
Научная статья / Research Article

УДК 94(470.64)

DOI: 10.36718/2500-1825-2024-4-140-151

Ещенко Юлия Геннадьевна, Астраханский государственный университет им. В.Н. Татищева, Астрахань, Россия
pushistik_yuliya@mail.ru

АСТРАХАНСКИЙ ПОРТ В ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ В КОНЦЕ 1910-х – НАЧАЛЕ 1920-х гг.

События Великой русской революции привели к коренному изменению принципов функционирования экономики страны. Национализация нефтяной промышленности и уход из нее частнокапиталистического сектора, боевые действия периода гражданской войны оказали влияние как на работу нефтедобывающего и нефтеперерабатывающего сектора, так и на организацию транспортировки нефти и нефтепродуктов. Целью статьи является анализ изменений, происходивших в организации транзита нефтепродуктов через Астрахань в конце 1910-х – начале 1920-х гг. Достижение цели потребовало решения составляющих ее задач: охарактеризовать систему управления нефтяной промышленностью в регионе в исследуемый период; оценить влияние национализации нефтяной промышленности и межведомственных споров за владение национализированным имуществом на организацию Каспийско-Волжского нефтяного транзита; выявить комплекс проблем, возникших в связи с изменениями в системе управления морским и речным транспортом и прибрежной инфраструктурой; с опорой на статистические сведения показать динамику нефтяного товарооборота через Астраханский порт. Источниковой базой послужил комплекс опубликованных нормативно-правовых документов, неопубликованных делопроизводственных материалов и статистических данных. Методологическая база представлена совокупностью научных принципов и специально-исторических методов. В результате проведенного исследования показаны сложности переходного периода в работе нефтяной промышленности, связанные с условиями военного времени и переподчинением собственности нефтяных предприятий и инфраструктуры, фактически остановившие нефтяной транзит через Астраханский порт в конце 1918–1919 гг. Приоритетная роль нефтепродуктов для послевоенного восстановления экономики страны предопределила повышенное внимание к отрасли со стороны правительства. Это привело к созданию в 1922–1923 гг. ряда новых или реорганизации уже существовавших предприятий, акционерных обществ и государственных структур, работа которых обеспечила регулярные поставки топлива в центральные районы страны из нефтяных районов Каспийского бассейна.

Ключевые слова: нефть, нефтепродукты, Астраханский порт, Каспийско-Волжский нефтяной транзит, Каспийское пароходство, нефтяной комитет, гражданская война, Астрахань

Для цитирования: Ещенко Ю.Г. Астраханский порт в организации транспортировки нефти и нефтепродуктов в конце 1910-х – начале 1920-х гг. // Социально-экономический и гуманитарный журнал. 2024. № 4. С. 140–151. DOI: 10.36718/2500-1825-2024-4-140-151.

Yulia Gennadyevna Yeshchenko, V.N. Tatishchev Astrakhan State University,
Astrakhan, Russia
pushistik_yuliya@mail.ru

ASTRAKHAN PORT IN THE OIL AND OIL PRODUCT TRANSPORTATION ORGANIZATION IN THE LATE 1910s – EARLY 1920s

The events of the Great Russian Revolution led to a radical change in the principles of functioning of the country's economy. Nationalization of the oil industry and the withdrawal of the private capitalist sector from it, military actions during the civil war influenced both the work of the oil producing and oil refining sector, and the organization of transportation of oil and oil products. The objective of the paper is to analyze the changes that took place in the organization of transit of oil products through Astrakhan in the late 1910s - early 1920s. Achieving the goal required solving the following tasks: to characterize the system of management of the oil industry in the region during the period under study; to assess the impact of the nationalization of the oil industry and interdepartmental disputes over ownership of nationalized property on the organization of Caspian-Volga oil transit; to identify a set of problems that arose in connection with changes in the system of management of sea and river transport and coastal infrastructure; based on statistical data, to show the dynamics of oil turnover through the port of Astrakhan. The source base was a set of published regulatory documents, unpublished office materials and statistical data. The methodological base is represented by a set of scientific principles and special historical methods. The study showed the difficulties of the transition period in the work of the oil industry, associated with wartime conditions and the re-subordination of the property of oil enterprises and infrastructure, which actually stopped oil transit through the Astrakhan port at the end of 1918-1919. The priority role of oil products for the post-war recovery of the country's economy predetermined increased attention to the industry on the part of the government. This led to the creation in 1922-1923 of a number of new or reorganization of existing enterprises, joint-stock companies and government agencies, the work of which ensured regular supplies of fuel to the central regions of the country from the oil regions of the Caspian Basin.

Keywords: oil, oil products, Astrakhan port, Caspian-Volga oil transit, Caspian Shipping Company, oil committee, civil war, Astrakhan

For citation: Yeshchenko Y.G. Astrakhan port in the oil and oil product transportation organization in the late 1910s – early 1920s // Socio-economic and humanitarian journal. 2024. № 4. S. 140–151. DOI: 10.36718/2500-1825-2024-4-140-151.



Введение. В нефтяной промышленности Российской империи государственный сектор практически отсутствовал, поэтому национализация отрасли в ходе Великой русской революции привела к радикальным изменениям в ее функционировании – управлении, системе добычи, организации транспортировки и т.д. Создание надежных логических маршрутов для нефтеперевозок как для нужд внутреннего рынка, так и на

экспорт, являлось актуальной задачей с момента начала разработки нефтяных месторождений во второй половине XIX в. Сосредоточение нефтяных районов России (крупнейшего Бакинского и Урало-Эмбинского) вблизи побережья Каспийского моря предопределило приоритет морских и речных нефтяных перевозок. Начиная с 1880-х гг., основным транзитным пунктом на Каспии, через

который проходили нефтегрузы, являлся порт г. Астрахани [1, с. 132–133, 142–143].

Национализация нефтяной промышленности, проводившаяся в условиях гражданской войны и интервенции, изменила принципы работы данной отрасли экономики, а боевые действия осложнили существовавшие ранее пути транспортировки нефтепродуктов. Несмотря на это, находившийся в устье реки Волги морской и речной порт, по-прежнему занимал одно из лидирующих мест в Советской республике по транзиту нефтепродуктов. Нефтеперевозки по Каспийскому морю, составлявшие в 1913 г. около 5,73 млн т, или 50 % всего грузооборота в малом каботаже России (внутренних перевозках между портами одного моря), и в 1920-х гг. являлись внушительной частью грузоперевозок в СССР. Так, за 10 месяцев 1924 г. из общего объема малого каботаж в СССР по всем морям 3,495 млн т нефтеперевозки по Каспию составляли 2,558 млн т, или 73,2 % от всего объема [2, с. 427]. Среди всех мореходных предприятий СССР акционерное общество «Каспийское пароходство» (Каспар) в 1924 г. занимало ведущее место, в его распоряжении находилось 46 % парового и 20 % непарового флота СССР. Другим крупным предприятием являлся Госторгфлот, включавший в себя три самостоятельных пароходства (Северное, Балтийское и Черноморско-Азовское) и имевший 48 % парового и 20 % непарового тоннажа СССР [2, с. 418].

Вопросы изучения истории становления российской нефтяной промышленности являются достаточно проработанной темой в современной отечественной историографии. Осуществление нефтеперевозок, деятельность Всероссийского нефтяного торгового синдиката (Нефтесиндиката) и его районных контор по сбыту нефтепродуктов, работа портовых хозяйств и пароходств рассматриваются историками в рамках обобщающих работ, посвященных государственной политике в нефтяной сфере как в пореформенный период [3], так и в первые десятилетия советской власти [4]. Исследователями характеризуются два

основных способа транспортировки нефти и нефтепродуктов в указанный хронологический период – трубопроводной инфраструктурой и морскими перевозками.

Организации транзита нефтепродуктов из Баку посредством строительства нефтепровода от промыслов до Бакинского порта с последующей танкерной перевозкой нефти по Каспийскому морю до Астраханского порта в устье Волги касался в своих статьях С.А. Драгульский, ставивший в качестве предмета исследования деятельность династии шведских промышленников Нобелей в России [5, 6]. Вклад иностранного капитала в развитие нефтяной промышленности в дореволюционный [7] и советский период [8, 9] отражен в работах В.Н. Косторниченко, который отмечал значение строительства первого в России нефтепровода и «удачно... выбранное направление вывоза нефтепродуктов – через Каспийское море к Астрахани» [9, с. 49].

Отдельное внимание историками уделяется развитию трубопроводного транспорта в конце XIX – первой четверти XX в.: анализируются экономические, геостратегические и технические предпосылки строительства первых нефтепроводов в Закавказье [10], а также дискуссии, возникавшие между представителями императорских научных обществ о целесообразности строительства нефтепровода Баку-Батуми [11, 12]. В рамках исследования государственной научно-технической политики Е.В. Бодровой и В.Н. Красивской проанализированы споры в правительстве о типе возводившегося нефтепровода (нефте- или керосинопровод), что, по их мнению, свидетельствует о выборе уже в конце XIX в. будущей экономической модели развития страны – либо о вывозе сырой нефти (сырьевая модель), либо о вывозе продуктов нефтепереработки (производственная модель). После долгих дискуссий в 1896 г. было принято решение о строительстве керосинопровода Баку-Батуми за счет казны [13, с. 152; 14].

Другой логистический путь для бакинской нефти – морской – был связан с появлением и модернизацией особого типа судов – танкеров. В данном тематическом ключе авторами рассматривалась деятельность Товарищества по строительству нефтеналивных шхун «Каспий», выпускавшего танкеры [15]; давалась сравнительная характеристика развитию танкерного флота в России и США, анализировалась конкурентная борьба предпринимателей Бакинского нефтяного района с иностранными фирмами на международных рынках [16], а также влияние танкерных перевозок нефти и нефтепродуктов на экологическую систему Каспийского моря и Нижней Волги [17].

При изучении истории нефтяной промышленности 1920-х гг. проблемы транспортировки нефти постепенно отходили на второй план. В числе наиболее разработанных тем следует назвать национализацию нефтяной промышленности, восстановление Грозненской нефтяной промышленности, модернизацию и техническое переоснащение отрасли, создание кадрового резерва специалистов-нефтяников и т.п. Таким образом, следует констатировать, что, несмотря на значительный объем публикаций, заявленная в статье тема еще не стала предметом специального исторического исследования.

Источниковую базу работы можно разделить на две основные группы. Первая – это законодательные источники, опубликованные в сборниках декретов советской власти, распоряжений и узаконений рабочего и крестьянского правительства. В них отражены меры по созданию системы управления национализированной нефтяной промышленностью, осуществлению перевозки нефтепродуктов в сложных условиях начавшегося топливного кризиса, а также деятельность ключевых правительственных органов, организовывавших снабжение нефтью и топливом промышленности и Красной армии, – ВСНХ, Главного нефтяного комитета, наркоматов.

Вторую группу источников составили архивные материалы, отложившиеся в фонде Астраханского управления государственного комитета РСФСР по обеспечению нефтепродуктами (Ф.Р-1678) Государственного архива Астраханской области. Это делопроизводственные материалы, представленные протоколами заседаний президиума Астраханского нефтяного комитета, его переписка с конторами национализированных обществ о выполнении заказов на поставку нефтепродуктов, а также нормативно-правовые документы – постановления, приказы, распоряжения особоуполномоченного ВСНХ по контролю и перевозке нефтепродуктов по Волге, постановления Астраханского губисполкома, Астраханского нефтяного комитета. Данные источники стали базой для решения поставленной **цели** – проанализировать изменения, происходившие в организации транзита нефтепродуктов через Астрахань в конце 1910-х – начале 1920-х гг.

Методология исследования построена на основополагающих принципах исторического исследования – историзма, системности и объективности. Принцип историзма позволил проанализировать проблемы работы портового хозяйства и организации транспортировки нефтепродуктов в конкретных исторических условиях Великой русской революции и последующего восстановления экономики. Принцип системности дал возможность рассмотреть нефтяную отрасль промышленности как неотъемлемую часть единого народно-хозяйственного комплекса страны. Принцип объективности помог избежать идеологической заданности при работе с архивными материалами, а также с документами и периодикой 1920-х гг.

Результаты исследования и их обсуждение. В связи со значительным транзитным потоком нефти и нефтепродуктов из Баку в центральные районы страны в Астрахани в 80–90-х гг. XIX в. создавалась обширная сеть нефтехранилищ, позволявшая концентрировать большие объемы сырья. Ежегодно через Астраханский порт из Баку и Эмбы про-

ходило около 150–200 млн пудов нефтепродуктов [18, с. 125], а после закрытия морской навигации нефтепродукты могли вывозиться из заполненных астраханских нефтескладов. События периода гражданской войны обострили борьбу за расположенные на побережье Каспийского моря нефтедобывающие районы и за транспортные пути доставки нефти. Боевые действия и вмешательство интервентов перекрыли сообщение с нефтяными районами, поэтому в конце 1918 г. и в 1919 г. грузооборот нефтепродуктов через Астраханский порт фактически отсутствовал.

Сложившаяся с дореволюционного периода система функционирования нефтяной промышленности, основанная на частной предпринимательской инициативе, оказалась полностью разрушена. На смену ей в условиях военного времени создавались новые государственные органы управления отраслью, коренным образом изменялись принципы ее работы, вводился контроль над транспортировкой нефти. С декабря 1917 по август 1918 г. вопросами нефтеперевозок ведала коллегия при особоуполномоченном ВСНХ по завозу нефтепродуктов на Волгу [19, л. 1]. В Астрахань в апреле 1918 г. был прислан особоуполномоченный по завозу и распределению жидкого топлива и других нефтяных продуктов. Администрации нефтепромышленных фирм оставались на своих местах и по-прежнему продолжали управлять предприятиями по директивам и распоряжениям уполномоченного и под контролем созданных деловых советов – выборных органов, состоявших из рабочих [20, л. 1–3].

В ходе осуществления национализации нефтяная промышленность перешла в ведение нефтяной части при отделе ВСНХ. 17 мая 1918 г. декретом СНК был учрежден Главный нефтяной комитет (Главконефть) при ВСНХ, а спустя месяц после его организации 20 июня 1918 г. был издан декрет о национализации нефтяной промышленности, в результате чего все имевшиеся в распоряжении акционерных обществ и частных

лиц нефтепромышленные фирмы перешли в собственность государства [21]. Параллельно Главконефтью создавались районные нефтяные комитеты для осуществления национализации нефтяного хозяйства на местах и для управления национализированной отраслью. Так, 28 августа 1918 г. вышло постановление ВСНХ об образовании Астраханского нефтяного комитета, к которому перешел функционал, ранее исполнявшийся особым уполномоченным и его аппаратом [19, л. 1]. В числе основных направлений работы комитета значилось осуществление национализации имевшегося в регионе нефтяного хозяйства, и передача его в собственность Советского государства. Астраханский нефтяной комитет подчинялся непосредственно Главконефти при ВСНХ. В феврале 1919 г. он был переименован в Астраханский районный нефтяной комитет, а в 1922 г. в связи с созданием синдикатов реорганизован, как и другие районные нефтяные комитеты, в подразделение Нефтесиндиката – Астраханскую районную контору Всероссийского нефтяного торгового синдиката [19, л. 1]. Астраханский нефтяной комитет первоначально управлялся коллегией из трех человек – представителей от Главконефти, профсоюза и Губсовнархоза, а с 1920 г. коллегиальное управление было заменено на единоличное.

Несмотря на то что в Астраханской губернии на тот момент не было нефтедобывающих и нефтеперерабатывающих предприятий, национализации подверглось все имущество расположенных здесь контор и представительств, нефтяные товары, склады, пристани со всеми механическими и ремонтными мастерскими и заводами, оборудованием, материалами, движимым и недвижимым имуществом, а также весь наливной и вспомогательный флот. Вместе с национализированными предприятиями в ведение нефтяного комитета перешло около 8 000 чел. рабочих и служащих. В Астрахани были национализированы региональные конторы нефтяных предприятий «Бр. Нобель», «Мазут», пред-

приятия «Волга», «Шамси Ассадуллаев», «И.Г. Стахеев», «И.Н. Тер-Акопов», астраханская контора акционерного общества «Океан» [22, л. 1] и другие.

Перевод отрасли под государственный контроль сопровождался началом межведомственных споров за владение национализированным имуществом. Так, Всероссийский союз работников водного транспорта предъявил Главконнефти требование о передаче ему нефтеналивного флота. 9 января 1919 г. на заседании президиума ВСНХ был принят проект соглашения о передаче флота. 5 февраля 1919 г. во исполнение принятого решения особая комиссия в составе представителей Главконнефти и Главного управления водного транспорта (Главода) постановила передать последнему вместе с наливным флотом все пристани, механические заводы, ремонтные мастерские, доки, материальные склады, пароходное оборудование и другое имущество. В распоряжении Главконнефти решено было оставить только товарные склады и оборудование на их территории, а также небольшое количество деревянных барж для доставки топлива к местным торговым точкам и складам [23, л. 1].

В Астрахани, где была сосредоточена значительная часть каспийского морского и волжского речного нефтеналивного флота, данный вопрос был весьма

актуален. Согласно указанным постановлениям, находившийся в Астрахани наливной флот был изъят из ведения Астраханского нефтяного комитета и передан в ведение Астраханского районного управления водным транспортом (астраханский Рупвод). Всего было передано 108 пароходов и теплоходов, 105 железных и 277 деревянных баржей. В распоряжении нефтяного комитета остались нефтяные хранилища на территории пристаней, 9 складов, 35 плавучих машинок, 31 сточная баржа и 3 баркаса [24, с. 39].

В Астрахани данные мероприятия по переподчинению водного и нефтеналивного хозяйства происходили в 1919 г., в разгар гражданской войны. В период, когда нефтедобыча и, соответственно, нефтеперевозки через Астраханский порт прекратились, а флот бездействовал и простаивал. В начале января 1920 г. Красной армией были взяты Эмбинские нефтяные промыслы, а весной 1920 г. был освобожден Бакинский нефтяной район. Прекращение боевых действий сопровождалось возобновлением Каспийско-Волжского нефтяного транзита и восстановлением значения Астраханского порта как крупнейшего логистического узла на этом маршруте. Работа национализированного флота по транспортировке нефти и нефтепродуктов началась с 1920 г. (табл.).

Грузооборот нефтепродуктов через порт г. Астрахани в первой половине 1920-х гг., тыс. пудов [24, с. 41]

Год	Нефть		Мазут			Керосин	Масла	Другие нефтепродукты	Всего
	Бакинская	Эмбинская	Бакинский	Парафинистый	Смазочный				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Привоз									
1920 г.	24932	0	94830	0	0	17324	6326	202	143614
1921 г.	13287	5100	111809	4321	0	18272	5263	0	158052
1922 г.	7007	8839	101432	14640	13500	11890	3168	38	160514
1923 г.	15200	12164	102127	15781	6077	15702	801	200	168052
1924 г.	4002	9055	94433	20667	1870	11710	144	85	141966
1925 г.	11480	11807	114552	20463	6434	20113	1202	200	186251

Окончание табл.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Вывоз									
1920 г.	14896	0	67168	0	0	16623	4920	164	103771
1921 г.	15537	4800	112993	4300	0	17022	6596	119	161367
1922 г.	7555	9144	115922	6528	8032	12739	3337	64	163321
1923 г.	13365	8606	100639	18356	8501	13761	316	167	163711
1924 г.	3929	10600	88099	16840	2662	13468	642	81	136321
1925 г.	9280	12050	116282	20564	6324	18988	1526	180	185194

Как видно из статистических данных таблицы, по некоторым позициям нефтепродуктов в разные годы наблюдалось даже превышение вывоза над ввозом. Это объясняется тем, что не все завезенные нефтепродукты отправлялись из Астрахани в год привоза. Так как Астраханский порт являлся крупнейшим транзитным пунктом и имел многочисленные нефтехранилища и нефтебазы, то значительный объем нефтегрузов оставался в хранилищах на неопределенное время. Кроме этого, существовали сложности, связанные с нестабильной работой наливного морского и речного транспорта.

На первоначальном этапе возобновления стабильного нефтяного транзита через Астрахань проблемой являлась ведомственная разобщенность составляющих частей в общем-то единой логистической системы. Так, нефтеналивные суда, которых не хватало, были разделены между двумя подразделениями ВСНХ: Главконефтью и Главным управлением водного транспорта (вошедшим в состав Наркомата путей сообщения в 1920 г.). Уже в начале навигации 1920 г., когда нефтедобывающие районы вернулись в состав Советского государства, возобновилась работа по транзиту нефтепродуктов. Отсутствие концентрации нефтяного флота и берегового хозяйства под одним руководством значительно осложняло перевозку нефти и нефтепродуктов, приводило к несогласованности действий, простоям судов, создавало дополнительные экономические издержки. Не было единого управления и в системе нефтеперевозок. В первой половине 1920-х гг. существовали три независимые от Главконефти организации,

участвовавшие в перекачке и транспортировке нефтепродуктов.

Постановлением Совета труда и обороны от 7 сентября 1923 г. было реорганизовано существовавшее на Каспийском море Государственное пароходство в акционерное общество «Каспийское пароходство» «ввиду тесной связи между нефтяной промышленностью и судоходством по Каспийскому морю» [25]. В акционерном обществе было определено обязательное участие Наркомата путей сообщения, ВСНХ, трестов Азнефти, Грознефти, Эмбанефти и Нефтесиндиката. На созданную организацию была возложена задача перевозки нефтяных грузов Бакинского, Грозненского и Урало-Эмбинского нефтяных районов по Каспийскому морю.

В 1923 г. по решению Совета труда и обороны было образовано Волжское государственное речное пароходство с управлением в Нижнем Новгороде [26, с. 191], в структуре которого находилась контора управления нефтеналивным флотом в Астрахани [27, с. 292]. Нефтефлот Волжского государственного речного пароходства осуществлял транспортировку нефтепродуктов, поставлявшихся по Каспийскому морю, через Астраханский порт вверх с распределением по пристаням Волго-Камской речной системы.

Организация работы нефтескладов в 1922 г. соответствующим постановлением Президиума ВЦИК и СНК была подчинена Главному управлению по топливу и находившемуся в его структуре Нефтесиндикату с запретом «всякого вмешательства местных органов власти в дело хранения и отпуска нефтепродуктов» [28, с. 908]. Астраханская районная контора Нефтесиндиката руководила пе-

рекачкой привозимых по морю Каспийским пароходством нефтегрузов, их приемкой, хранением и сдачей нефтефлоту для дальнейшей транспортировки речным путем по Волге.

Таким образом, были созданы три самостоятельные организации, осуществлявшие процесс транспортировки нефтепродуктов, который был расчленен на несколько составных частей. В первое время работы структурам пришлось столкнуться с комплексом как чисто организационных, так и экономических проблем.

Организационный спектр проблем заключался в том, что каждое ведомство имело обособленную администрацию, собственные конторы, агентства, особый штат служащих, средства связи. Как следствие, отсутствовала единая система управления, что часто приводило к хаосу. Например, о сроках задержки нефтеналивных судов в пути по морю ввиду неблагоприятных условий или проблем в портах загрузки, о точном количестве нефтеналивных судов, которые требовалось разгрузить, и объемах груза на них, о наличии свободных барж и нефтеемкостей для перелива и т.п. Кроме этого, это были большие расходы на содержание штатов трех организаций, объемная переписка между ними, большое количество документов и их согласований.

Экономические сложности заключались в том, что перевозчики ставили перед собой задачу исключительно обеспечения работы флота, а не сохранения качества товара или его своевременной доставки. В связи с этим суда, задействованные в транспортировке нефтепродуктов, капитально не ремонтировались, а имевшаяся значительная фрахтовая прибыль от нефтеперевозок уходила на покрытие текущих расходов пароходств, на ремонт судов, не связанных с нефтеперевозками, на обустройство пристаней и т.п. В то время как наличие даже небольшой течи в судне приводило к тому, что транспортировавшиеся нефтепродукты подвергались процессу эмульгирования – смешивания с водой, что снижало их качество и горючие свойства,

усложняло переработку (если речь шла о сырой нефти) и т.п.

Сложности создавала и несогласованность между движением морского и речного водного транспорта. Нередки были периоды, когда нефтехранилища были переполнены, но отправка товара была невозможна либо из-за отсутствия речных наливных судов, либо из-за несоответствия судов тому виду нефтепродуктов (светлые или темные), который необходимо было перевозить [29, л. 64–72]. Движение речного флота не соответствовало графику движения морского и рейдового флотов, поэтому нередко были периоды, когда астраханские нефтесклады были заняты товаром и не хватало тоннажа для его перевозки, или, наоборот, речные суда приходили в таком количестве, что для залива их всех не хватало нефтепродуктов, или они сдавались на транспортировку в неотстоенном виде.

Тем не менее, несмотря на все указанные сложности, нефть и нефтепродукты имели стратегическую значимость как для снабжения Красной армии, так и для успешного промышленного развития страны. Однако эффективность работы нефтяной отрасли и транспортного хозяйства не только региона, но и страны, тормозилась отсутствием квалифицированной рабочей силы, необходимых материалов и техники, продовольствия для снабжения работников и др. Мероприятия по активному восстановлению начались только к концу 1922 г., и к 1925 г. в Астраханской губернии были капитально отремонтированы практически все суда, задействованные в транзите нефтепродуктов; построены три электростанции и проведено электричество и освещение на 7 нефтескладах; отремонтированы все резервуарные хранилища и трубопроводы и т.п. [24, с. 42–43]. По мере реконструкции и модернизации нефтеперерабатывающих производств расширялся перечень нефтепродуктов, транспортировавшихся через Астрахань. Так, в 1927 г. в их числе были гудрон, полугудрон, моторная нефть, а также разнообразные масла: вагонное и машинное, автол (вид

моторного масла), вискозин (высоковязкое смазочное масло), нигрол (трансмиссионное автотракторное масло), вапор (смазочное масло для цилиндров паровых машин) и др. [30, с. 29].

Заключение. Благодаря своему географическому положению, Астрахань являлась крупным транзитным пунктом на Каспийском море по перевозке нефти и нефтепродуктов из мест добычи и переработки на внутренний рынок страны. Национализация нефтяной отрасли в 1918 г. и гражданская война привели к организационному кризису, межведомственной разобщенности, нарушению логистической структуры перевозок. Окончание гражданской войны, восстановление связи с Уралом-Эмбинским, Грозненским и Бакинским нефтяными районами в условиях острой потребности страны в топливе ставили задачу создания нового эффективного механизма функционирования нефтяной отрасли и системы ее транзита в промышленные районы страны. В рамках этих организационных реформ в 1922–1923 гг. были образованы три крупные организации, отвечавшие за нефтеперевозки по Волго-

Каспийскому транспортному коридору: Акционерное общество «Каспийское пароходство», Волжское государственное речное пароходство и Нефтесиндикат Главного управления по топливу. Транспортный нефтяной маршрут был логично разделен на составляющие части: за морскую транспортировку на крупнотоннажных судах по Каспию отвечало Каспийское пароходство; дальнейшая перевозка нефти по Волго-Камской речной системе осуществлялась речными судами и баржами Волжского государственного речного пароходства, а складские помещения и многочисленные нефтехранилища находились в ведении Астраханской районной конторы Нефтесиндиката, отвечавшей за учет, хранение и перераспределение нефтепродуктов. Несмотря на существовавшие организационные сложности, следует констатировать, что к середине 1920-х гг. статистические показатели объемов нефтеперевозок через Астраханский порт постепенно увеличивались, что свидетельствует об эффективности сформированной системы организации транспортировки нефтепродуктов.

Список источников

1. Россия. 1913 г. Статистико-документальный справочник. СПб., 1995. 417 с.
2. Народное хозяйство СССР за 1923–1924 год (IV Статистико-экономический ежегодник). М.: Экономическая жизнь, 1924. 842 с.
3. *Поплетеева Г.А.* Эволюция государственной политики в области регулирования развития нефтяной промышленности России в последней трети XIX – начале XX в. // Общество: философия, история, культура. 2014. № 4. С. 30–33.
4. Государственная политика в нефтегазовой сфере в контексте российской модернизации/ *Е.В. Бодрова* [и др.]. М.: МАОРИ, 2014. 813 с.
5. *Драгульский С.А.* Рождение нефтяной отрасли в России // Мир измерений. 2010. № 11. С. 50–59.
6. *Драгульский С.А.* Нобелевский проект. 150 лет со дня рождения Эммануэля Л. Нобеля // Бурение и нефть. 2009. № 5. С. 60.
7. *Косторниченко В.Н.* Иностраный капитал в нефтяной промышленности до-революционной России: к разработке периодизации процесса // Экономическая история. М.: МГУ им. М.В. Ломоносова, 2005. С. 46–68.
8. *Косторниченко В.Н.* Деятельность А.П. Серебровского по модернизации отечественной нефтяной промышленности периода НЭПа: привлечение американского капитала // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2007. № 4. С. 64–71.

9. *Косторниченко В.Н.* Английский капитал и развитие советской нефтяной промышленности (на примере деятельности компании «Виккерс») // Региональный экономический журнал. 2014. № 3–4. С. 23–30.
10. Трубопроводные поставки нефти в России на рубеже XIX–XX вв.: историческая ретроспектива и современные оценки / *А.А. Карцхия* [и др.] // Былые годы. 2022. № 17 (2). С. 812–823.
11. *Куликова М.Л.* Нефтепровод Баку – Батуми: заочная дискуссия двух императорских обществ о судьбе проекта (1888–1892) // Вопросы истории естествознания и техники. 2018. Т. 39, № 3. С. 523–532.
12. *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 (56). С. 35–40.
13. *Красивская В.Н.* Эволюция государственной политики в сфере внедрения научно-технических достижений в нефтяной отрасли России – СССР (последняя четверть XIX в. – 1941 г.): дис. ... канд. ист. наук. М., 2022. 284 с.
14. *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.
15. *Уразгалиев В.Ш.* Становление и развитие нефтяного дела в Российской империи // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. 2013. № 1. С. 69–80.
16. Танкерные перевозки нефти и предпринимательская конкуренция в России на рубеже XIX и XX веков: историческая ретроспектива и современные оценки / *А.А. Карцхия* [и др.] // Былые годы. 2021. № 16 (3). С. 1381–1398.
17. *Новосад Е.В.* Загрязнение Волги в период становления нефтяной промышленности в России (по материалам «Вестника рыбопромышленности») // Вопросы истории естествознания и техники. 2006. Т. 27, № 1. С. 61–72.
18. *Самарин А.* О топливном балансе губернии на 1923–1924 гг. // Наш край. 1923. № 1. С. 125–130.
19. Государственный архив Астраханской области (далее – ГААО). Ф.Р-1678. Оп. 2.
20. ГААО. Ф.Р-1678. Оп. 2. Д. 17.
21. Декрет о национализации нефтяной промышленности от 20 июня 1918 г. // Декреты Советской власти. Т. 2. 17 марта – 10 июля 1918 г. М.: Политиздат, 1959. С. 459–460.
22. ГААО. Ф.Р-1678. Оп. 2. Д. 13.
23. ГААО. Ф.Р-1678. Оп. 2. Д. 181.
24. *Малов А.* Транзит нефтепродуктов в Астраханском крае до и после революции и наливная система перевозки // Наш край. 1926. № 1. С. 32–44.
25. Постановление СТО «Об акционировании Государственного Каспийского пароходства» от 7 сентября 1923 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства за 1923 г. № 78-115. Отдел первый. М.: [б.и.], 1923. Ст. 975. С. 1697–1698.
26. Постановление СТО «Об организации правлений государственных речных пароходств» от 30 января 1923 г. // Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и Крестьянского правительства за 1923 г. № 1-19. Отдел первый. М.: [б.и.], 1923. Ст. 113. С. 191–192.
27. Устав Волжского Государственного Речного Пароходства, утвержденный СТО 21 мая 1924 г. // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1926 г. № 1–39. Отдел второй. М.: [б.и.], 1926. Ст. 132. С. 292–298.

28. Декрет ВЦИК и СНК «О порядке управления нефтескладами и другими техническими оборудованиями нефтяного хозяйства» от 8 июня 1922 г. // Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства за 1922 г. Отдел первый. М., 1950. Ст. 470. С. 907–908.
29. ГААО. Ф.Р-1678. Оп. 2. Д. 301.
30. Малов А. Навигационные итоги транзитных операций нефтепродуктов в Астраханском районе Нефтеиндустриального и предполагаемые мероприятия по рационализации нефтяного хозяйства // Наш край. 1928. № 2. С. 27–33.

References

1. Rossiya. 1913 g. Statistiko-dokumental'nyi spravochnik. SPb., 1995. 417 s.
2. Narodnoe khozyaistvo SSSR za 1923–1924 god (IV Statistiko-ehkonomicheskii ezhegodnik). M.: Ehkonomicheskaya zhizn', 1924. 842 s.
3. Popleteeva G.A. Ehvol'yutsiya gosudarstvennoi politiki v oblasti regulirovaniya razvitiya neftyanoi promyshlennosti Rossii v poslednei treti XIX – nachale KHKH v. // Obshchestvo: filosofiya, istoriya, kul'tura. 2014. № 4. S. 30–33.
4. Gosudarstvennaya politika v neftegazovoi sfere v kontekste rossii-skoi modernizatsii/ E.V. Bodrova, V.V. Kalinov, M.N. Filatova [i dr.]. M.: MAORI, 2014. 813 s.
5. Dragul'skii S.A. Rozhdenie neftyanoi otrasli v Rossii // Mir izmerenii. 2010. № 11. S. 50–59.
6. Dragul'skii S.A. Nobelevskii proekt. 150 let so dnya rozhdeniya Ehmmanuehlya L. Nobelya // Burenie i nef't'. 2009. № 5. S. 60.
7. Kostornichenko V.N. Inostrannyi kapital v neftyanoi promyshlennosti dorevol'yutsionnoi Rossii: k razrabotke periodizatsii protsessa // Ehkonomicheskaya istoriya. M.: MGU im. M.V. Lomonosova, 2005. S. 46–68.
8. Kostornichenko V.N. Deyatel'nost' A.P. Serebrovskogo po modernizatsii otechestvennoi neftyanoi promyshlennosti perioda NEHPa: privlechenie amerikanskogo kapitala // Vestnik Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Istoriya Rossii. 2007. № 4. S. 64–71.
9. Kostornichenko V.N. Angliiskii kapital i razvitie sovetskoi neftyanoi promyshlennosti (na primere deyatel'nosti kompanii «VikkerS») // Regional'nyi ehkonomicheskii zhurnal. 2014. № 3–4. S. 23–30.
10. Truboprovodnye postavki nef'ti v Rossii na rubezhe XIX–XX vv.: istoricheskaya retrospektiva i sovremennyye otsenki / A.A. Kartskhiya [i dr.] // Bylye gody. 2022. № 17 (2). S. 812–823.
11. Kulikova M.L. Nefteprovod Baku – Batumi: zaochnaya diskussiya dvukh imperatorskikh obshchestv o sud'be proekta (1888–1892) // Voprosy istorii estestvoznaniya i tekhniki. 2018. T. 39, № 3. S. 523–532.
12. Krasivskaya V.N. Rol' Imperatorskogo russkogo tekhnicheskogo obshchestva v modernizatsii neftyanoi otrasli strany vo vtoroi polovine KHIKH – nachale KHKH v. // Kaspiiskii region: politika, ehkonomika, kul'tura. 2018. № 3 (56). S. 35–40.
13. Krasivskaya V.N. Ehvol'yutsiya gosudarstvennoi politiki v sfere vne-dreniya nauchno-tekhnicheskikh dostizhenii v neftyanoi otrasli Rossii – SSSR (poslednyaya chetvert' XIX v. – 1941 g.): dis. ... kand. ist. nauk. M., 2022. 284 s.
14. Bodrova E.V. Stroitel'stvo Kaspiisko-Chernomorskogo truboprovoda: vybor ehkonomicheskoi strategii razvitiya Rossii vo vtoroi polovine XIX v. // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya. 2018. № 54. S. 10–16.
15. Urazgaliev V.SH. Stanovlenie i razvitie neftyanogo dela v Rossii-skoi imperii // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Ehkonomika. 2013. № 1. S. 69–80.

16. Tankernye perevozki nefti i predprinimatel'skaya konkurentsia v Rossii na rubezhe XIX i XX vekov: istoricheskaya retrospektiva i sovremennye otsenki / A.A. Kartskhiiya [i dr.] // *Bylye gody*. 2021. № 16 (3). S. 1381–1398.
17. *Novosad E.V.* Zagryaznenie Volgi v period stanovleniya neftyanoi promyshlennosti v Rossii (po materialam «Vestnika rybopromyshlennosti») // *Voprosy istorii estestvoznaniya i tekhniki*. 2006. T. 27, № 1. S. 61–72.
18. *Samarin A.* O toplivnom balanse gubernii na 1923–1924 gg. // *Nash kraj*. 1923. № 1. S. 125–130.
19. Gosudarstvennyi arkhiv Astrakhanskoi oblasti (dalee – GAAO). F.R-1678. Op. 2.
20. GAAO. F.R-1678. Op. 2. D. 17.
21. Dekret o natsionalizatsii neftyanoi promyshlennosti ot 20 iyunya 1918 g. // *Dekrety Sovetskoj vlasti*. T. 2. 17 marta – 10 iyulya 1918 g. M.: Politizdat, 1959. S. 459–460.
22. GAAO. F.R-1678. Op. 2. D. 13.
23. GAAO. F.R-1678. Op. 2. D. 181.
24. *Malov A.* Tranzit nefteproduktov v Astrakhanskom krae do i posle revolyutsii i nalivnaya sistema perevozki // *Nash kraj*. 1926. № 1. S. 32–44.
25. Postanovlenie STO «Ob aktsionirovanii Gosudarstvennogo Kasp'iskogo parokhodstva» ot 7 sentyabrya 1923 g. // *Sobranie uzakonenii i rasporyazhenii Rabocheho i Krest'yanskogo pravitel'stva za 1923 g.* № 78-115. Otdel pervyi. M.: [b.i.], 1923. St. 975. S. 1697–1698.
26. Postanovlenie STO «Ob organizatsii pravlenii gosudarstvennykh rechnykh parokhodstv» ot 30 yanvarya 1923 g. // *Sobranie uzakonenii i rasporyazhenii Rabocheho i Krest'yanskogo pravitel'stva za 1923 g.* № 1-19. Otdel pervyi. M.: [b.i.], 1923. St. 113. S. 191–192.
27. Ustav Volzhskogo Gosudarstvennogo Rechnogo Parokhodstva, utver-zhdennyi STO 21 maya 1924 g. // *Sobranie zakonov i rasporyazhenii Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva SSSR za 1926 g.* № 1–39. Otdel vtoroi. M.: [b.i.], 1926. St. 132. S. 292–298.
28. Dekret VTSIK i SNK «O poryadke upravleniya nefteskladami i drugimi tekhnicheskimi oborudovaniyami neftyanogo khozyaistva» ot 8 iyunya 1922 g. // *Sobranie uzakonenii i rasporyazhenii rabocheho i krest'yanskogo pravitel'stva za 1922 g.* Otdel pervyi. M., 1950. St. 470. S. 907–908.
29. GAAO. F.R-1678. Op. 2. D. 301.
30. *Malov A.* Navigatsionnye itogi tranzitnykh operatsii nefteproduktov v Astrakhanskom raione Neftesindikata i predpolagaemye meropriyatiya po ratsionalizatsii neftyanogo khozyaistva // *Nash kraj*. 1928. № 2. S. 27–33.

Статья принята к публикации 10.10.2024/
The article has been accepted for publication 10.10.2024.

Информация об авторе:

Юлия Геннадьевна Ещенко, старший научный сотрудник Центра изучения истории Нижнего Поволжья советского периода, доцент кафедры истории, кандидат исторических наук

Information about the authors:

Yulia Gennadievna Yeshchenko, Senior Researcher, Center for the Study of the History of the Lower Volga Region of the Soviet Period, Associate Professor at the Department of History, Candidate of Historical Sciences

