 (in Kazakh), https://doi.org/10.52754/16948653_2023_2_4
- Mukhitov, K.S. “The history of the construction of ‘Alegmba’.” *Bulletin of BKU* 76, no. 4 (2019): 432–438 (in Kazakh).
- Mukhtarov, A.K. “Development of the Ural-Emba oil basin (1920–1940),” PhD thesis in History, Alma-Ata State University named after Abay, 1993 (in Russian).
- Nadirov, N.K. “Istoriia stanovleniia neftegazovogo kompleksa Kazakhstana [History of the formation of the oil and gas complex of Kazakhstan].” *Neftyanoe khozyaistvo*, no. 7 (2003): 26–28 (in Russian).
- Rysbekov, T.Z., and Nariman, A.B. “Penetration of foreign capital into the oil industry of Western Kazakhstan during the First World War: history and issues.” *Bulletin of the Karaganda university. History. Philosophy series* 97, no. 1 (2020): 122–127 (in Kazakh).
- Sedykh, E.M. “Neftianaia promyshlennost' Rossii posle Pervoi mirovoi voiny [Petroleum of Russia after the First World War].” *Ekonomika i sotsium: sovremennye modeli razvitiya*, no. 4 (2012): 31–58 (in Russian).
- Senin, A.S. “Management of Russian railway transport in the era of wars and revolutions (1914–1922),” PhD diss. in History, Russian State University for the Humanities, 2006 (in Russian).
- Temirgaliev, K. “V.I. Lenin o nashei nefianoii Embe [V.I. Lenin about Our Oil Emba].” *Prikaspiiskaia kommuna* 7499, no. 65 (1960): 1.

Информация об авторе / Information about the author

Юлия Геннадьевна Ещенко, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Центра изучения истории Нижнего Поволжья, Астраханский государственный университет имени В.Н. Татищева; 414056, Россия, Астрахань, ул. Татищева, 20а; pushistik_yuliya@mail.ru; SPIN-код: 8136-5496; <https://orcid.org/0000-0002-1207-327X>

Yuliya Gennadievna Eshchenko, PhD in History, Senior Research Fellow of the Center for the Study of the History of the Lower Volga Region, Astrakhan State University named after V.N. Tatischev; 20a Tatischev St., Astrakhan, Russia, 414056; pushistik_yuliya@mail.ru; SPIN-code: 8136-5496; <https://orcid.org/0000-0002-1207-327X>