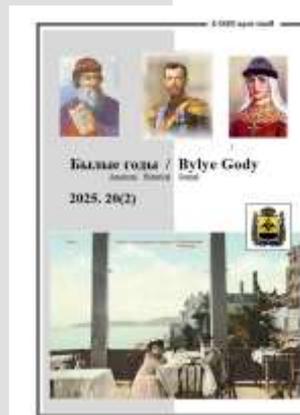


Copyright © 2025 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2025. 20(2): 911-921
 DOI: 10.13187/bg.2025.2.911

Journal homepage:
<https://bg.cherkasgu.press>



The Volga-Caspian Transport Corridor in the Freight Transportation System of the Russian Empire in the second half of the 19th – at the early 20th centuries

Yuliya G. Eshchenko ^{a, *}, Sergey V. Vinogradov ^a, Nataliya I. Kulakova ^a

^aAstrakhan Tatishchev State University, Russian Federation

Abstract

The article analyzes the system of organizing freight transportation along the Volga-Caspian transport corridor in the second half of the 19th – at the early 20th centuries using the example of the largest oil industry association of this period – the Nobel Brothers Oil Production Partnership. Based on a source materials, most of which are being introduced into scientific circulation for the first time, the authors is shown three-part structure of the Volga-Caspian transport corridor (sea transportation, roadstead transshipment, distribution of oil freight along the river system of the European part of Russia). From the position of the actor approach, the authors come to the conclusion that the development of the oil industry became one of the driving forces of modernization processes in Russia in the post-reform period. This led to the transformation of the existing transport structure (the emergence of tankers, the conversion of the steam fleet to oil fuel, the mass replacement of wooden ships with metal ones, the emergence of the first pipelines) and transport infrastructure (mass construction of warehouses and storage facilities for oil products at the piers, the complication of the port organizational and management structure, the creation of fire brigades, equipping piers with electric lighting and technical means for pumping freight).

Keywords: oil industry, Nobel Brothers Oil Production Partnership, Volga-Caspian transit route, port infrastructure, transport companies, shipping, cargo transportation, transport corridor, modernization, post-reform period.

1. Введение

Исследование исторического опыта решения логистических проблем является востребованным в период серьёзных изменений устоявшихся торговых маршрутов. Трансформация мировой экономической модели ведёт к перестройке утвердившейся и долгое время безальтернативно существовавшей глобальной системы транспортных коммуникаций, к смещению мировых центров организации, распределения и страхования логистических маршрутов и, соответственно, актуализации других, существовавших ранее, региональных транспортных коридоров. В таких условиях для экономики России одним из перспективных направлений является исторически устоявшийся международный транспортный коридор «Север-Юг», в том числе в части его Волго-Каспийского сегмента.

Активный рост торгово-экономического значения Волго-Каспийского транзитного маршрута относится ко второй половине XIX – началу XX в. Пореформенный период в Российской империи ознаменовался коренными изменениями в социально-экономической жизни страны. Создание рынка свободной рабочей силы, массовое миграционное движение крестьян из перенаселённых губерний центра страны на окраины в поисках заработка способствовали ускоренному развитию ряда отраслей промышленности, расширению грузо- и пассажирооборота, созданию условий для активизации

* Corresponding author

E-mail addresses: pushistik_yuliya@mail.ru (Y.G. Eshchenko), dissovetdm@yandex.ru (S.V. Vinogradov), vol-na1986@yandex.ru (N.I. Kulakova)

предпринимательской деятельности. Волго-Каспийский транспортный маршрут, проходивший из Каспийского моря на север по Волге, традиционно связывал европейскую часть России с Закавказьем и азиатскими странами. На основе анализа деятельности крупнейшего нефтепромышленного объединения исследуемого периода – «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель» – можно констатировать, что во второй половине XIX – начале XX в., благодаря возникновению и бурному подъёму в Прикаспийском регионе нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей отраслей отечественной промышленности, Волго-Каспийская магистраль стала основным транспортным коридором по перемещению нефти и нефтепродуктов внутри Российской империи. Благодаря этому по всему маршруту шло быстрое развитие современной портовой инфраструктуры, культивировались инновационные способы транспортировки и хранения грузов, широко привлекались частные инвестиции в организацию и совершенствование системы грузоперевозок.

2. Материалы и методы

2.1. Основным источником для написания статьи стали неопубликованные делопроизводственные материалы, хранящиеся в фонде Государственного архива Астраханской области (ГААО) (Астрахань, Российская Федерация) «Астраханская контора нефтепромышленной фирмы «Товарищество Братья Нобель»» (Ф. 35), большая часть которых впервые вводится в научный оборот. В первую очередь, это циркуляры, сообщения и инструктивные письма правления Товарищества своим транспортным конторам, управляющим складами на пристанях в волжских городах, заведующему речной перевозкой продуктов, находившемуся в конторе в г. Астрахани, главному инженеру. В них содержатся должностные обязанности служащих сотрудников Товарищества, регламенты по организации наливной перевозки по внутренним водным путям, правила осуществления погрузочных работ на пристанях, требования к судам, задействованным в перевозке продукции Товарищества, и проч. Другую группу архивных документов составляют договоры – маклерские записки и условия, – заключавшиеся правлением Товарищества и уполномоченными им лицами с промышленниками или торговыми и производственными акционерными обществами, о купле-продаже нефтепродуктов в качестве топлива, об аренде пароходов и нефтеналивных барж, о перевозке мазута, керосина и минеральных масел и т.д.

Также привлекались центральные законодательные и нормативно-правовые документы, регламентировавшие работу нефтяной промышленности, деятельность нефтепромышленных обществ и пароходных компаний.

2.2. В качестве концептуальной основы исследования нами применяется акторный подход в рамках теории модернизации, детально разработанный представителями уральской исторической методологической школы (Акторы..., 2016). Первая российская индустриализация, как частный вариант модернизации, осуществлявшаяся в России во второй половине XIX – начале XX в., стала возможна при создании в стране рынка свободной рабочей силы и рынка капитала в условиях научно-технического прогресса. Движущей силой данной индустриализации, с позиций акторного подхода, могли являться как отдельные исторические лица и группы лиц, социальные страты, так и производственные структуры, промышленные предприятия, общественные организации, и даже государство (Акторы, 2016: 27). В представленном исследовании сквозь призму деятельности одного из крупнейших нефтепромышленных объединений пореформенного периода «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель» показана структура организации транспортировки нефтепродуктов по Волго-Каспийскому транзитному маршруту, взаимодействие промышленных фирм и отдельных предпринимателей, приведшее к ускорению модернизационных процессов в сфере нефтяной промышленности и транспорта и изменениям в традиционно существовавших способах перевозки грузов.

Кроме этого, применялся традиционный инструментарий исторического исследования, представленный совокупностью базовых принципов: системности, объективности и историзма. Принцип системности позволил рассмотреть научную проблему в совокупности её компонентов, таких как модернизационный процесс в России, развитие нефтяной промышленности, возникновение рынка свободной рабочей силы после Великих реформ, усиление роли частной инициативы и предпринимательства в процессе индустриализации и др. Принцип объективности дал возможность максимально взвешенно подойти к анализу источниковой базы исследования, представленной совокупностью законодательных и нормативно-правовых документов, региональными архивными материалами, статистическими сведениями. Принцип историзма помог в исторической ретроспективе оценить эффективность сложившейся организационно-экономической системы для развития транспортной инфраструктуры Волго-Каспийского региона в контексте проходившей в стране первой российской индустриализации.

3. Обсуждение

Вопросы организации транспортировки нефтегрузов по Каспийскому морю и речному пути по Волге, а также по железной дороге, рассматривал ряд современных учёных. Исследования можно условно разделить на две группы – конкретно исторические работы, посвящённые изучению транспортировки

нефтегрузов в пореформенный период, а также гуманитарные и социально-экономические исследования междисциплинарного плана отечественных и зарубежных авторов, освещающие Волго-Каспийский транспортный коридор как составляющий элемент современного транзитного маршрута «Север – Юг» и его роль для международной торговли и транспортировки энергоресурсов.

Водный транзит из нефтяных районов Прикаспия, возникновение первых специализированных нефтеналивных судов (танкеров) и их модернизация рассматривались коллективом учёных Российского государственного университета нефти и газа им. И.М. Губкина (Kartskhiya et al., 2021; Kartskhiya et al., 2022). Из отечественных исследователей, занимавшихся историей организации глобального нефтяного транзита и роли в нем нефтяной промышленности Российской империи, стоит отметить учёных Уфимского государственного нефтяного технического университета – А.И. Иванова, Т.В. Дмитриеву и др., проанализировавших этапы развития мирового наливного судостроения от деревянных речных барж до межконтинентальных морских танкеров в XIX–XX вв. (Иванов и др., 2010; Иванов и др., 2011) Морские грузоперевозки в рамках реализации российско-персидских торгово-экономических отношений подробно изучены Г.Г. Корноуховой. Предметом её исследования стали вопросы формирования портовой инфраструктуры Волго-Каспийского транзитного маршрута (Корноухова, 2024), возникновения и развития транспортных компаний на данном маршруте (Корноухова, Мосейкина, 2021), а также основные направления государственной политики по стимулированию морского коммерческого судоходства по Каспийскому морю (Корноухова, 2019).

Развитие сухопутного транзита нефти представлено исследованиями по изучению организации транспортировки топлива к черноморскому побережью по Закавказской железнодорожной линии (Гусейнова, Исмаилова, 2021), анализу тарифной политики российского правительства при осуществлении доставки нефти по Закавказской и Владикавказской железнодорожным веткам, а также противоречий между интересами нефтепромышленников и руководства Общества Владикавказской железной дороги (Степанов, 2018; Степанов, 2019) и др. Транспортировка сырья из Грозненского нефтяного района в контексте строительства первой железнодорожной ветки, связавшей Грозный с крупными промышленными регионами, стала предметом исследования З.Х. Сулумова (Сулумов, 2016; Сулумов, 2018).

Ещё один аспект рассматриваемой темы, напрямую связанный с активной транспортировкой нефтепродуктов водным путём, – загрязнение Волги и Каспийского моря, богатых рыбными промысловыми ресурсами. С опорой на источникный потенциал специализированной периодики по деятельности рыбной промышленности конца XIX – начала XX в. загрязнение дельты Волги и северной части акватории Каспийского моря вследствие аварий наливных судов и утечек груза из деревянных барж рассмотрел Е.В. Новосад (Новосад, 2016). Влияние нефтяной транспортировки на экосистему Волги на протяжении от Астрахани до Нижнего Новгорода, а также деятельность в 1890-х гг. специальных комиссий по изучению состояния волжской воды, фауны и береговой растительности, раскрыто в исследованиях Е.Д. Макеевой (Макеева, 2021) и др.

Вторую группу работ составляют преимущественно зарубежные исследования Волго-Каспийского транспортного коридора, которые ориентируются на современные проблемы транспортировки энергоресурсов, акцентируя внимание на морской составляющей маршрута, имеющей международное значение. Ввиду сохраняющейся до настоящего времени ярко выраженной нефтегазовой специфики региона, учёные рассматривают транспортный маршрут через Каспий в качестве своеобразного «энергетического коридора» (Mavrakis et al., 2006; Bilgin, 2007), через который углеводороды могли бы поставляться как в Турцию, так и в страны ЕС. В рамках энергетического подхода экономисты из Азербайджана (Akbulaev, Bayramli, 2020) рассмотрели взаимосвязь между развитием морского нефтеналивного транспорта на Каспии и экономическим ростом в Прикаспийских государствах; казахстанские учёные (Guliyev, Akhrarkhodjaeva, 2009) проанализировали проблемы перевозки нефти и перспективы расширения транскаспийского транспортного коридора, а научный коллектив итальянских и казахстанских учёных (De Miglio et al., 2014) оценил возможности развития энергетических систем каспийских и центральноазиатских стран с использованием логистической инфраструктуры Каспийского бассейна.

Здесь же следует отметить значительный объём исследований по изучению как транспортного коридора «Север – Юг», так и его отдельных сегментов на современном этапе отечественными учёными. Проанализированы возможности увеличения торгового взаимодействия России со странами Закавказья, Центральной Азии и Восточной Европы (Zakharov, 2023), даны характеристики созданных морских, автомобильных и железнодорожных маршрутов в рамках действующего коридора (Belov (Yurtaev), Binish, 2021), а также оценена роль Астраханской области как ключевого звена международного транспортного коридора «Север-Юг» (Вольнский, 2019; Маркелов, 2022).

Таким образом, следует констатировать, что проблема организации нефтеперевозок в Волго-Каспийском регионе является достаточно актуальной темой, к которой многократно обращались современные отечественные и зарубежные историки, экономисты и политологи. Тем не менее, анализ системы организации транспортировки нефти по Волго-Каспийскому маршруту в её трёхчастной структуре (морские перевозки, рейдовая перегрузка, распределение нефтегрузов по речной системе

европейской части России) с опорой на новый источниковый материал о деятельности крупнейшего нефтепромышленного объединения пореформенного периода – «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель» – ещё не стал предметом отдельного научного исследования.

4. Результаты

В мае 1879 г. было создано «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель» (далее – Товарищество), которое представляло собой концентрацию капиталов и имущества (нефтепромыслов, буровых скважин, нефтеперегонных заводов, нефтепровода, нефтехранилищ и др.) его учредителей и стало крупнейшим нефтепромышленным объединением в России пореформенного периода. Основной капитал Товарищества составлял 2 млн руб. Учреждённое Товарищество, помимо непосредственной нефтедобычи и нефтепереработки, осуществляло и транспортировку нефтегрузов, для чего «могло иметь собственные пароходы, парусные суда, баржи и другие перевозные средства, а также железнодорожные вагоны» (ПСЗРИ. Собр. 2. № 59648). Расширение производства фирмы потребовало увеличения оборотных сумм, для чего в 1886 г. было принято решение осуществить дополнительный выпуск облигаций на сумму 2,5 млн руб. (ПСЗРИ. Собр. 3. № 3841).

Транспортный маршрут нефтепродуктов из Бакинского нефтяного района водным путём можно условно разделить на несколько этапов. Первый из них – морская транспортировка нефти по Каспию крупнотоннажными паровыми шхунами, второй – рейдовая перегрузка нефтепродуктов из морских судов в баржи, которая осуществлялась на т.н. 12-ти футовом рейде Астрахани, и следующий этап – речная транспортировка барж буксирными пароходами по Волге и Каме к пристаням.

Следует отметить, что водная транспортировка нефтепродуктов оставалась приоритетной в рассматриваемый период второй половины XIX – начала XX в. Несмотря на развитие других видов транспортных коммуникаций, строительство веток Закавказской и Владикавказской железных дорог, а также прокладку магистрального керосинопровода Баку – Батуми, значительные объёмы нефтепродуктов все равно транспортировались по морю. Так, добыча нефти в России за первое полугодие 1913 г. составила 283,4 млн пудов (в Бакинском районе – 242,2 млн пудов; в Грозном – 36 млн пудов; в Майкопе – 2,6 млн пудов; в Фергане – 0,4 млн пудов; на Урале – 2,2 млн пудов). Общий объём вывоза нефтяных продуктов водным путём из Баку за тот же период составил 155,7 млн пудов, причём морским путём на Астрахань из них было вывезено 143,5 млн пудов, по керосинопроводу Баку – Батуми было перекачано 11,8 млн пудов (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 411. Л. 1-2).

Осуществление указанных перевозок Товариществом производилось как транспортом, находившимся в его собственности, так и арендованными судами и баржами.

В сведениях транспортного отдела астраханской конторы Товарищества за 1900 г. о судах, имевшихся в собственности правления, согласно удостоверениям на паровые и непаровые суда, ходившие по внутренним водным путям, значились два парохода («Вогул» 1897 г. постройки и «Финн», построенный в 1899 г. в Швеции), 37 деревянных барж, с датами постройки с конца 1880-х – 1890-х гг., строившихся преимущественно в Нижегородской, а также в Пермской губерниях и в Астрахани, и две железные баржи, построенные в Царицыне на верфи Товарищества в 1887 и 1900 гг. (подсчит. по: ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 658. Л. 1-45). Перечень судов не являлся фиксированным и постоянно пополнялся, причём не только за счёт возводившихся по заказу судов, но и за счёт покупки транспортных средств у купцов или других акционерных обществ и фирм. Так, в 1902 г. Товариществом было приобретено две железные баржи, построенные на верфях в Саратове, принадлежавших «Строительной конторе инженера А. В. Бари», а в 1903 г. была построена ещё одна железная баржа на верфи Товарищества в Царицыне (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 658. Л. 47-49).

По состоянию на 1907 г. в собственности Товарищества значилось уже 25 собственных пароходов, построенных на судостроительных предприятиях Швеции и России (в Рыбинске, Перми, Санкт-Петербурге, Царицыне и др.) в 1890-х – начале 1900-х гг., а также 21 железная и 115 деревянных барж (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 320. Л. 1-19; Д. 657. Л. 1-12).

Следует отметить стремление правления к внедрению инноваций и максимальному использованию самых передовых достижений научно-технического прогресса того времени. Так, в 1908 г. на Коломенском машиностроительном заводе в Московской губернии был заказан буксирный теплоход «Киргиз», ходивший на дизельном двигателе внутреннего сгорания (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 658. Л. 51-52), а в 1914 г. в Швеции на заводе, принадлежавшем компании братьев Болиндер, был построен теплоход «Цыган», ходивший на двухвинтовом реверсивном двигателе внутреннего сгорания для сырой нефти (Bolinder) (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 658. Л. 67).

Однако даже такого обширного транспортного списка не хватало для осуществления всех видов нефтеперевозок. Поэтому на регулярной основе Товарищество прибегало к услугам перевозчиков – как отдельных предпринимателей, так и крупных пароходств.

Морская перевозка нефтепродуктов осуществлялась как собственными наливными судами, так и арендованным транспортом. Так, в период навигаций 1894-1896 гг. транспортировка из Баку по Каспийскому морю осуществлялась по договорам с пароходным обществом «Восточное общество», Армянским пароходным товариществом, бакинскими купцами Анифой Усейновым, Азимой Искендеровым, Мустафой Расуловым, Алжи Ага Дадашевым, купцами Солиным, Масловым,

Бунятовыми и др. (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 82. Л. 53, 53об., 54). Перевозчиками предоставлялись паровые наливные шхуны для перевозки наливом нефтяных остатков из Баку до 12-ти футового рейда астраханского взморья. Фрахт за перевозку нефтепродуктов из Баку до рейда Астрахани в указанный период варьировался от 2,5 до 3 коп. за каждый пуд мазута. Объём груза заливался в Баку по мерникам и проверялся на астраханском рейде (за время в пути допускалась утечка груза в размере не более 0,5 % от объёма, залитого в точке отправления судна). На обратном пути из Астрахани до Баку арендованные суда должны были следовать пустыми и не имели права брать какой-либо груз. В случае следования судов с грузом их владельцы выплачивали Товариществу неустойку в размере 1500 руб. Топливо для шхун покупалось за счёт Товарищества. Согласно положениям маклерских записок, шхуны не должны были сдаваться в аренду никому другому на оговоренный период навигации. В случае же желанья владельцев сдать судно другим арендаторам или в случае отказа перевозить грузы Товарищества, владельцы платили значительную неустойку – 15 000 руб. (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 82. Л. 1-10б.). В 1901 г. транспортировка по Каспийскому морю осуществлялась 12 шхунами Товарищества: «Зороастр» (первый, построенный в Швеции, железный танкер Товарищества), «Коран», «Спиноза», «Талмуд», «Сократ», «Дарвин», «Роберт Нобель», «Линне», «Магомет», «Брахма», «Будда», «Пирогов», а также арендованными пароходами, численность которых в разные месяцы навигации варьировалась от 20 до 28 (подсчит. по: ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 202. Л. 1-32). Значительную часть грузооборота составлял мазут, на втором месте по объёмам был керосин. Также из Баку на Астрахань шли различные смеси нефтепродуктов, лёгкий и тяжёлый бензин, лёгкое и тяжёлое соляное масло, веретённое масло, машинное масло, цилиндрическое масло, вискозин и нефть (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 202. Л. 100б., 11).

Следующим этапом транспортировки являлась перекачка нефтяных продуктов в баржи. Этот процесс был чётко регламентирован. Морские суда под разгрузку поступали в строго определённом порядке, в зависимости от времени их прихода на рейд для каждого судна определялись баржи, на которые происходила выкачка нефтепродуктов. Вне зависимости от того, в собственную или арендованную баржу происходила разгрузка, перекачка осуществлялась техникой и рабочими Товарищества. Во время перекачки проходила проверка объёма прибывшего груза специальными мерниками. Перевозку нефтепродуктов от рейда в Астрахань в большинстве своём осуществляли астраханские купцы и судовладельцы. Так, только на навигацию 1894 г. Товариществом были заключены договоры на перевозку от мест стоянки каравана судов Товарищества на 12-ти футовом астраханском рейде до Астрахани с оплатой фрахта с каждого доставленного пуда по 1 коп. с астраханским купцом 1-ой гильдии Алексеем Михайловичем Солиным (на 4 млн пудов мазута), с петровской купчихой Екатериной Ивановной Лбовой (на 2 млн пудов мазута), с астраханскими купцами 2-ой гильдии Семеном Ивановичем Захаровым и Иваном Федоровичем Скрепинским (на 2,5 млн пудов мазута) (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 43. Л. 18 об., 23-23об., 25).

Распределением нефтепродуктов по пристаням Волги и Камы согласно заключённым договорам (условиям) с покупателями, а также снабжением топливом собственного и арендованного водного транспорта руководил заведующий речной перевозкой, контора которого располагалась в Астрахани. Перечень полномочий и прав заведующего речной перевозкой был достаточно обширен. Он осуществлял управление всей речной перевозкой – пароходами, баржами и судами, как принадлежавшими Товариществу, так и взятыми в аренду, со всем их имуществом и такелажом; имел право вносить от имени Товарищества разнообразные установленные законом пошлины и сборы и получать за них свидетельства и квитанции; по своему усмотрению определять на все пароходы и суда и увольнять с должности капитанов, штурманов, матросов, машинистов и любых других служащих, заключать с ними контракты, производить оплату жалованья, для чего требовать от правления Товарищества нужные денежные средства, вносить их на текущий счёт в кредитные учреждения, как государственные, так и частные; принимать к доставке по реке Волге и её притокам всякого рода грузы и товары, причём выдавать от имени Товарищества квитанции и заключать контракты и договоры с правом определения неустойки за просрочку. За доставку грузов, а также по всем делам, имевшим отношение к поручаемой к управлению части, Товарищество предоставляло заведующему речной перевозкой право производить любые расчёты с казной или частными обществами и лицами и получать или платить деньги со счёта Товарищества; покупать для пароходов и судов топливо и все другие припасы и материалы; арендовать и покупать участки земель. В случае возникновения с кем-либо споров или нарушения прав и интересов Товарищества заведующему речной перевозкой предоставлялось право от имени правления направлять прошения во все присутственные места и судебные учреждения, добиваясь всеми возможными законными способами их полного удовлетворения; являться в суды в качестве истца или ответчика, заслушивать решения и озвучивать на них своё согласие или несогласие, перенаправлять дела в апелляционном или кассационном порядке на рассмотрение высших судебных инстанций и проч. (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 43. Л. 7, 70б.). Таким образом, заведующий речной перевозкой был полноценным представителем правления нефтепромышленного общества и обладал практически неограниченными полномочиями по вверенному ему функционалу. На протяжении ряда лет, с 1880-х до 1900-х гг., должность заведующего речной перевозкой занимал Александр Иванович Алферов. Транзит нефтепродуктов по

речной системе являлся важнейшим компонентом предпринимательской деятельности Товарищества, так как именно в европейской части России находились основные потребители нефтепродуктов. Активное судоходство по Волге и её притокам, создание крупных пароходных обществ требовало огромных объёмов топлива, которые после прибытия в Астрахань распределялись по многочисленным складам, нефтехранилищам, а также стоечным баржам на волжских пристанях.

В соответствии с Положением о заведовании делами «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель» на Волге, система управления речной транспортировкой нефтепродуктов также включала в себя управляющих складами и пристанями в Астрахани, Царицыне, Саратове, Самаре, Батраках (в настоящее время г. Октябрьск Самарской области), Нижнем Новгороде (Костромская и Казанская пристани находились под руководством управляющего Нижегородским складом) и главного инженера по ремонту речного флота и техническим устройствам на волжских пристанях (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 4).

Управляющие складами назначались и увольнялись со службы непосредственно правлением Товарищества, несли перед ним полную ответственность за сохранность вверенного имущества. Отдельно оговаривалось управление астраханской пристанью: в её отношении действовала особая инструкция, и она находилась в ведении заведующего речными перевозками (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 40б.). Все управляющие складами обязывались исполнять служебные требования заведующего речными перевозками и находились в его непосредственном подчинении. Управляющие складами руководили не только служащими, задействованными непосредственно в обеспечении пристаней, но и служащими на железной дороге, в случае наличия железнодорожных станций, через которые осуществлялась отправка нефтегрузов. Никакие расходы на приобретение товаров или строительно-ремонтные работы и т.п. не могли производиться управляющими складами без получения на эти расходы разрешения правления Товарищества вместе с утверждённой сметой. Денежные суммы, отпускаемые складам, хранились в местных отделениях Государственного банка, а там, где таких отделений не было, в местных отделениях частных банков (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 4-5). Управляющие складами имели право самостоятельного поиска покупателей и продажи нефтепродуктов Товарищества (через имевшиеся при складах торговые конторы, где заключались договоры) по установленным ценам, которые ежегодно сообщало правление в соответствующих циркулярных распоряжениях. Например, согласно циркуляру правления от 20 февраля 1890 г. № 75 на период навигации 1890 г. назначались следующие цены на продажу мазута (нефтяных остатков): в Астрахани – 11 коп. за пуд, во Владимирове – 13 коп., в Царицыне – 14 коп., в Камышине – 14,5 коп., в Саратове – 15 коп., в Самаре – 16,5 коп., в Казани – 17,5 коп., в Нижнем Новгороде – 18 ½ коп., в Костроме – 22 коп. (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 28-30). Как видно из представленной статистики, в стоимость пуда мазута были заложены не только расходы фирмы на фрахт мазута по Каспийскому морю и перекачку на рейде, но и на транспортировку нефтепродуктов по Волге. Чем дальше пристань располагалась от первого пункта маршрута – Астрахани, тем дороже стоил мазут.

Разрешая управляющим складами продажу мазута по договорам с частными предпринимателями, владельцами судов и другими промышленниками, правление ограничивало сделки рядом условий. Заключение договоров допускалось исключительно с теми лицами, которые уже сотрудничали с Товариществом ранее и зарекомендовали себя благонадёжными плательщиками. Имея примеры негативного опыта коммерческого взаимодействия с предпринимателями, правление Товарищества предпочитало с мелкими судовладельцами, малоизвестными и не надёжными, в коммерческие отношения не вступать. В случае возникновения сомнений относительно платёжеспособности договаривавшегося лица, управляющие складами имели право требовать от таких лиц наличия поручителей, что подтверждалось особой подпиской за них со стороны известных Товариществу и платёжеспособных коммерсантов (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 28об.).

Несмотря на чётко прописанный механизм взаимодействия транспортных компаний и нефтяных обществ, следует отметить, что аренда судов несла с собой ряд сложностей и коммерческих рисков для нефтепромышленников, в связи с чем рассмотренные выше пункты маклерских записок о неустойках являлись необходимым условием соглашений с перевозчиками. Так, например, согласно циркуляру правления Товарищества от 30 марта 1889 г. № 314, при аренде заведующим речными перевозками А.И. Алферовым барж, пароходов и других судов для транспортировки нефтепродуктов имелись случаи, когда заключавшие договоры предприниматели являлись номинальными владельцами судов, так как сами были связаны обязательствами с третьими лицами. В связи с этим было принято решение перед подписанием договоров требовать от владельцев пароходов предоставления правоустанавливающих документов, подтверждавших право собственности и свободного распоряжения отдававшимися в аренду судами, а номера этих судовых свидетельств заносить в договор аренды (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 23).

Порядок расчётов за топливо был следующий. В момент заключения договора управляющие складами получали задаток наличными деньгами или векселями за отпускаящийся мазут. За топливо, поставлявшееся покупателям в период с начала навигации по 1 августа, расчёт производился не позднее середины сентября; за топливо, отпускавшееся с 1 августа до конца навигационного периода, расчёт осуществлялся не позднее середины декабря. В случае

необходимости предоставления покупателю отсрочки по платежу взимались проценты из расчёта 8 % годовых. Также в момент заключения договора с владельцем судов оговаривался приблизительный объём требовавшегося на навигацию топлива, причём минимальное и максимальное количество запрашиваемого топлива не могло отличаться более чем на 20 % (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 29). Интересно, что согласно рекомендациям правления «в условиях (в договорах – прим. авт.) предоставляется Вашему (то есть управляющим складами – прим. авт.) усмотрению предусматривать случаи покупки топлива от других лиц при временном понижении цен на рынке, оговаривая за то неустойки» (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 30). То есть в случае колебания цен на мазут на российском рынке и их падения ниже, чем было установлено правлением на период навигации, покупателю предлагалось приобретать топливо у других поставщиков по более низким ценам, а управляющим складами – придерживать и не продавать мазут по цене ниже намеченной.

Копии всех договоров с судовладельцами направлялись в правление Товарищества. Указанные выше условия относились только к продаже мазута для пароходов, во всех остальных случаях заключение торговых договоров должно было предварительно согласовываться с заведующим речной перевозкой и с правлением Товарищества. За привлечение покупателей и организацию сбыта продукции правлением назначалось вознаграждение сотруднику в размере 1/12 коп. за каждый пуд мазута, отпущенный и оплаченный покупателями по заключённым договорам (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 28).

С крупными фирмами и предпринимателями правление Товарищества самостоятельно заключало договоры на поставки топлива, устанавливая цены в зависимости от объёмов закупуемых нефтяных продуктов. В таких случаях правление лишь уведомляло заведующего речной перевозкой о том, кому и по каким ценам должен был поставляться мазут. Так, в циркуляре Правления от 20 февраля 1890 г. № 75 сообщалось, что Товариществом был продан мазут на навигацию 1890 г. акционерному обществу «Самолет», пароходному обществу «По Волге» и «Пароходству А.А. Зевеке». Цены были установлены следующие. Общества «Самолет» и «Пароходства А.А. Зевеке» получали топливо в Астрахани по 10 коп. за пуд, во Владимирове – 12 коп., в Царицыне – 12,5 коп., в Камышине – 13,5 коп., в Саратове – 14 коп., в Самаре – 15 коп., в Казани – 16 коп., в Нижнем Новгороде – 17 коп., в Костроме – 20 коп. Для общества «По Волге» цены по всем пристаням устанавливались на 1/2 коп. выше (ГААО. Ф. 35. Оп. 1. Д. 2. Л. 29, 29об.). Если сравнить данные цены, с ценами, установленными для заключения договоров управляющим складами, то видно, что крупные фирмы, благодаря большим объёмам, могли получать топливо по более выгодным ценам и выигрывать в конкурентной борьбе за осуществление грузо- и пассажироперевозок. Это привело к тому, что к началу XX в. в рамках Волго-Каспийского транспортного коридора самым активным образом шел процесс слияния пароходных компаний в крупные транспортно-логистические объединения, такие как «Кавказ и Меркурий» и «Самолет». Небольшие пароходства не выдерживали конкуренции и разорялись, и особенно ярко эти процессы проявлялись в транзите нефти и нефтепродуктов.

5. Заключение

Увеличению морского грузооборота и развитию речного судоходства в рамках Волго-Каспийского транзитного маршрута способствовало появление на Волге нефти и нефтепродуктов в качестве товаров. Первоначально перевозился большей частью керосин, но объёмы его были невелики, так как невелики были объёмы нефтедобычи. Отмена откупной системы в нефтяной промышленности, внедрение достижений научно-технического прогресса в систему перевозки нефти в сочетании с инновационными решениями для транзита нефтепродуктов способствовали существенному снижению стоимости нефтяных продуктов на российском рынке, их широкому распространению (в том числе в качестве горючего для паровых судов, массово переводившихся с дровяного на более экономичное нефтяное топливо) и, соответственно, увеличению в 1880-х гг. грузопотока на Волге и её притоках.

Всё это привело к изменению существовавшей видовой структуры транспорта: появился новый тип судов для перевоза нефти наливом, а не в бочках – железные танкеры; модернизировался морской и речной флот за счёт перехода на нефтяное топливо и внедрения двигателей внутреннего сгорания; железные баржи, как более надёжные, вытеснили деревянные; появились первые трубопроводы, доставлявшие нефть с промыслов к перерабатывающим предприятиям и от предприятий к пристаням. Также изменения коснулись и инфраструктуры Волго-Каспийского пути: на всех крупных пристанях сооружались склады и хранилища для нефтепродуктов; усложнилась портовая структура, произошло создание пожарных бригад, внедрение системы измерения объёма наливных грузов, оснащение пристаней электрическим освещением и техническими средствами для перекачки грузов и др.

Развитие нефтяной промышленности являлось важным двигателем модернизационных процессов в России периода первой российской индустриализации конца XIX – начала XX в. Помимо указанных изменений в транспортной инфраструктуре, появление нефти и нефтепродуктов (как груза и как топлива) способствовало активизации экономической среды, бурному росту

предпринимательства, притоку в регион частного капитала, созданию и развитию промышленных фирм, специализировавшихся на нефтеперевозках, и сопутствующих производств, расширению сети государственных и частных кредитно-финансовых учреждений, задействованных в переводе средств между нефте- и судопромышленниками согласно заключавшимся договорам, уменьшению сроков транспортировки грузов и ускорению торгово-экономических процессов. Экономический рост и возможности для заработка и реализации коммерческой инициативы привлекали в Волго-Каспийский район, в рамках возникшего в пореформенный период переселенческого движения, широкий поток мигрантов из различных социальных слоёв, трудоустроившихся как в качестве низкоквалифицированных рабочих на обслуживание портовой инфраструктуры и в ремонтных мастерских, так и в качестве служащих в торговых конторах и в составе экипажей пароходов, инженеров и специалистов по строительству и техническому обслуживанию судов и проч.

6. Благодарности

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

Литература

Акторы..., 2016 – Акторы российской имперской модернизации: региональное измерение / В.В. Алексеев, Е.В. Алексеева, О.Н. Богатырева [и др.]; Институт истории и археологии УрО РАН. Екатеринбург: Банк культурной информации, 2016. 316 с.

Вольнский, 2019 – *Вольнский И.А.* Роль Астраханской области как ключевого транспортно-логистического узла в международном транспортном коридоре «Север – Юг» // *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. 2019. № 3(60). С. 207-212.

ГААО – Государственный архив Астраханской области.

Гусейнова, Исмаилова, 2021 – *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. DOI: 10.24412/2308-264X-2021-4-39-44

Иванов и др., 2011 – *Иванов А.И., Дмитриева Т.В., Асланова Р.Н.* Мировой опыт эксплуатации барж для транспортировки нефти и нефтегрузов на рубеже XIX–XX вв. // *Транспорт и хранение нефтепродуктов и углеводородного сырья*. 2011. № 3. С. 33-39.

Иванов и др., 2010 – *Иванов А.И., Дмитриева Т.В., Мастобаев Б.Н.* Развитие межконтинентальных морских перевозок нефти и нефтепродуктов в XIX в. // *Транспорт и хранение нефтепродуктов и углеводородного сырья*. 2010. № 4. С. 32-37.

Корноухова, 2019 – *Корноухова Г.Г.* Роль российского правительства в развитии каспийской морской торговли с Персией во второй половине XIX – начале XX в. // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России*. 2019. Т. 18, № 3. С. 661-682. DOI: 10.22363/2312-8674-2019-18-3-661-682

Корноухова, 2024 – *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(81). С. 75-85. DOI: 10.54398/1818-510X.2024.81.4.007

Корноухова, Мосейкина, 2021 – *Корноухова Г.Г., Мосейкина М.Н.* Коммерческая деятельность российского пароходного общества «Кавказ и Меркурий» в Персии в условиях осуществления частно-государственного партнерства во второй половине XIX – начале XX в. // *Вопросы истории*. 2021. № 4-1. С. 94-108. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202104Statyio7

Макеева, 2021 – *Макеева Е.Д.* Деятельность человека как причина ухудшения экологического состояния реки Волги в конце XIX – начале XXI вв. (исторический аспект) // *Вестник Сургутского государственного педагогического университета*. 2021. № 6(75). С. 58-69. DOI: 10.26105/SSPU.2021.75.6.005

Маркелов, 2022 – *Маркелов К.А.* История и современность в развитии международно-транспортного коридора «Север – Юг» // *Каспийский регион: политика, экономика, культура*. 2022. № 1 (70). С. 98-109. DOI: 10.54398/1818-510X_2022_1_98

Новосад, 2006 – *Новосад Е.В.* Загрязнение Волги в период становления нефтяной промышленности в России (по материалам «Вестника рыбной промышленности») // *Вопросы истории естествознания и техники*. 2006. Т. 27, № 1. С. 61-72.

ПСЗРИ – Полное собрание законов Российской империи.

Степанов, 2018 – *Степанов В.Л.* Нефтяная политика С.Ю. Витте в Закавказье (1892-1903 гг.) // *Вопросы теоретической экономики*. 2018. № 2(3). С. 136-145. DOI: 10.24411/2587-7666-2018-00021

- [Степанов, 2019](#) – Степанов В.Л. Нефтяная промышленность Северного Кавказа в правительственной политике конца XIX – начала XX в. // *Российская история*. 2019. № 6. С. 127-147. DOI: 10.31857/So86956870007440-5
- [Сулумов, 2016](#) – Сулумов З.Х. Начало становления Грозненской нефтяной промышленности в конце XIX в. // *Современная научная мысль*. 2016. № 6. С. 39-43.
- [Сулумов, 2018](#) – Сулумов З.Х. Нефть города Грозного: страницы истории // *Современная научная мысль*. 2018. № 2. С. 74-80.
- [Akbulaev, Bayramli, 2020](#) – Akbulaev N., Bayramli G. Maritime transport and economic growth: Interconnection and influence (an example of the countries in the Caspian sea coast; Russia, Azerbaijan, Turkmenistan, Kazakhstan and Iran) // *Marine Policy*. 2020. 118: no. art. 104005. DOI: 10.1016/j.marpol.2020.104005
- [Belov \(Yurtaev\), Binish, 2021](#) – Belov (Yurtaev) V.I., Binish. India, Russia and Iran: a New Study on “North – South” International Transport Corridor // *Informaciâ i innovacii*. 2021. 16(4): 18-25. DOI: 10.31432/1994-2443-2021-16-4-18-25
- [Bilgin, 2007](#) – Bilgin M. New prospects in the political economy of inner-Caspian hydrocarbons and western energy corridor through Turkey // *Energy Policy*. 2007. 35(12): 6383-6394. DOI: 10.1016/j.enpol.2007.06.011
- [De Miglio et al., 2014](#) – De Miglio R., Akhmetbekov Y., Baigarin K., Bakdolotov A., Tosato G. Cooperation benefits of Caspian countries in their energy sector development // *Energy Strategy Reviews*. 2014. 4: 52-60. DOI: 10.1016/j.esr.2014.09.002
- [Guliyev, Akhrarkhodjaeva, 2009](#) – Guliyev F., Akhrarkhodjaeva N. The Trans-Caspian energy route: Cronyism, competition and cooperation in Kazakh oil export // *Energy Policy*. 2009. 37(8): 3171-3182. DOI: 10.1016/j.enpol.2009.04.009
- [Kartskhiya et al., 2022](#) – Kartskhiya A.A., Tyrtychnyy S.A., Smirnov M.G., Dolgikh M.G. Pipeline Oil Supplies in Russia at the turn of the 19th and 20th centuries: Historical Retrospective and Modern Assessments // *Bylye Gody*. 2022. 17(2): 812-823 DOI: 10.13187/bg.2022.2.812
- [Kartskhiya et al., 2021](#) – Kartskhiya A.A., Tyrtychnyy S.A., Smirnov M.G., Zhulidova M.D. Oil Tanker Transportation and Entrepreneurial Competition in Russia at the turn of the 19th and 20th centuries: Historical Retrospective and Modern Assessments // *Bylye Gody*. 2021. 16(3): 1381-1398. DOI: 10.13187/bg.2021.3.1381
- [Mavrakis et al., 2006](#) – Mavrakis D., Thomaidis F., Ntroukas I. An assessment of the natural gas supply potential of the south energy corridor from the Caspian Region to the EU // *Energy Policy*. 2006. 34(13): 1671-1680. DOI: 10.1016/j.enpol.2004.12.015
- [Zakharov, 2023](#) – Zakharov A. The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity between Russia and India // *MGIMO Review of International Relations*. 2023. 16(2): 216-234. DOI: 10.24833/2071-8160-2023-2-89-216-234

References

- [Akbulaev, Bayramli, 2020](#) – Akbulaev, N., Bayramli, G. (2020). Maritime transport and economic growth: Interconnection and influence (an example of the countries in the Caspian sea coast; Russia, Azerbaijan, Turkmenistan, Kazakhstan and Iran). *Marine Policy*. 118: no. art. 104005. DOI: 10.1016/j.marpol.2020.104005
- [Aktory..., 2016](#) – Aktory rossiiskoi imperskoi modernizatsii: regional'noe izmerenie [Actors of Russian Imperial Modernization: Regional Dimension]. Ekaterinburg: Bank kul'turnoi informatsii, 316 p. [in Russian]
- [Belov \(Yurtaev\), Binish, 2021](#) – Belov (Yurtaev), V.I., Binish. (2021). India, Russia and Iran: a New Study on “North – South” International Transport Corridor. *Informaciâ i innovacii*. 16(4): 18-25. DOI: 10.31432/1994-2443-2021-16-4-18-25
- [Bilgin, 2007](#) – Bilgin, M. (2007). New prospects in the political economy of inner-Caspian hydrocarbons and western energy corridor through Turkey. *Energy Policy*. 35(12): 6383-6394. DOI: 10.1016/j.enpol.2007.06.011
- [De Miglio et al., 2014](#) – De Miglio, R., Akhmetbekov, Y., Baigarin, K., Bakdolotov, A., Tosato, G. (2014). Cooperation benefits of Caspian countries in their energy sector development. *Energy Strategy Reviews*. 4: 52-60. DOI: 10.1016/j.esr.2014.09.002
- [GAAO](#) – Gosudarstvennyi arkhiv Astrakhanskoi oblasti [State Archive of the Astrakhan Region].
- [Guliyev, Akhrarkhodjaeva, 2009](#) – Guliyev, F., Akhrarkhodjaeva, N. (2009). The Trans-Caspian energy route: Cronyism, competition and cooperation in Kazakh oil export. *Energy Policy*. 37(8): 3171-3182. DOI: 10.1016/j.enpol.2009.04.009
- [Guseinova, Ismailova, 2021](#) – Guseinova, A.A., Ismailova, A.M. (2021). Transportnaya sistema Apsheron'skogo neftepromyshlennogo raiona v usloviyakh sotsial'no-ekonomicheskoi transformatsii Zakavkazskogo kraia v poslednei chetverti XIX – nachale XX vv. [Transport system of the Apsheron oil industrial region in the context of socio-economic transformation of the Transcaucasian region in the last quarter of the 19th – early 20th centuries]. *Sovremennaya nauchnaya mysl'*. 4: 39-44. DOI: 10.24412/2308-264X-2021-4-39-44 [in Russian]

Ivanov i dr., 2010 – Ivanov, A.I., Dmitrieva, T.V., Mastobaev, B.N. (2010). Razvitie mezhkontinental'nykh morskikh perevozok nefti i nefteproduktov v XIX v. [Development of intercontinental sea transportation of oil and oil products in the 19th century]. *Transport i khranenie nefteproduktov i uglevodorodnogo syr'ya*. 4: 32-37. [in Russian]

Ivanov i dr., 2011 – Ivanov, A.I., Dmitrieva, T.V., Aslanova, R.N. (2011). Mirovoi opyt ekspluatatsii barzh dlya transportirovki nefti i neftegruzov na rubezhe XIX–XX vv. [World experience in operating barges for transporting oil and oil cargo at the turn of the XIX–XX centuries]. *Transport i khranenie nefteproduktov i uglevodorodnogo syr'ya*. 3: 33-39. [in Russian]

Kartskhiya et al., 2021 – Kartskhiya, A.A., Tyrtychnyy, S.A., Smirnov, M.G., Zhulidova, M.D. (2021). Oil Tanker Transportation and Entrepreneurial Competition in Russia at the turn of the 19th and 20th centuries: Historical Retrospective and Modern Assessments. *Bylye Gody*. 16(3): 1381-1398. DOI: 10.13187/bg.2021.3.1381

Kartskhiya et al., 2022 – Kartskhiya, A.A., Tyrtychnyy, S.A., Smirnov, M.G., Dolgikh, M.G. (2022). Pipeline Oil Supplies in Russia at the turn of the 19th and 20th centuries: Historical Retrospective and Modern Assessments. *Bylye Gody*. 17(2): 812-823 DOI: 10.13187/bg.2022.2.812

Kornoukhova, 2019 – Kornoukhova, G.G. (2019). Rol' rossiiskogo pravitel'stva v razvitii kaspiskoi morskoi trgovli s Persiei vo vtoroi polovine XIX – nachale XX v. [The role of the Russian government in the development of Caspian maritime trade with Persia in the second half of the XIX – early XX centuries]. *Vestnik Rossiiskogo universiteta družby narodov. Seriya: Istoriya Rossii*. 18(3): 661-682. DOI: 10.22363/2312-8674-2019-18-3-661-682 [in Russian]

Kornoukhova, 2024 – Kornoukhova, G.G. (2024). Obsuzhdenie proekta stroitel'stva Enzeliiskogo porta v Persii v gosudarstvennykh vedomstvakh Rossiiskoi imperii na rubezhe XIX–XX vv. [Discussion of the project for the construction of the Anzali port in Persia in the government departments of the Russian Empire at the turn of the XIX–XX centuries]. *Kaspiiskii region: politika, ekonomika, kul'tura*. 4(81): 75-85. DOI: 10.54398/1818-510X.2024.81.4.007 [in Russian]

Kornoukhova, Moseikina, 2021 – Kornoukhova, G.G., Moseikina, M.N. (2021). Kommercheskaya deyatel'nost' rossiiskogo parokhodnogo obshchestva «Kavkaz i Merkurii» v Persii v usloviyakh osushchestvleniya chastno-gosudarstvennogo partnerstva vo vtoroi polovine XIX – nachale XX v. [Commercial activities of the Russian shipping company "Caucasus and Mercury" in Persia in the context of public-private partnership in the second half of the 19th – early 20th centuries]. *Voprosy istorii*. 4-1: 94-108. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202104Statyi07 [in Russian]

Makeeva, 2021 – Makeeva, E.D. (2021). Deyatel'nost' cheloveka kak prichina ukhudsheniya ekologicheskogo sostoyaniya reki Volgi v kontse XIX – nachale XXI vv. (istoricheskii aspekt) [Human activity as a cause of deterioration of the ecological state of the Volga River in the late 19th – early 21st centuries (historical aspect)]. *Vestnik Surgut'skogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*. 6(75): 58-69. DOI: 10.26105/SSPU.2021.75.6.005 [in Russian]

Markelov, 2022 – Markelov, K.A. (2022). Istoriya i sovremennost' v razvitii mezhdunarodno-transportnogo koridora «Sever – Yug» [History and modernity in the development of the international transport corridor "North – South"]. *Kaspiiskii region: politika, ekonomika, kul'tura*. 1(70): 98-109. DOI: 10.54398/1818-510Kh_2022_1_98 [in Russian]

Mavrakis et al., 2006 – Mavrakis, D., Thomaidis, F., Ntroukas, I. (2006). An assessment of the natural gas supply potential of the south energy corridor from the Caspian Region to the EU. *Energy Policy*. 34(13): 1671-1680. DOI: 10.1016/j.enpol.2004.12.015

Novosad, 2006 – Novosad, E.V. (2006). Zagryaznenie Volgi v period stanovleniya neftyanoi promyshlennosti v Rossii (po materialam «Vestnika rybopromyshlennosti») [Pollution of the Volga during the formation of the oil industry in Russia (based on the materials of the "Vestnik rybopromyshlennosti")]. *Voprosy istorii estestvoznaniya i tekhniki*. 27(1): 61-72. [in Russian]

PSZRI – Polnoe sobranie zakonov Rossiiskoi imperii [Complete collection of laws of the Russian Empire].

Stepanov, 2018 – Stepanov, V.L. (2018). Neftyanaya politika S.Yu. Vitte v Zakavkaz'e (1892-1903 gg.) [Oil policy of S.Yu. Vitte in Transcaucasia (1892-1903)]. *Voprosy teoreticheskoi ekonomiki*. 2(3): 136-145. DOI: 10.24411/2587-7666-2018-00021 [in Russian]

Stepanov, 2019 – Stepanov, V.L. (2019). Neftyanaya promyshlennost' Severnogo Kavkaza v pravitel'stvennoi politike kontsa XIX – nachala XX v. [Oil industry of the North Caucasus in government policy of the late 19th – early 20th centuries]. *Rossiiskaya istoriya*. 6: 127-147. DOI: 10.31857/S086956870007440-5 [in Russian]

Sulumov, 2016 – Sulumov, Z.Kh. (2016). Nachalo stanovleniya Groznenskoii neftyanoi promyshlennosti v kontse XX v. [The beginning of the formation of the Grozny oil industry at the end of the 19th century]. *Sovremennaya nauchnaya mysl'*. 6: 39-43. [in Russian]

Sulumov, 2018 – Sulumov, Z.Kh. (2018). Neft' goroda Groznogo: stranitsy istorii [Oil of the city of Grozny: pages of history]. *Sovremennaya nauchnaya mysl'*. 2: 74-80. [in Russian]

Volynskii, 2019 – Volynskii, I.A. (2019). Rol' Astrakhanskoi oblasti kak klyucheвого transportno-logisticheskogo uzla v mezhdunarodnom transportnom koridore «Sever – Yug» [The Role of the Astrakhan

Region as a Key Transport and Logistics Hub in the International North-South Transport Corridor]. *Kaspiiskii region: politika, ekonomika, kul'tura*. 3(60): 207-212. [in Russian]

Zakharov, 2023 – Zakharov, A. (2023). The International North-South Transport Corridor: The Prospects and Challenges for Connectivity between Russia and India. *MGIMO Review of International Relations*. 16(2): 216-234. DOI: 10.24833/2071-8160-2023-2-89-216-234

Волго-Каспийский транспортный коридор в системе грузоперевозок Российской империи во второй половине XIX – начале XX в.

Юлия Геннадьевна Ещенко ^{a, *}, Сергей Вадимович Виноградов ^a, Наталия Игоревна Кулакова ^a

^a Астраханский государственный университет им. В.Н. Татищева, Астрахань, Российская Федерация

Аннотация. В статье анализируется система организации транспортировки грузов по Волго-Каспийскому транспортному коридору во второй половине XIX – начале XX в. на примере деятельности крупнейшего нефтепромышленного объединения исследуемого периода – «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель». С опорой на широкий источниковый материал, большая часть которого впервые вводится в научный оборот, показана организация водных грузоперевозок по Волго-Каспийскому маршруту в её трехчастной структуре (морские перевозки, рейдовая перегрузка, распределение нефтегрузов по речной системе европейской части России). Показано, что благодаря возникновению и бурному подъёму в Прикаспийском регионе нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей отраслей отечественной промышленности, Волго-Каспийская магистраль стала основным транспортным коридором для перемещения нефти и нефтепродуктов внутри Российской империи. С позиции акторного подхода авторы приходят к выводу, что развитие нефтяной промышленности стало одной из движущих сил модернизационных процессов в России пореформенного периода. Это привело к трансформации существовавшей видовой структуры транспорта (появление танкеров, перевод парового флота на нефтяное топливо, массовая замена деревянных судов металлическими, появление первых трубопроводов) и транспортной инфраструктуры (массовое сооружение на пристанях складов и хранилищ для нефтепродуктов, усложнение портовой организационно-управленческой структуры, создание пожарных бригад, внедрение системы измерения объёма наливных грузов, оснащение пристаней электрическим освещением и техническими средствами для перекачки грузов). Помимо указанных изменений использование нефти и нефтепродуктов способствовало активизации экономической среды, росту предпринимательства, притоку в регион частного капитала, созданию и развитию промышленных фирм, специализировавшихся на нефтеперевозках, расширению сети государственных и частных кредитно-финансовых учреждений, уменьшению сроков транспортировки грузов и ускорению торгово-экономических процессов.

Ключевые слова: нефтяная промышленность, Товарищество нефтяного производства братьев Нобель, Волго-Каспийский транзитный маршрут, портовая инфраструктура, транспортные компании, пароходство, грузоперевозки, транспортный коридор, модернизация, пореформенный период.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: pushistik_yuliya@mail.ru (Ю.Г. Ещенко), dissovetsdm@yandex.ru (С.В. Виноградов), vol-na1986@yandex.ru (Н.И. Кулакова)