



ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И ИНФРАСТРУКТУРНОЕ РАЗВИТИЕ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ  
ECONOMIC AND INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF RUSSIAN REGIONS

<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2025-24-3-376-388>  
EDN: OQDQTO

*Научная статья / Research article*

**Нефтяная промышленность как фактор расширения  
транспортной инфраструктуры Волго-Каспийского региона  
в последней трети XIX – начале XX в.**

**Юлия Геннадьевна Ещенко** 

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

✉ [pushistik\\_yuliya@mail.ru](mailto:pushistik_yuliya@mail.ru)

**Аннотация:** Исследуется влияние российской нефтяной промышленности на развитие Волго-Каспийского транспортного коридора в последней трети XIX – начале XX в. Констатируется, что в пореформенный период, благодаря возникновению рынка свободной рабочей силы, появилась возможность для развития предпринимательства и предпринимательской инициативы. С опорой на комплекс законодательных документов и архивных материалов, часть из которых впервые вводится в научный оборот, охарактеризованы основные направления государственной политики в сфере нефтяной промышленности в исследуемый период; раскрыта взаимозависимость между объемами нефтедобычи и быстрым развитием портов Волго-Каспийского транспортного коридора; оценено влияние научно-технического прогресса на успешное развитие нефтяной промышленности и логистической инфраструктуры региона; выявлены изменения в территориально-транспортной структуре Волго-Каспийского транзитного маршрута в последней трети XIX – начале XX в. В рамках теории организационно-экономических механизмов автор приходит к выводу, что модернизационные процессы в нефтяной промышленности в последней трети XIX – начале XX в. способствовали позитивной трансформации и усложнению инфраструктуры Волго-Каспийского региона. Это выразилось в быстром освоении новых видов транспорта и создании новых транспортных магистралей, в изменении номенклатуры товаров в традиционном грузообороте, росте экономической рентабельности как транспорта, так и грузоперевозок, расширении рынков сбыта товаров, начале сращивания нефтяного производственного и торгово-транспортного капиталов и их участия в развитии стратегически важных отраслей экономики.

**Ключевые слова:** Астраханский транспортный узел, Бакинский нефтяной район, Черный Городок, братья Мирзоевы, Съезд нефтепромышленников, государственная нефтяная политика

**Заявление о конфликте интересов:** Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

**Финансирование:** Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 25-28-00920), <https://rscf.ru/project/25-28-00920/>. Название проекта: «Организационно-экономический механизм трансформации Волго-Каспийского транзитного маршрута в период первой российской индустриализации (середина XIX – начало XX в.)». Руководитель: Ю.Г. Ещенко.

**Для цитирования:** *Ещенко Ю.Г.* Нефтяная промышленность как фактор расширения транспортной инфраструктуры Волго-Каспийского региона в последней трети XIX – начале XX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2025. Т. 24. № 3. С. 376–388. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2025-24-3-376-388>

© Ещенко Ю.Г., 2025



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

# Oil Industry as a Factor in the Expansion of the Transport Infrastructure of the Volga-Caspian Region in the Last Third of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century

Yuliya G. Eshchenko 

Astrakhan Tatishchev State University, Astrakhan, Russia

✉ pushistik\_yuliya@mail.ru

**Abstract:** In their study, the author considers the influence of the Russian oil industry on the development of the Volga-Caspian transport corridor in the last third of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century. Within their text, they illustrate that in the post-reform period, due to the emergence of a free labor market, an opportunity arose for the development of entrepreneurship and entrepreneurial initiative. Based on a set of legislative documents and archival materials, some of which are introduced into scientific use for the first time, the author characterizes the main directions of the state policy in the oil industry in the period under study. They reveal in their text the interdependence between oil production volumes and the rapid development of the ports of the Volga-Caspian transport corridor, and the influence of scientific and technological progress on the successful development of the oil industry. In addition, the logistics infrastructure of the region is assessed as well as the changes in the territorial and transport structure of the Volga-Caspian transit route in the last third of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century. Within the framework of the theory of organizational and economic mechanisms, the author comes to the conclusion that the modernization processes in the oil industry in the last third of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century contributed to a positive transformation and complication of the infrastructure of the Volga-Caspian region. This transformation was expressed in the rapid development of new types of transport and the creation of new transport routes, a change in the range of goods in traditional cargo turnover, and an increase in the economic profitability of both transport and freight traffic. In addition, the expansion of markets for goods and the beginning of the merging of oil production and trade and transport capital and their participation in the development of strategically important sectors of the economy showed the benefit of this transition.

**Keywords:** Astrakhan transport hub, Baku oil region, Black Town, Mirzoyev brothers, Congress of oil industrialists, state oil policy

**Conflicts of interest:** The author declares no conflicts of interest.

**Funding:** The study was carried out with financial support from the Russian Science Foundation (project № 25-28-00920), <https://rscf.ru/project/25-28-00920/>. Project title: “Organizational and economic mechanism of transformation of the Volga-Caspian transit route during the period of the first Russian industrialization (middle 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century).” Supervised by Yuliya G. Eshchenko.

**For citation:** Eshchenko, Yu.G. “Oil Industry as a Factor in the Expansion of the Transport Infrastructure of the Volga-Caspian Region in the Last Third of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century.” *RUDN Journal of Russian History* 24, no. 3 (August 2025): 376–388. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2025-24-3-376-388>

## Введение

*Актуальность.* Волго-Каспийский транзитный маршрут, связывавший территории Прикаспия с европейской частью России, оформился еще в рамках торгового пути «из варяг в персы». Научно-технический прогресс, процессы индустриализации российской экономики, ярко проявившиеся в пореформенный период благодаря складыванию рынка свободной рабочей силы, рост предпринимательской инициативы способствовали существенному увеличению объемов грузовых перевозок по данному маршруту в последней трети XIX – начале XX в.

Немаловажным фактором в расширении и трансформации транспортной инфраструктуры Волго-Каспийского маршрута стало возникновение и бурный подъем нефтяной промышленности, сконцентрированной в Прикаспийском регионе – Бакинского, Грозненского и Эмбинского нефтяных районов. Поиск крупными

нефтепромышленными фирмами наиболее оптимальных и дешевых способов транспортировки нефтепродуктов, постоянно увеличивавшийся объем перевозок нефти способствовал трансформации традиционных методов транспортировки в Волго-Каспии. Произошла массовая замена парусного флота паровым, впервые в мировой истории транспорта на Каспийском море появился новый тип судов, специализировавшихся на наливной перевозке нефти и нефтепродуктов – танкеры. Также для обеспечения перемещения больших объемов нефти от промыслов к заводам и от заводов к пристаням возводились первые в стране трубопроводы, расширялась сеть железных дорог, модернизировалась портовая и дорожная инфраструктура и прочее.

*Степень изученности проблемы.* Транспортная сеть Волго-Каспийского региона в составе ее морского, речного, железнодорожного и трубопроводного сегментов уже становилась предметом научного изучения.

Научно-технические и экономические причины развития частных морских грузоперевозок нефтепродуктов Закавказья, конкуренция российского и иностранного капитала в отрасли, а также влияние на нефтяной транзит пространственно-географической специфики России, требовавшей создания логистических коридоров значительной протяженности, анализировались коллективом ученых Российского государственного университета нефти и газа имени И.М. Губкина<sup>1</sup>. Развитие морского и железнодорожного транспорта Закавказского края охарактеризовано в статьях А.А. Гусейновой, А.М. Исмаиловой<sup>2</sup>; русско-иранские экономические отношения, торговое судоходство по Каспийскому морю и возведение портовой инфраструктуры рассматривались Г.Г. Корноуховой<sup>3</sup>; основные этапы развития нефтедобывающей отрасли в контексте модернизационных процессов, возникновения новых видов транспортировки, в том числе трубопроводной рассмотрены в работе А.А. Матвейчука<sup>4</sup>.

Новым структурным элементом Волго-Каспийского транзитного маршрута в рассматриваемый период стало создание трубопроводной инфраструктуры для перекачки нефти на дальние расстояния. Историками рассмотрено строительство первых российских трубопроводов и их функциональные и технические особенности

<sup>1</sup> *Карцхия А.А., Тыртычный С.А., Смирнов М.Г., Жулидова М.Д.* Танкерные перевозки нефти и предпринимательская конкуренция в России на рубеже XIX и XX вв.: историческая ретроспектива и современные оценки // *Былые годы*. 2021. № 16. С. 1381–1398. <https://doi.org/10.13187/bg.2021.3.1381>; EDN: URWLNА; *Карцхия А.А., Тыртычный С.А., Смирнов М.Г., Долгих М.Г.* Становление нефтяной отрасли России в XIX в.: исторический опыт и современные оценки // *Былые годы*. 2020. № 58. С. 2471–2484. <https://doi.org/10.13187/bg.2020.4.2471> EDN: OBLDPQ

<sup>2</sup> *Гусейнова А.А., Исмаилова А.М.* Транспортная система Апшеронского нефтепромышленного района в условиях социально-экономической трансформации Закавказского края в последней четверти XIX – начале XX вв. // *Современная научная мысль*. 2021. № 4. С. 39–44. <https://doi.org/10.24412/2308-264X-2021-4-39-44> EDN: VFMENK; *Исмаилова А.М.* К вопросу о роли Бакинской таможни в развитии российско-иранских торговых отношений в XIX – начале XX вв. // *История науки и техники*. 2022. № 5. С. 20–29. <https://doi.org/10.25791/intstg.5.2022.1354> EDN: АНJMYS

<sup>3</sup> *Корноухова Г.Г.* Российские экспортеры в Иран vs закавказский транзит европейских товаров в начале 1880-х гг. // *Вестник Российского университета дружбы народов*. Серия: История России. 2022. Т. 21. № 4. С. 556–567. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-4-556-567> EDN: DMQWPE; *Корноухова Г.Г.* Монополизация товаро-пассажирского судоходства на Каспийском море на рубеже XIX–XX вв. // *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. 2022. № 3. С. 14–19. [https://doi.org/10.54398/1818510X\\_2022\\_3\\_14](https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_3_14) EDN: DRKVPI; *Корноухова Г.Г.* Обсуждение проекта строительства Энзелийского порта в Персии в государственных ведомствах Российской империи на рубеже XIX–XX вв. // *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. 2024. № 4. С. 75–85. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2024.81.4.007> EDN: YBZOVX

<sup>4</sup> *Матвейчук А.А.* Очерки истории нефтяной промышленности России. М., 2000.

в сравнении с американским опытом транспортировки нефти<sup>5</sup>. Отдельно стоит отметить исследования по правительственным и общественным дискуссиям конца XIX в. относительно типа проектировавшегося магистрального трубопровода Баку – Батуми. Выбор между возведением нефтепровода или керосинопровода являлся показателем дальнейшей экономической стратегии развития нефтяной промышленности России, ориентированной, соответственно, на вывоз сырья или продуктов нефтепереработки<sup>6</sup>.

Зарубежные исследователи также неоднократно обращались к проблемам организации нефтеперевозок в исторической ретроспективе. Сложностям организации транспортировки нефтепродуктов и глобальной конкурентной борьбе между ведущими корпорациями посвящено исследование американского экономиста Д. Ергина<sup>7</sup>, основанное на богатом фактологическом и статистическом материале. Китайские ученые из Цзилиньского университета анализировали значение волжского торгового пути для внутреннего транзита товаров, отмечая постепенное ослабление лидирующей роли речных перевозок в связи с распространением железнодорожного транспорта<sup>8</sup>.

Тем не менее, стоит констатировать, что несмотря на наличие значительного числа исследований по истории становления транспортировки нефти в пореформенный период, проблема влияния нефтяной промышленности на развитие отдельных логистических коридоров с опорой на теорию организационно-экономических механизмов еще не стала предметом специального рассмотрения историков.

Поэтому *целью исследования* является раскрытие значения нефтяной промышленности как важного фактора развития транспортной инфраструктуры Волго-Каспийского региона в последней трети XIX – начале XX в.

*Источниковая база.* В качестве источниковой базы исследования привлекались опубликованные и архивные документы. В их числе – законодательные и нормативно-правовые акты, содержащиеся в «*Полном собрании законов Российской империи*», «*Собрании узаконений и распоряжений правительства, издаваемом при правительствующем Сенате*», в которых раскрывается законодательная основа деятельности нефтяных и транспортных компаний, развивавших Волго-Каспийский транспортный коридор в период индустриализации России последней трети XIX – начала XX в.

Делопроизводственные и статистические источники выявлены в фонде «Астраханской конторы нефтепромышленной фирмы „Товарищество Братьев Нобель“» (Ф. 35) Государственного архива Астраханской области. В них представлена информация о судах, использовавшихся для транспортировки нефти и нефтепродуктов по Каспийскому морю из Баку в Астрахань; циркуляры и распоряжения правления

<sup>5</sup> Карцхия А.А., Тыртычный С.А., Смирнов М.Г., Долгих М.Г. Трубопроводные поставки нефти в России на рубеже XIX–XX вв.: историческая ретроспектива и современные оценки // *Былые годы*. 2022. № 17. С. 812–823. <https://doi.org/10.13187/bg.2022.2.812> EDN: OAMWYW

<sup>6</sup> Бодрова Е.В. Строительство Каспийско-Черноморского трубопровода: выбор экономической стратегии развития России во второй половине XIX в. // *Вестник Томского государственного университета. История*. 2018. № 54. С. 10–16. <https://doi.org/10.17223/19988613/54/2> EDN: XYTROP; Красивская В.Н. Роль Императорского русского технического общества в модернизации нефтяной отрасли страны во второй половине XIX – начале XX в. // *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. 2018. № 3. С. 35–40.

<sup>7</sup> Ергин Д. Добыча: Всемирная история борьбы за нефть, деньги и власть. М., 2018.

<sup>8</sup> Гуансян Ч. Перевозка основных товаров по Волге и экономическое развитие России в период новой истории (1850–1913 гг.) // *Экономическая история: ежегодник*. 2021. Т. 2020. С. 21–57; Чжан Г. Роль Волжского водного пути в российской торговле зерном и лесом во второй половине XIX – начале XX в. // *Российская история*. 2021. № 3. С. 41–50. <https://doi.org/10.31857/S086956870015461-8> EDN: QMMQTJ

Товарищества об объемах, сроках отправки грузов и их местах назначения; переписка главной конторы товарищества с астраханской транспортной конторой, отчеты о перевозках нефтегрузов и т.д.

*Методологической основой работы*, помимо традиционных для исторической науки принципов историзма, системности и объективности и специально-исторических методов, является теория анализа самоорганизации и регулирования экономической системы, в рамках которой развитие отечественной нефтяной промышленности и Волго-Каспийского транзитного маршрута рассматриваются как взаимосвязанные элементы единого организационно-экономического механизма. Под организационно-экономическим механизмом применительно к конкретному историческому исследованию, с учетом наработок зарубежных<sup>9</sup> и отечественных<sup>10</sup> ученых в области теории и методологии самоорганизации экономических систем, нами понимается система методов регулирования и взаимозависимых экономических элементов, которые за счет внутренних связей обеспечивают устойчивое экономическое развитие в конкретных исторических условиях. Основным показателем эффективности данного механизма является экономический рост, а характерными признаками служат: государственная политика в области регулирования различных сфер промышленности, включая нефтяную; системы взаимозависимых и влияющих друг на друга элементов (различные отрасли промышленности, транспорт, финансовый сектор и т.д.); движущая сила в форме модернизационных процессов, способствовавших развитию экономики в пореформенный период; четкая хронологическая и территориальная локализация.

### **Основные направления государственной политики России в сфере нефтяной промышленности в пореформенный период**

Нефтяная промышленность с ее высокими доходами, концентрацией крупного капитала и возможностями выхода на мировой торговый рынок в пореформенный период являлась немаловажным источником для государственного бюджета. В свою очередь, модернизация экономики и внедрение достижений научно-технического прогресса было невозможно без продукции нефтяной промышленности.

Одним из основных направлений в сфере нефтяной промышленности стало создание условий для возникновения многочисленных акционерных обществ и товариществ, которые не только разрабатывали нефтеносные участки и занимались переработкой сырья, но и осуществляли транспортировку нефтепродуктов.

В мае 1879 г. было создано «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель», представлявшее собой концентрацию имущества и капиталов учредителей паевого общества в нефтяной промышленности (нефтепромыслов, буровых скважин, нефтеперегонных заводов, нефтепровода, нефтехранилищ и др.) и которое стало крупнейшим нефтепромышленным объединением в России пореформенного периода. Основным капитал Товарищества составлял 2 млн руб. Помимо непосредственной нефтедобычи и нефтепереработки оно осуществляло также транспортировку нефтегрузов, для чего имело «собственные пароходы, парусные суда, баржи и другие перевозные средства, а также железнодорожные вагоны»<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> Hurwicz L., Reiter S. *Designing Economic Mechanisms*. Cambridge, 2006. DOI: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511754258>; Myerson R.B. *Probability Models for Economic Decisions*. Belmont, 2005.

<sup>10</sup> Прокофьева Т.Ю. Теория и методология анализа самоорганизации и регулирования экономической системы: Дис. ... д.э.н. Северо-Кавказский государственный технический университет, Ставрополь, 2005.

<sup>11</sup> Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗРИ). СПб., 1881. Собр. 2. Т. 54. Ч. 1. № 59648. С. 392.

Еще одно крупное производственное объединение – фирма «Каспийское товарищество» – возникло в 1886 г. Данное нефтепромышленное и торговое общество создавалось для управления работой керосинового завода близ г. Баку и нефтяных промыслов. В собственность общества были обращены пристани напротив керосинового завода в Черном Городке (пригород г. Баку, где было сосредоточено нефтяное производство), ветви нефтепровода от разных промыслов к станции узкоколейной железной дороги в поселке Сабунчи и пр.<sup>12</sup>

В структуре имущества нефтепромышленного и торгового «Товарищества братьев Мирзоевых и К<sup>о</sup>», учрежденного 24 января 1886 г., помимо нефтедобывающих промыслов значились транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры. Товариществу принадлежал нефтепровод, проложенный от Балаханской площади до завода в г. Баку с ответвлением к Черному Городку протяженностью около 23,5 км со станциями, машинами, паровыми насосами, а также территория в Черном Городке, отведенная городом Баку семье Мирзоевых за особую плату для обустройства пристани, четыре морские парусные шхуны «Москва», «Арсений», «Пруссия» и «Сан-Дадаш» и пр.<sup>13</sup>

Таким образом, представители частного капитала вносили свой вклад не только в непосредственное развитие нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей отраслей промышленности, но и являлись активными участниками строительства новых пристаней, обустройства портовой инфраструктуры, а также финансировали возведение первых нефтепроводов местного значения, осуществлявших в рамках одной фирмы связь промыслов с перерабатывающими заводами.

Так как нефтепромыслы и перерабатывающие предприятия находились в частных руках, другим направлением государственной нефтяной политики стало регулирование развития нефтяной отрасли посредством содействия частному капиталу. Государство стремилось стимулировать нефтепромышленников, поддерживая их протекционистскими тарифами, льготами, допуская к обсуждению проблем развития нефтяной отрасли с помощью создания общественных органов, решения которых принимались во внимание правительством при рассмотрении законопроектов в данной сфере. Примером одного из таких постановлений является отмена пошлины на жесть, ввозившуюся в Россию из-за границы и использовавшуюся при изготовлении тары для импорта керосина. Листовое железо впускали на внутренний рынок беспошлинно при условии предоставления покупателем залога в размере пошлины. Если по истечении определенного времени таможня не фиксировала вывоза нефтепродуктов в изготовленных из жести емкостях, то взамен залога требовалась пошлина, либо он изымался. В случае использования жести по планировавшемуся назначению залог возвращался промышленнику<sup>14</sup>.

С 1884 г. начал функционировать общественный орган в сфере нефтяной промышленности – съезд нефтепромышленников. Комитет министров предоставил министру государственных имуществ право созывать «когда и где это окажется удобным» съезды нефтепромышленников с участием местных горных чиновников и представителей железнодорожных управлений и пароводных обществ, занимавшихся перевозкой нефти, для обсуждения вопросов, касавшихся развития и проблем нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих производств<sup>15</sup>.

<sup>12</sup> ПСЗРИ. СПб., 1888. Собр. 3. Т. 6 (1886). № 3939. С. 441.

<sup>13</sup> Устав нефтепромышленного и торгового товарищества братьев Мирзоевых и К. Тифлис, 1895. С. 4–7.

<sup>14</sup> ПСЗРИ. СПб., 1888. Собр. 3. Т. 6 (1886). № 3950. С. 446.

<sup>15</sup> ПСЗРИ. СПб., 1887. Собр. 3. Т. 4 (1884). № 2007. С. 47.

Государство было заинтересовано в укрупнении нефтяных производств, расширении поисковых и разведочных работ, включении новых площадей в систему промысловой нефтегазразработки. В 1899 г. была отменена статья Горного устава, запрещавшая предоставление одному нефтепромышленнику двух нефтеносных площадей на расстоянии менее двух верст (около 2,1 км) между ними, то есть теперь предприниматели могли арендовать значительные площади потенциально нефтеносных земель<sup>16</sup>. Параллельно были ужесточены меры к нефтепромышленникам в плане освоения взятых в аренду участков. В 1900 г., сначала в порядке эксперимента на срок до 1903 г., для каждого нефтеносного участка, сдававшегося с торгов, был установлен срок (не более трех лет), в течение которого на нем должна была быть начата добыча нефти. Также устанавливалась минимальная величина проходки скважин при разведочном бурении. При несоблюдении данных пунктов или при наличии перерыва в нефтедобыче более чем на год нефтеносный участок возвращался в казну<sup>17</sup>. Позже временные правила, показавшие свою эффективность, продлевались в 1903<sup>18</sup> и 1906 гг.<sup>19</sup>, а в 1907 г. были установлены бессрочно<sup>20</sup>.

Таким образом, была сформирована законодательная база и сформулированы основные принципы разработки нефтеносных земель. Государственная политика в сфере нефтяной промышленности в анализируемый период была направлена на стимулирование предпринимательства, создание условий для привлечения частного капитала, финансовую поддержку активных нефтепромышленников посредством льгот. Крупный капитал активно взаимодействовал с государственным аппаратом и имел легальную возможность для лоббирования своих интересов в правительстве. Благодаря подъему нефтяной промышленности возросла роль и произошло территориальное расширение Волго-Каспийского транспортного коридора.

### **Взаимосвязь объемов нефтедобычи и показателей работы портов Волго-Каспийского транзитного коридора**

Рост показателей нефтяной отрасли и расширение транспортной инфраструктуры Волго-Каспийского транзитного коридора являлись составляющими единого организационно-экономического механизма. Наиболее ярко их взаимозависимость можно проследить на примере работы важнейшего порта Волго-Каспийского пути – Астрахани, который являлся транзитным пунктом для прибывавших по морю грузов из Баку, Гурьева и Петровска, направлявшихся далее на север по Волге или железной дороге (от Царицына).

Статистические ежегодные показатели второй половины XIX в. не всегда позволяют составить полную картину нефтяного транзита. Так, по поручению астраханского губернатора Н.Н. Биппена на старшего чиновника особых поручений Арищенко (в источнике инициалы не указаны – *Ю.Е.*) была возложена задача сбора сведений о количестве и распределении нефти, привозимой в 1871–1873 гг. в Астрахань из Баку и других каспийских портов. Однако выполнить поручение губернатора чиновнику не удалось: он собрал данные только о количестве привезенных нефтепродуктов в таре (бочках, бочонках, бурдюках). Ни в городской управе, ни в астраханской таможне, ни в астраханском порту не имелось сведений о том, откуда они

<sup>16</sup> ПСЗРИ. СПб., 1902. Собр. 3. Т. 19 (1899). Ч. 1. № 16561. С. 180.

<sup>17</sup> ПСЗРИ. СПб., 1902. Собр. 3. Т. 20 (1900). Ч. 1. № 18866. С. 794.

<sup>18</sup> ПСЗРИ. СПб., 1905. Собр. 3. Т. 23 (1903). Ч. 1. № 22975. С. 525.

<sup>19</sup> ПСЗРИ. СПб., 1909. Собр. 3. Т. 26 (1906). Ч. 1. № 27864. С. 528.

<sup>20</sup> ПСЗРИ. СПб., 1910. Собр. 3. Т. 27 (1907). № 29507. С. 529.

привозились в Астрахань, следовали дальше или оставались для продажи на астраханском рынке, осуществлялся ли привоз нефтепродуктов наливом в трюмах судов?<sup>21</sup>

Согласно статистическим данным, представленным в региональной периодической печати, объем прошедших транзитом нефтепродуктов через астраханский порт выражался в следующих показателях: за 1871–1887 гг. – 200 млн пудов черных и 100 млн пудов светлых нефтепродуктов, за 1888–1901 гг. – 2 372 млн пудов темных и 400 млн пудов светлых нефтепродуктов<sup>22</sup>. Более точные сведения по годам имеются с начала XX в. (см. табл.)

**Объем транзита нефтегрузов через астраханский порт в начале XX в.**

Годы	Темные нефтепродукты, млн пудов	Светлые нефтепродукты, млн пудов
1902	353	40
1903	292,6	48,9
1904	277,7	54,3
1905	261,7	42,2
1906	211,9	40,1
1907	241,7	51,2
1908	221,7	44,8
1909	229,9	49
1910	234,3	48,5
1911	250,8	52,2
1912	214,6	53,6
1913	214,8	54,8
1914	192,8	51,8
1915	267,8	51,9
1916	288,2	49
1917	234,1	47,5

**Источник:** Составлено Ю.Г. Ещенко на основе материалов: Малов А. Транзит нефтепродуктов в Астраханском крае до и после революции и наливная система перевозки // Наш край. 1926. № 1. С. 32–33.

Как видно из данной таблицы, самые большие объемы фиксировались в первые годы XX в. Максимальные показатели транзита объясняются соответственно максимальным объемом нефтедобычи. Так, в 1901 г. в нефтяных районах Российской империи было добыто свыше 707,2 млн пудов нефти, что было больше мировой добычи нефти. В 1901 г. нефтедобыча в США равнялась 516 млн пудов, в Галиции – 27,6 тыс. пудов, в Румынии – 16,5 тыс. пудов, в Нидерландской Индии (Зондские острова) – 39 тыс. пудов., в Западной Индии – 11,3 тыс. пудов и в Японии – 8,8 тыс. пудов<sup>23</sup>. Но с 1903 г. добыча в России и, соответственно, транзит постепенно шли на убыль. Частично это объясняется тем фактом, что с 1902 г. в Бакинском нефтяном районе стало отмечаться истощение запасов нефти на старых площадях, а новые участки разрабатывались и вводились в эксплуатацию медленно<sup>24</sup>.

Следующее снижение объемов транзита отмечается с 1905–1906 г., что было связано с забастовками в 1904 г., событиями армяно-азербайджанского конфликта

<sup>21</sup> Государственный архив Астраханской области (далее – ГААО). Ф. 94. Оп. 1. Т. 2. Д. 3565. Л. 5–6.

<sup>22</sup> Малов А. Транзит нефтепродуктов в Астраханском крае до и после революции и наливная система перевозки // Наш край. 1926. № 1. С. 32.

<sup>23</sup> Першке С. и Л. Русская нефтяная промышленность, ее развитие и современное положение в статистических данных. Тифлис, 1913. С. 72–73.

<sup>24</sup> ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 107–108.

1905 г. в Баку, когда часть нефтепромыслов и нефтехранилищ подверглась разгрому и пожарам<sup>25</sup>. Некоторые исследователи проводят параллель между этническими междоусобицами и потерей Россией статуса мирового лидера нефтяной промышленности, отмечая в числе причин событий 1905 г. не только межнациональные противоречия, но и иностранный фактор, заинтересованность стран-конкурентов в подрыве нефтяной индустрии страны, сосредоточенной в тот момент по большей части в Бакинском нефтяном районе, и в расшатывании внутриполитической обстановки в период Первой русской революции<sup>26</sup>.

Некоторый рост объемов нефтеперевозок был отмечен в 1910–1911 гг., но это все равно было ниже показателей начала XX в. Когда началась Первая мировая война, вызов нефтепродуктов за границу решением правительства был прекращен, поэтому логично было предположить, что существенно должны были вырасти объемы внутреннего транзита нефти и нефтепродуктов. Однако увеличение было весьма незначительным и, в основном, за счет выработки осветительных и смазочных масел. Объясняется это тем, что во время войны техническое состояние отрасли стало ухудшаться: оборудование изнашивалось и устаревало; добыча нефти и объемы разведочного бурения сокращались. Выросла также стоимость техники и расходных материалов, поскольку прекратился их импорт. Многие машиностроительные заводы перешли тогда на выпуск оборонной продукции, сократив производство необходимых для ремонта и промысловых работ инструментов.

### **Влияние модернизационных процессов на развитие нефтяной промышленности и логистической инфраструктуры Волго-Каспийского транспортного коридора**

Модернизация являлась главной движущей силой для расширения транспортной сети Волго-Каспийского транспортного коридора. Быстрый рост бакинской нефтяной промышленности, активизация предпринимательской деятельности, создание новых товариществ и акционерных обществ поставили задачу вывоза больших объемов нефти и нефтепродуктов. Водный путь по Каспийскому морю и далее вверх по Волге для снабжения топливом отечественной промышленности и населения керосином стал самым дешевым и быстрым способом, особенно с началом эксплуатации нефтеналивных судов.

Со времени начала промышленной разработки нефтяных месторождений в середине XIX в. и последовавшего развития нефтеперерабатывающей промышленности перевозка сырой нефти, мазута, керосина и других нефтепродуктов по Каспийскому морю производилась в бочках. От Баку до астраханского рейда перевозка осуществлялась на парусных шхунах, а от рейда до Астрахани и дальше вверх по Волге – на баржах. Этот способ перевозки имел ряд негативных моментов: во время ожидания перегрузки на рейде в открытом море шхуны нередко попадали в шторм; бочки при транспортировке давали течь и светлые нефтепродукты быстро улетучивались. Значительную статью расходов составлял фрахт за тару для перевозки нефтепродуктов, а так как спрос на бочки вырос, то и стоили они недешево. Все это влияло на конечную стоимость продукта, в особенности керосина, и препятствовало его широкому распространению на рынке.

<sup>25</sup> ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 194.

<sup>26</sup> Джаббаров Ф.Р. Армяно-азербайджанский конфликт в феврале 1905 г. и его влияние на бакинскую нефтяную промышленность // Вестник архивиста. 2016. № 4. С. 161–179.

Еще в 1860-х гг. в Северной Америке предпринимались попытки перевозки нефти не в таре, а с помощью налива непосредственно в небольшие деревянные баржи. Этот способ перевозки оказался достаточно удобным и дешевым. Развитие в России наливного способа транспортировки нефти связано с именами братьев Николая и Дмитрия Артемьевых – астраханских купцов-судовладельцев, осуществлявших транспортировку нефти из Баку до Астрахани<sup>27</sup>. Как указывают некоторые исследователи, на идею наливного способа перевозки нефти Артемьевых натолкнул несчастный случай, произошедший в море с принадлежавшей им парусной шхуной. Во время сильного шторма бочки с нефтью разбились, а их содержимое вылилось в трюм судна. В море нефть не вытекла, и шхуна вместе с жидким грузом благополучно добралась до астраханского рейда<sup>28</sup>. Для отечественной нефтяной промышленности это был инновационный метод, позволивший весомо сократить расходы на транспортировку нефтепродуктов, увеличить количество рейсов в навигацию, ускорить погрузочно-разгрузочные процессы.

В Астрахани были построены две наливные парусные шхуны емкостью около 60 тыс. пудов каждая. Эти два судна – «Индостан» и «Индокитай» – были спущены на воду в 1873 г. для регулярной работы по перевозке наливом жидкого топлива из Баку до астраханского рейда<sup>29</sup>. В том же году Артемьевыми была построена наливная деревянная баржа, осуществлявшая доставку нефтепродуктов от рейда до астраханского порта, а вскоре и речная баржа для перевозки наливом жидкого топлива из Астрахани вверх по Волге. Таким образом, появление первых нефтеналивных судов на Каспийском море и на Волге связано с деятельностью астраханского купечества.

В дальнейшем техника нефтеперевозок совершенствовалась. Апробированный способ транспортировки в специально оборудованных грузовых деревянных трюмах подходил только для перевозки нефти и мазута, однако летучие светлые нефтепродукты, в первую очередь керосин, не могли транспортироваться подобным способом. Внимание крупных нефтепромышленников переключилось на постройку металлических судов. Первый наливной пароход «Зороастр» с железным корпусом, заказанный фирмой Нобелей, построенный в Швеции для перевозки керосина, прошел через Астрахань в Каспийское море в 1874 г. Численность наливных пароходов, проходивших через астраханский порт, постепенно увеличивалась. Если до 1881 г. через Астрахань прошло только 11 пароходов, то в 1898 г. – уже 38. Для перевозки керосина от рейда до Астрахани стали строить и специальные железные баржи<sup>30</sup>.

Таким образом, в последние десятилетия XIX в. в регионе оформился флот нефтеналивных судов, осуществлявших как морские, так и речные перевозки. С увеличением флота снижалась себестоимость топлива, спрос на него рос, что, в свою очередь, способствовало росту объемов перевозок. Помимо традиционной специализации астраханского порта на перевозке рыбной продукции в пореформенный период возникла такая новая составляющая грузооборота, как нефть. Близость крупнейших нефтяных районов страны предопределила ведущее значение астраханского порта как крупного транзитного узла Волго-Каспийского транспортного коридора, объем нефтеперевозок через который рос на протяжении ряда лет. В результате началось создание и расширение инфраструктуры по обеспечению строительства, ремонта и обслуживания нефтеналивных пароходов, обустройству мест стоянок судов, расширению сети механических мастерских, постройке пристаней и нефтехранилищ.

<sup>27</sup> Монополистический капитал в нефтяной промышленности России. 1883–1914 гг. Документы и материалы. М.; Л., 1961. С. 70.

<sup>28</sup> Малов А. Транзит нефтепродуктов в Астраханском крае... С. 32–33.

<sup>29</sup> ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 72–74.

<sup>30</sup> Там же. Л. 98.

## Территориально-транспортная структура Волго-Каспийского транзитного маршрута

В исследуемый период Волго-Каспийский транспортный путь стал основным маршрутом для перевозки нефти и нефтепродуктов для снабжения быстро растущих внутренних потребностей Российской империи. Причем благодаря расширению нефтеперевозок наблюдалась трансформация самого транспортного коридора.

Первоначально развивался водный Волго-Каспийский путь от Баку до Нижнего Новгорода. Ключевым транспортным узлом на этом пути стала Астрахань, расположенная вблизи перехода морской части пути в речную. Небольшие глубины северной части Каспийского моря не позволяли входить в устье Волги морским судам, поэтому в открытом море напротив устья Волги сформировался так называемый 12-футовый рейд. Это было место скопления морских судов, откуда привезенные товары перемещались бригадами грузчиков на небольшие рейдовые корабли, способные ходить по мелководью. Рейдовый флот перевозил грузы в астраханский порт для дальнейшей доставки по месту назначения речными судами.

Речной маршрут транспортировки нефтепродуктов, в большинстве своем мазута и керосина, был маркирован многочисленными нефтяными складами и хранилищами на пристанях Волги и Камы, где производились разгрузочно-погрузочные работы, а также осуществлялся отпуск продукции и заправка судов топливом – во Владимировке, Царицыне, Камышине, Саратове, Батраках (в настоящее время г. Октябрьск Самарской области), Самаре, Казани, Нижнем Новгороде, Сормово, Костроме, Перми и др.<sup>31</sup>

С середины XIX в. водный маршрут являлся единственным вариантом доставки нефтепродуктов из Баку через Астрахань в европейскую часть России. Однако благодаря техническим достижениям постепенно стала появляться и расширяться железнодорожная составляющая Волго-Каспийского транспортного коридора. Строительство в 1871 г. железной дороги Грязи – Царицын, а в 1899 г. линии Царицын – Тихорецк, соединившей Поволжье с центральными промышленными районами страны и Северным Кавказом, сделали Царицын следующим важным транспортным узлом Волго-Каспийского транспортного коридора. В нем происходило перераспределение нефти и нефтепродуктов, прибывавших через Астрахань из Бакинского и Эмбинского нефтяных районов, и через Владикавказскую железнодорожную магистраль – из Грозненского нефтяного района, по разным направлениям и видам транспортировки (водной или железнодорожной). Данный комбинированный маршрут активно использовался для осуществления нефтеперевозок. Так, в начале 1896 г. «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель» и товарищество «Нефть» заключили соглашение с Обществом юго-восточных железных дорог о перевозке керосина<sup>32</sup>. Нефтепродукты доставлялись баржами из астраханского порта по Волге до Царицына, откуда было возможно распределение нефтегрузов по железнодорожным веткам: через Калач-на-Дону с выходом к Дону и через станцию Грязи, связавшую Царицын с северным направлением на Балтику и Рязано-Уральской железной дорогой, с выходом к Москве и городам центральной части России. Все это способствовало росту Царицына как крупного транспортного узла, через который стала возможна перевозка не только нефти и нефтепродуктов с Каспийского моря, но и угля с Донецкого угольного бассейна и металла с заводов Урала.

<sup>31</sup> ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 4–6 об.

<sup>32</sup> ПСЗРИ. СПб., 1899. Собр. 3. Т. 16 (1896). Ч. 1. № 12877. С. 356.

## Заключение

Подъем предпринимательской активности и расширение возможностей для реализации частной инициативы, которые возникли после отмены крепостного права и проведения либеральных реформ в России, привели к массовому возникновению предпринимательских фирм – акционерных обществ, паевых товариществ – во всех отраслях российской экономики. Особенно показательной в этом отношении была нефтяная промышленность, переживавшая бум своего развития именно в пореформенный период.

Благодаря расширению нефтяного транзита по Волго-Каспийскому коридору, астраханский порт и железнодорожный узел в Царицыне стали важными транспортными центрами по перевозке и распределению нефти и товаров из нее в центральные и северные районы страны, на Урал и т.д., что способствовало быстрому развитию экономики городов, росту благосостояния населения.

К началу XX в., по мере развития пароходства, сети железных дорог, строительства нефтепроводов Волго-Каспийский транспортный коридор стал представлять собой сложную комбинацию морского, речного и железнодорожного видов транспорта. Начало промышленной разработки месторождений в Грозненском (1893 г.) и Урало-Эмбинском нефтяных районах (1911 г.) повлекло за собой расширение географии нефтеперевозок. Грозненская нефть после строительства в 1894 г. ветки Беслан – Грозный – Порт-Петровск (Махачкала) Владикавказской железной дороги могла транспортироваться в европейскую часть страны как морским путем по направлению Порт-Петровск – Астрахань, так и по железной дороге через Тихорецк и Царицын. Нефть от эмбинских промыслов (Доссор, Макат) транспортировалась по трубопроводу на пристань Ракуша близ Гурьева, откуда осуществлялся ее вывоз морским путем на Астрахань.

Успешное развитие и расширение Волго-Каспийского транзитного маршрута в исследуемый период было тесно связано с ростом нефтедобычи и, соответственно, увеличением транзита нефти и нефтепродуктов из мест ее добычи в промышленные районы страны, что способствовало активному сращиванию нефтяного производственного и торгово-транспортного капиталов.

Поступила в редакцию / Submitted: 18.03.2025

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 27.04.2025

Принята к публикации / Accepted for publication: 30.04.2025

## References

- Bodrova, E.V. “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.” *Tomsk State University Journal of History*, no. 54 (2018): 10–16 (in Russian), <https://doi.org/10.17223/19988613/54/2>
- Ergin, D. “Dobycha: Vsemirnaya istoriya bor’by za neft’, den’gi i vlast’ [Extraction: A World History of the Struggle for Oil, Money, and Power].” Moscow: Alpina Publ., 2018 (in Russian).
- Guangxiang, Zh. “Transportation of basic goods on Volga and Russian economic development in the period of modern history (1850–1913).” *Economic History: A Yearbook 2020* (2021): 21–57 (in Russian).
- Guseinova, A.A., and Ismailova, A.M. “The Transport System of the Absheron Oil Industry District in the Conditions of Socio-Economic Transformation of the Transcaucasian Territory in the Last Quarter of the XIX – Early XX Centuries.” *Modern Scientific Thought*, no. 4 (2021): 39–44 (in Russian), <https://doi.org/10.24412/2308-264X-2021-4-39-44>
- Hurwicz, L., and Reiter, S. *Designing Economic Mechanisms*. Cambridge: Cambridge University Press, 2006, <https://doi.org/10.1017/CBO9780511754258>

- Ismailova, A.M. “On the Role of Baku Customs in the Development of Russian-Iranian Trade Relations in the XIX – early XX century.” *The History of Science and Engineering*, no. 5 (2022): 20–29 (in Russian), <https://doi.org/10.25791/intstg.5.2022.1354>
- Jabbarov, F.R. “Armenian-Azerbaijani conflict in February 1905 and its impact on the Baku oil industry.” *Herald of an Archivist*, no. 4 (2016): 161–179 (in Russian).
- Kartskhiia, A.A., Tyrtychnyy, S.A., Smirnov, M.G., and Dolgikh, M.G. “Formation of the Russian Oil Industry in the 19<sup>th</sup> century: Historical Experience and Modern Assessments.” *Bylye Gody* 58, no. 4 (2020): 2471–2484 (in Russian), <https://doi.org/10.13187/bg.2020.4.2471>
- Kartskhiya, A.A., Tyrtychnyy, S.A., Smirnov, M.G., and Dolgikh, M.G. “Pipeline Oil Supplies in Russia at the turn of the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries: Historical Retrospective and Modern Assessments.” *Bylye Gody* 17, no. 2 (2022): 812–823 (in Russian), <https://doi.org/10.13187/bg.2022.2.812>
- Kartskhiya, A.A., Tyrtychnyy, S.A., Smirnov, M.G., and Zhulidova, M.D. “Oil Tanker Transportation and Entrepreneurial Competition in Russia at the turn of the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries: Historical Retrospective and Modern Assessments.” *Bylye Gody* 16, no. 3 (2021): 1381–1398 (in Russian), <https://doi.org/10.13187/bg.2021.3.1381>
- Kornoukhova, G.G. “Monopolization of goods and passenger shipping in the Caspian Sea at the turn of the XIX–XX centuries.” *The Caspian Region: Politics, Economics, Culture* 72, no. 3 (2022) 14–19 (in Russian), [https://doi.org/10.54398/1818510X\\_2022\\_3\\_14](https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_3_14)
- Kornoukhova, G.G. “Russian Exporters to Iran vs Transcaucasian Transit of European Goods in the Early 1880s.” *RUDN Journal of Russian History*. 2022 21, no. 4 (2022): 556–567 (in Russian), <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-4-556-567>
- Kornoukhova, G.G. “Discussion of the project for the construction of the Anzel port in Persia in Russian government departments at the turn of the 19<sup>th</sup>– 20<sup>th</sup> centuries.” *The Caspian Region: Politics, Economics, Culture* 81, no. 4 (2024): 75–85 (in Russian), <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2024.81.4.007>
- Krasivskaia, V.N. “Role of the Russian technical society in modernization of oil branch of the country in the second half of XIX – the beginning of the XX centuries.” *The Caspian Region: Politics, Economics, Culture* 56, no. 3 (2018): 35–40 (in Russian).
- Malov, A. “Tranzit nefteproduktov v Astrakhanskom krae do i posle revolyutsii i nalivnaia sistema perevozok [Transit of oil products in the Astrakhan region before and after the revolution and the bulk transportation system].” *Nash kraj*, no. 1 (1926): 32–44 (in Russian).
- Matveichuk, A.A. *Ocherki istorii neftianoi promyshlennosti Rossii* [Essays on the history of the oil industry in Russia]. Moscow: Drevlekhranilishch Publ., 2000 (in Russian).
- Myerson, R.B. *Probability Models for Economic Decisions*. Belmont: Thomson/Brooke/Cole, 2005.
- Prokofieva, T.Yu. “Theory and methodology of analysis of self-organization and regulation of the economic system.” Doc. diss., North Caucasus State Technical University, 2005 (in Russian).
- Zhang, G. “The role of the Volga waterway in the grain and timber trade of the Russian Empire in the second half of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century.” *Russian History*, no. 3 (2021): 41–50 (in Russian), <https://doi.org/10.31857/S086956870015461-8>

### Информация об авторе / Information about the author

**Юлия Геннадьевна Ещенко**, кандидат исторических наук, доцент, 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](mailto:pushistik_yuliya@mail.ru); <https://orcid.org/0000-0002-1207-327X>; SPIN-код: 8136-5496.

**Yuliya Gennadievna Eshchenko**, PhD in History, Associate Professor, Senior Research Fellow of Center for the Study of the History of the Lower Volga Region, Astrakhan Tatishchev State University; 20a Tatishchev St., Astrakhan, 414056, Russia; [pushistik\\_yuliya@mail.ru](mailto:pushistik_yuliya@mail.ru); <https://orcid.org/0000-0002-1207-327X>; SPIN-code: 8136-5496.