

**НЕФТЕПРОВОД БАКУ – БАТУМИ: ЗАОЧНАЯ ДИСКУССИЯ
ДВУХ ИМПЕРАТОРСКИХ ОБЩЕСТВ О СУДЬБЕ ПРОЕКТА (1888–1892)**

МАРИЯ ЛЕВТЕРИЕВНА КУЛИКОВА

*Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики» – Санкт-Петербург
Россия, 190121, Санкт-Петербург, ул. Союза Печатников, д. 16
E-mail: kulikovamaria2015@mail.ru*

В данной статье предметом исследования является дискуссия об экспорте нефти и постройке нефтепровода Баку – Батуми, проходившая в 1888–1892 гг. История нефтедобычи, таким образом, будет рассмотрена в новом аспекте – как область развития общественной инициативы в Российской империи в последней четверти XIX в. В рамках темы затрагиваются сюжеты, посвященные становлению российской нефтяной промышленности. Выделяются основные группы, вовлеченные в дискуссию о нефтяной экспортной политике, их позиции и аргументы. Особое внимание уделяется дискуссии членов Императорского Общества для содействия русскому торговому мореходству и Императорского Русского технического общества. Выводы автора состоят в том, что общественная организация (Императорское Общество для содействия русскому торговому мореходству), не владея нефтяными ресурсами, смогла повлиять на их распределение. Для отстаивания своей позиции против экспорта нефти общество объединило своих сторонников, используя как рациональные, «модернистские» аргументы, так и традиционные, взывающие к патриотическим чувствам идеи.

Ключевые слова: нефтепровод Баку – Батуми, Императорское Русское техническое общество, Императорское Общество для содействия русскому торговому мореходству, Апшеронский полуостров, российская нефтяная промышленность, Волжско-Каспийское судоходство.

DOI: 10.31857/S020596060001122-6

**BAKU – BATUMI OIL PIPELINE: A DISCUSSION BETWEEN TWO
IMPERIAL SOCIETIES ABOUT THE FATE OF THE PROJECT (1888–1892)**

MARIA LEVTERIEVNA KULIKOVA

*Higher School of Economics – National Research University in St. Petersburg
Ul. Soyuzha Pechatnikov, 16, St. Petersburg, 190121, Russia
E-mail: kulikovamaria2015@mail.ru*

The paper examines the 1888–1892 discussion on oil export and construction of the Baku – Batumi pipeline. Therefore the history of oil production is reviewed from the new perspective – as a public initiative that had been developing in the Russian Empire in the last quarter of the 19th century. In this context, the themes concerned with the making of Russian oil industry are reviewed. The main groups involved in the discussion of oil export policy are described, as well as their positions and arguments. Special attention is given to the discussion between the members of the Imperial Society for Promotion of Russian Trade Shipping and the Imperial Russian Technical Society. The author concludes that a public association (Imperial Society for Promotion of Russian Trade Shipping) that had no oil resources of its own managed to impact the distribution of these resources. To maintain its position against oil export, the Society united its supporters, using both the rational, “modernist” arguments and traditional ideas appealing to their patriotic feelings.

Keywords: Baku – Batumi pipeline, Imperial Russian Technical Society, Imperial Society for Promotion of Russian Trade Shipping, Absheron Peninsula, Russian oil industry, Volga-Caspian Trade Shipping.

Активное развитие нефтедобычи в Бакинском нефтяном районе во второй половине XIX в. неизбежно поставило на повестку дня вопрос о транспортировке добытой нефти в другие регионы. В частности, в 1888–1892 гг. имела место дискуссия между сторонниками строительства нефтепровода из Баку в Батуми и теми, кто ратовал за расширение перевозок нефти железнодорожным и морским транспортом. В этой дискуссии в лице своих членов приняли участие и две общественные организации, два «императорских общества», – Императорское Русское техническое общество (ИРТО) и Императорское Общество для содействия русскому торговому мореходству (ИОСРТМ), причем представители первого общества поддерживали идею строительства нефтепровода, а второго – ей оппонировали. Успех в этой дискуссии сопутствовал ИОСРТМ: не владея само нефтяными ресурсами, оно внесло немалый вклад в то, что в рассматриваемый период нефтепровод не был построен. О том, какими мотивами руководствовались члены РТО и ИОСРТМ и почему успех был на стороне последних, и пойдет речь в данной статье.)

Возникновение идеи экспорта нефти и строительства нефтепровода в Российской империи

Развитие российской нефтяной промышленности начинается с середины XIX в., когда изобретение керосиновой лампы многократно увеличило спрос на нефть. Бакинский район стал привлекать все большее внимание промышленных кругов. Нефтеносные земли Апшеронского полуострова правительство отдавало на откуп частным лицам на определенный срок, но уже в 1860-х гг. стало очевидно, что существующий порядок экономически невыгоден¹. В 1872 г. была установлена новая система, по которой государственные нефтеносные земли с помощью торгов передавались в длительное пользование частным лицам или

¹ Шулятиков М. И. О Баку-Батумском нефтепроводе // Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. 1889. Вып. 32. С. 117.

организациям (от 20 лет)². С этого времени начинается бурное развитие Бакинского нефтяного района – если в 1875 г. объем добычи нефти составил 81 тыс. т, то в 1885 г. – 6,9 млн т³. За этот период в Баку открылись отделения английских, бельгийских, немецких, американских, французских и шведских фирм. На долю Бакинского района приходилось около 95 % всей российской нефтедобычи⁴. С 1870-х гг. начался долгий процесс поиска оптимальных путей переработки и экспорта нефти. Освоение богатой сырьем земли шло быстрыми темпами, привлекая все большее количество промышленников, у которых были разные представления о направлениях и способах транспортировки нефти и продуктов ее переработки.

В самом Баку в 1880-х гг. потребности в нефти составляли менее 5 % от общего объема ее выработки⁵. На первом съезде нефтепромышленников (1884) отмечалось, что при существующих темпах развития нефтяной отрасли российские нефтепродукты смогут конкурировать с американскими на европейском рынке. В качестве главного условия выделялось наличие торговых путей с большой пропускной способностью⁶.

За активный экспорт нефти и строительство для этой цели нефтепровода выступали некоторые российские ученые, доказывавшие необходимость конкуренции с американским сырьем, а также иностранные нефтепромышленники, работавшие в Баку⁷. Уже в 1877 г. нефтедобыча достигла 327,6 тыс. т, а на ее перевозке было занято более 10 тыс. чел.⁸ Добыча одного пуда нефти (0,016 т) стоила три копейки, а доставка в Черный город (промышленный район рядом с Баку) – двадцать копеек⁹. В это время И. П. Илимов – российский ученый-химик, перешедший в практическую сферу и участвовавший в разных проектах (создание завода по производству серной кислоты, устройство железных дорог) – заинтересовался проблемами транспортировки нефти в Закавказье. В 1878 г. он предпринял попытку обратить внимание нефтепромышленников на выгодность постройки трубопровода Баку – Батуми, но безуспешно¹⁰. Тогда Илимов получил концессию на нефтепровод, но, не имея средств на его постройку, стал рас-

² На нефтяных перекрестках: сб. исторических очерков / Ред.-сост. А. А. Матвейчук. М.: Древле-хранилище, 2004. С. 76.

³ Дьяконова И. А. Нефть и уголь в энергетике царской России в международных сопоставлениях. М.: РОССПЭН, 1999. С. 58.

⁴ Там же.

⁵ Бовыкин В. И. Финансовый капитал в России накануне Первой мировой войны. М.: РОССПЭН, 2001. С. 150, 152.

⁶ Труды Первого съезда нефтепромышленников в гор. Баку: с 26 окт. по 8 нояб. 1884 г. / Отв. ред. В. Неручев. Баку, 1885.

⁷ Шаммазов А. М., Мастобаев Б. Н., Сощенко А. Е. Трубопроводный транспорт России (1860–1917 гг.) // Трубопроводный транспорт нефти. 2000. № 6. С. 80.

⁸ Шаммазов, Мастобаев, Сощенко. Трубопроводный транспорт России... С. 3.

⁹ Лаверычев В. Я. Государство и монополии в дореволюционной России. Проблемы вмешательства абсолютистского государства в экономическую жизнь и воздействия капиталистических монополий на государственный аппарат. М.: Мысль, 1982. С. 37.

¹⁰ Карпов В. П. Очерки истории отечественной нефтяной и газовой промышленности. Тюмень: Нефтегазовый университет, 2002. С. 90.

пространять информацию о своем проекте в работах, печатавшихся Императорским Русским техническим обществом.

В 1883 г. была построена Закавказская железная дорога, и вопрос о нефтепроводе перестал быть предметом острых обсуждений, но ненадолго, так как по окончании навигационного сезона использование одних железнодорожных цистерн сдерживало экспорт нарастающих объемов нефти.

В 1880-е гг. начинается приток в Баку французского капитала. Купив в 1886 г. акции Батумского нефтепромышленного и торгового общества, Альфонс Ротшильд на его базе создал шестимиллионное Каспийско-Черноморское нефтепромышленное общество¹¹. В 1887 г. Комитет министров рассматривал устав нефтепроводного общества, представленный Ротшильдом, в котором содержался пункт о предоставлении обществу на 60 лет права беспошлинного экспорта нефтяных остатков. Проект был внесен на рассмотрение министром государственных имуществ Михаилом Николаевичем Островским совместно с тайным советником и членом ИРТО Иваном Алексеевичем Вышнеградским¹².

После пяти заседаний Комитет министров вынес решение, согласно которому «в случае ввода пошлин на экспорт как нефти, так и нефтяных остатков, ходатайство общества о беспошлинном вывозе будет оставаться без внимания»¹³. В условиях постоянного обсуждения необходимости протекционистских законов касательно нефти, это фактически означало отказ обществу в ее беспошлинном вывозе. Однако спустя несколько месяцев стало известно, что «нефтепроводной компании удалось выхлопотать отсрочку до 12 января 1889 г. чтобы добиться переделки устава»¹⁴. Нестабильность правительственного курса в вопросах налогообложения на экспорт и постройки нефтепровода была вызвана неоднозначностью ситуации. С одной стороны, увеличение экспорта привело бы к решению проблемы переизбытка нефти в Бакинском районе и усилило позиции России на внешнем нефтяном рынке. С другой, – ограничения на вывоз нефти позволяли отечественным судовладельцам использовать дешевый мазут в качестве топлива, а отсутствие нефтепровода обеспечивало развитие отечественной нефтяной промышленности, морских и железнодорожных торговых путей.

В 1888 г. Вышнеградский (сторонник сырьевого экспорта, представлявший проект нефтепроводного общества в 1887 г.) в качестве нового министра финансов Российской империи поручил Д. И. Менделееву, своему товарищу по учебе в Педагогическом институте и коллеге по Императорскому Русскому техническому обществу, подготовить материалы для выработки нового таможенного экспортного тарифа. Менделеев объединил свои выводы в «программу» (так его

¹¹ Матвейчук А. А., Фукс И. Г. Истоки российской нефти: исторические очерки М.: Древлехранилище, 2008. С. 102.

¹² Русское техническое общество (Петербург). Личный состав Императорского Русского технического общества на 1 января 1889 года. СПб: Тип. Императорской академии наук. 1889. С. 14.

¹³ Рагозин В. И. Записка // Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. 1889. Вып. 32. С. 39.

¹⁴ Там же.

труд называли в газете «Новое время»¹⁵). Она сводилась к двум важным аргументам в пользу нефтепровода. Во-первых, на фоне истощения нефтяных скважин в американской Пенсильвании в российской периодической печати была сформулирована позиция о том, что ввиду исчерпаемости бакинской нефти необходимо запретить ее экспорт. Дмитрий Иванович, посетив Баку несколько раз и изучив месторождения, с позиции ученого в своих трудах доказывал, что местные источники будут давать нефть еще многие десятилетия¹⁶. Во-вторых, Менделеев считал, что «заводское дело в Баку ненормально...»¹⁷, подразумевая, что местные предприятия не справляются с переработкой нефти, поэтому ученый полагал, что «причина косности бакинского нефтяного дела лежит исключительно в недостатке средств для вывоза из Баку нефтяных продуктов»¹⁸, следовательно, «нефтепровод – единственное средство для улучшения техники и вообще для развития нефтяного дела»¹⁹. Теоретическое обоснование этой «программы» было результатом работы специальной комиссии «Закавказский нефтепровод», образованной ИРТО. Сопредседателями ее были Менделеев и нефтепромышленник Людвиг Нобель²⁰.

Роль ИОСРТМ в дискуссиях о нефтепроводе

Категорически против проекта нефтепровода Баку – Батуми выступали российские нефтепереработчики (особенно местные), местные власти, подчеркивавшие зависимость развития закавказской территории от бакинских нефтяных промышленных районов, и, самое главное, владельцы судовых компаний, обеспечивавшие транспортировку нефти и нефтепродуктов, а после распространения мазута в качестве дешевого топлива для судов – вообще все судовладельцы. Главной силой, объединившей противников постройки нефтепровода, было ИОСРТМ. В 1888 г. Н. И. Артемьев, занимавшийся транспортировкой нефти с 1866 г. и первый в мире осуществивший транспортировку наливом в судах²¹, обратился как член ИОСРТМ к правлению общества с письмом. В нем он выражал беспокойство по поводу проекта нефтепровода и беспошлинного вывоза нефти за границу. Членами правления в этот период были председатель ИОСРТМ (1887–1893) Дмитрий Николаевич Долгоруков, находившийся в чине действительного статского советника, Кришьянис Мартынович Валдемар – известный общественный деятель, имевший большой авторитет среди тех, кто занимался торговым мореходством, Михаил Иванович Шулятников – начальник

¹⁵ Записка Правления ИОСРТМ членам Комитета министров и всем министрам // Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. 1889. Вып. 32. С. 34.

¹⁶ Там же. С. 57.

¹⁷ Там же.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Там же.

²⁰ Журнал Общего собрания 4 мая 1890 года // Действия Императорского Русского технического общества за 1891 год. Спб.: Тип. братьев Пантелеевых, 1892. С. 34.

²¹ Фукс И. Г., Матвейчук А. А., Казарян С. А. Нефтяные родники России: исторические очерки. М.: Фонд развития отечественного книгоиздания им. И. Д. Сытина, 2004. С. 117.

московского отделения Северного страхового общества, активный участник обсуждения экспорта нефти, автор докладов о невыгодности вывоза за границу отечественных ресурсов. Активное участие в дискуссии принимал Виктор Иванович Рагозин – опытный инженер-технолог, с 1883 г. – управляющий Бакинским отделением Товарищества «С. М. Шибаетов и Ко»²². Именно они сформулировали позицию, которой придерживалось общество в вопросе постройки нефтепровода в дальнейшем: «...нужно запретить вывоз сырой нефти и запретить дальнейшую отсрочку на сбор капитала на строительство нефтепровода»²³.

В 1889 г. ИОСРТМ выпускает 32-й номер своих «Известий», специально посвященный обсуждению экспорта нефти и нефтепровода. В нем отмечалось, что

призванное защищать интересы торгового судоходства, ИОСРТМ считало своей священной обязанностью обратить внимание на ту серьезную тревогу, которая в настоящее время распространилась между всеми судопромышленниками как по Каспийскому морю, так и по Волге²⁴.

Чтобы понять, какой вред принесет экспорт сырой нефти, приводились цифры:

...каспийский, а вместе с ним и волжский флот, перевозят нефтяных грузов ежегодно около 80 000 000 п. Заработок флота на этих грузах составляет громадную сумму около 6 1/2 мил. руб.²⁵

На большей части пароходов к концу 1880-х гг. в качестве топлива использовались нефтяные остатки, в результате чего, по словам члена общества Шулятикова, «получается экономия на топливе в 7 000 000 руб. [...] между тем эта экономия дает возможность удешевить доставку хлеба к заграничным портам»²⁶. Еще одним важным аргументом служило то, что «благодаря исключительному обилию нефтяных грузов внутри России создалась новая важнейшая промышленность – морское судостроение»²⁷. Также Рагозин, Шулятников и Артемьев считали важным доводом сохранение лесов от вырубki путем использования альтернативного нефтяного топлива.

В 1888 г. Бакинский биржевой комитет направил телеграмму министрам финансов, государственных имуществ, путей сообщения, внутренних дел, а также государственному контролеру, обер-прокурору Святейшего синода и председателю Комитета министров. В тексте прямо говорилось об обеспокоенности ходатайством Ивана Петровича Илимова о продлении срока нефтепроводной концессии²⁸. В этом же году Астраханский биржевой комитет обратился в ИОСРТМ с письмом, в котором призывал общество выступить против проекта нефтепровода, подчеркивая, что тот поддерживается практически

²² Рагозин, Виктор Иванович // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. СПб.: Тип. Акционерного о-ва «Издательское дело, бывшее Брокгауз – Ефрона», 1899. Т. 26. С. 64.

²³ Записка Правления ИОСРТМ... С. 140.

²⁴ Протокол заседания Правления ИОСРТМ // Известия Императорского общества для содействия русскому торговому мореходству. 1889. Вып. 33. С. 90.

²⁵ Там же. С. 91.

²⁶ Там же.

²⁷ Там же. С. 92.

²⁸ Записка Правления ИОСРТМ... С. 23.

одними иностранцами. С этого началось сотрудничество общества с крупнейшими российскими биржами. В «Известиях» общества говорится еще о Московском, Нижегородском, Казанском и Саратовском биржевых комитетах, высказывавшихся против строительства нефтепровода²⁹. Они подавали соответствующие ходатайства в министерства и обращаясь в ИОСРТМ³⁰. Учитывая то, что большую часть ценных бумаг этих крупнейших бирж составляли государственные облигации, правительство вынуждено было прислушиваться к позиции этой стороны. В «Записке» ИОСРТМ, поданной правительству, позиция биржевых комитетов была использована как сильный аргумент в пользу позиции общества.

Правление ИОСРТМ, взаимодействуя со всеми заинтересованными сторонами, направляло представителей на съезды нефтепромышленников (проходили в Баку с 1884 по 1920 г.). На первом съезде при участии 199 представителей нефтепромышленных компаний и Бакинского городского головы был затронут вопрос о нефтепроводе от Баку до Батуми. Несмотря на то что данный вопрос должен был «быть подвергнут особенно внимательному и возможно беспристрастному обсуждению»³¹, прямые убытки членов съезда от постройки нефтепровода сыграли решающую роль в формировании позиции по этому вопросу. Доклад «О наивыгоднейших условиях вывоза керосина и смазочных масел за границу»³² читал представитель ИОСРТМ Рагозин. Название доклада отражает его содержание – о возможности создания нового промышленного района в Батуми в результате постройки нефтепровода в нем умалчивается.

Статьи о перипетиях в вопросе таможенных тарифов и постройки нефтепровода освещались как в общероссийских периодических изданиях («Новое время», «Правительственный вестник», «Московское обозрение»), так и в местных («Баку», «Каспий», «Бакинский рабочий»). Рупором противников нефтепровода стала газета «Новое обозрение». Обсуждение вопроса об экспорте нефти представлялось как «тяжба между русским народом и Илимовым»³³. Такое внимание ученых вызвал получением концессии на нефтепровод. По словам репортеров этого периодического издания, пожелавших остаться анонимными, «г. Илимов предлагал Ротшильду концессию на нефтепровод, но Ротшильд отказался, и теперь Илимов показывает себя как антимонополиста, хотя предлагал Ротшильду качать через нефтепровод 1/3 или половину продукции». Конечно, эту информацию невозможно проверить, но подобные предположения укрепляли негативный образ промышленника, который ради выгоды готов «разорить и убить в самом корне развивающуюся русскую промышленность, дающую заработок миллионам русского народа»³⁴. Номера «Нового обозрения» содержали ответы Рагозина на статьи Менделеева (печатавшиеся, в свою очередь, в «Московских ведомостях» и «Новом времени») о необходимости постройки нефтепровода.

²⁹ Там же.

³⁰ Там же. С. 41.

³¹ Труды Первого съезда нефтепромышленников... С. 5.

³² Там же. С. 7.

³³ Протокол заседания Правления ИОСРТМ... С. 61.

³⁴ Рагозин. Записка... С. 41.

«Г. Менделеев и я вышли в жизнь со скамеек одного и того же факультета; он посвятил себя теоретическому знанию, я – приложению»³⁵, – писал Рагозин.

В специальной записке, представленной членам Комитета министров правлением ИОСРТМ, были изложены доводы обеих сторон (как обращения биржевых комитетов, доклады Рагозина и Шулятникова, так и публикации Менделеева). Несмотря на это, документ был составлен в стиле противников проекта нефтепровода, что должно было повлиять на решение по его строительству. Обзор был подготовлен в виде отдельной брошюры (300 страниц) и опубликован в специальном выпуске «Известий» общества³⁶. Правлением общества отмечалось, что «как бы высока ни была пошлина, иностранцы заплатят ее легко и охотно [...] что, в свою очередь, отразится непоправимыми последствиями на российском торговом флоте»³⁷.

Сильный аргумент ИОСРТМ состоял в том, что «проектируемый нефтепровод может разорить и убить в самом корне развивающуюся русскую промышленность, дающую заработок миллионам русского народа»³⁸.

Важным моментом в дискуссии о нефти было то, что вопросы тарифной политики и постройки нефтепровода зачастую не только связывались, но и отождествлялись. С точки зрения ИОСРТМ, отмена пошлин и прокладка трубопровода имели одинаково негативное влияние на отечественную промышленность – эта позиция отражена не только в изданиях общества, но и в периодической печати. Нефтепромышленники, считавшие единственно верным путем развития этой отрасли активный экспорт, также связывали тарифы и проект трубопровода. В то же время позиция государственных чиновников была сложнее – Островский, Вышнеградский и Витте, поддерживая проект нефтепровода, выступали против отмены или уменьшения пошлин на вывозимую нефть. Таким образом, между государственными и коммерческими структурами не могло образоваться сильного союза, проводящего последовательную тактику по этим связанным вопросам.

Итоги дискуссий

Главным результатом обсуждений можно считать решение правительства провести из Баку к побережью Черного моря не нефтепровод, а керосинопровод³⁹. Новый способ транспортировки был признан необходимым, но при этом поддерживалась местная переработка бакинской нефти. Перевозка сырья в другие нефтеперерабатывающие районы по-прежнему осуществлялась на судах (количество которых ежегодно возрастало) и по железной дороге. При этом грузооборот, вопреки прогнозам сторонников нефтепровода, ежегодно возрастал⁴⁰. Вместо нефтепровода Баку – Батуми в период с 1896 по 1906 гг. был построен

³⁵ Там же.

³⁶ Материалы о Баку-Батумском нефтепроводе // Известия Императорского общества для действия русскому торговому мореходству. 1889. Вып. 32. С. 96–107.

³⁷ Там же. С. 127.

³⁸ Записка Правления ИОСРТМ... С. 12.

³⁹ Бовыкин В. И. Зарождение финансового капитала в России. М.: Изд-во МГУ, 1967. С. 204.

⁴⁰ Там же.

первый в мире керосинопровод диаметром 200 мм и протяженностью 833 км (и только в 1931 г. – нефтепровод)⁴¹. Также в 1892 г. указом Александра III иностранным подданным было разрешено приобретать в собственность и даже в пользование нефтеносные земли только с особого разрешения министров финансов, государственного имущества и внутренних дел, а также местной администрации⁴². Возникает вопрос о том, каковы были мотивы создания именного указа. Были ли они продиктованы патриотическими идеями традиционной политики протекционизма, или же рациональные доводы о необходимости технологического и транспортного развития южных районов империи сыграли ключевую роль. Здесь важно иметь в виду, что в любом случае весомым аргументом служили доводы ИОСРТМ – активного добровольного общества, чья деятельность явилась результатом совместных усилий рационально мыслящих и желающих прогресса специалистов.

Члены ИОСРТМ в короткое время смогли мобилизовать и объединить частных лиц и различные институции, связанные с эксплуатацией нефтяного ресурса, привлечь экспертов и организовать обсуждение важного вопроса о разработке нефтяных месторождений и экспорте нефти. Общество последовательно отстаивало интересы промышленных кругов России, в частности судостроителей и судовладельцев, и выстраивало в соответствии со своей позицией аргументацию. Прямая зависимость развития мореходства от нефтяных ресурсов усиливала доводы общества, чей профиль, казалось бы, не имел отношения к нефтяной промышленности. Правление ИОСРТМ сформировало и представило правительству записку с подкрепленными авторитетными исследованиями мнениями об экспорте сырой нефти, существенно повлияв на формирование законодательства в этой сфере. ИОСРТМ уделяло внимание вопросу постройки нефтепровода на уровне правления общества. В то же время другая общественная организация, действовавшая в этот период, ИРТО, в силу обширности направлений деятельности создало специальный орган (комиссию) для этого вопроса, результаты деятельности которого известны только по трудам ее сопредседателя Менделеева.

Обе стороны дискуссии в своих аргументах руководствовались одним принципом – государственным интересом в смысле экономического развития России. Члены РТО, будучи техническими специалистами, обстоятельно доказывали техническую отсталость Бакинского промышленного района, неразвитость транспортных путей и, как следствие, необходимость экспорта нефти как единственный способ наращивать прибыльность неиссякаемых источников Апшеронского полуострова. Члены ИОСРТМ представляли интересы судовладельцев, принимали во внимание интересы этой стороны и считали, что убытки от нефтепровода в перспективе превысят прибыль от него. При этом члены ИОСРТМ, казалось бы, основывались на менее существенных для государственной экономики интересах частных судоходных компаний. Однако отказ от проекта нефтепровода, несмотря на сохранение многочисленных проблем (технологических и транспортных), привел к необходимости их преодоления. В конечном итоге позиция ИОСРТМ, т. е.

⁴¹ Шаммазов, Мастобаев, Соценко. Трубопроводный транспорт России... С. 12.

⁴² Там же.

коммерческих кругов, оказалась более плодотворной для модернизации Российской империи, чем позиция ученых и технических специалистов, которые, действуя совместно с государственными чиновниками и нефтепромышленниками, были движущей силой индустриального развития страны.

References

- Bovykin, V. I. (1967) *Zarozhdenie finansovogo kapitala v Rossii [The Emergence of Financial Capital in Russia]*. Moskva: Izdatel'stvo Moskovskogo universiteta.
- Bovykin, V. I. (2001) *Finansovyi kapital v Rossii nakanune Pervoi mirovoi voyny [Financial Capital in Russia on the Eve of World War I]*. Moskva: ROSSPEN.
- D'iakonova, I. A. (1999) *Neft' i ugol' v energetike tsarskoi Rossii v mezhdunarodnykh sopostavleniakh [Oil and Coal in the Power Industry of Tsarist Russia in International Comparisons]*. Moskva: ROSSPEN.
- Fuks, I. G., Matveichuk, A. A., and Kazarian, S. A. *Neftianye rodniki Rossii: istoricheskie ocherki [Oil Wells of Russia: Historical Essays]*. Moskva: Fond razvitiia otechestvennogo knigozdaniia im. I. D. Sytina.
- Karpov, V. P. (2002) *Ocherki istorii otechestvennoi neftianoi i gazovoi promyshlennosti [Essays on the History of Russian Oil and Gas Industry]*. Tiumen': Neftgazovyi universitet.
- Laverychev, V. Ia. (1982) *Gosudarstvo i monopolii v dorevoliutsionnoi Rossii [The State and Monopolies in Pre-Revolutionary Russia]*. Moskva: Mysl'.
- Matveichuk, A. A. (ed.) (2004) *Na neftiannykh perekrestkakh: sbornik istoricheskikh ocherkov [At the Oil Crossroads: A Collection of Historical Essays]*. Moskva: Drevlekhranilishche.
- Matveichuk, A. A., and Fuks, I. G. (2008) *Istoki rossiiskoi nefti: istoricheskie ocherki [The Origins of Russian Oil: Historical Essays]*. Moskva: Drevlekhranilishche.
- Neruchev, V. (ed.) (1885) *Trudy Pervogo s'ezda neftepromyshlennikov v gor. Baku: S 26 okt. po 8 noiab. 1884 g. [Proceedings of the First Congress of Oilmen in Baku: October 26 to November 8, 1884]*. Baku.
- Protokol zasedaniia pravleniia IOSRTM [Minutes of the Imperial Society for Promotion of Russian Trade Shipping Board Meeting]*, *Izvestiia Imperatorskogo obshchestva dlia sodeistviia russkomu torgovomu morekhodstvu*, vol. 33, pp. 34, 57.
- Ragozin, V. I. (1889) *Zapiska [Memorandum]*, *Izvestiia Imperatorskogo obshchestva dlia sodeistviia russkomu torgovomu morekhodstvu*, vol. 32, pp. 41–50.
- Ragozin, Viktor Ivanovich [Ragozin, Viktor Ivanovich] (1899), in: *Entsiklopedicheskii slovar' Brokgauza i Efrona [Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary]*. Sankt-Peterburg: Tipografiia Aktsionernogo obshchestva "Izdatel'skoe delo, byvshee Brokgauz – Efrona", vol. 26, p. 64.
- Russkoe tehnikeskoe obshchestvo (Sankt-Peterburg). Lichnyi sostav Imperatorskogo Russkogo tehnikeskogo obshchestva na 1 ianvaria 1889 goda [Russian Technical Society (St. Petersburg). Membership of the Imperial Russian Technical Society as of January 1, 1889]* (1889). Sankt-Peterburg: Izdatel'stvo I. N. Skorokhodova.
- Shammasov, A. M., Mastobaev, B. N., and Soshchenko A. E. (2000) *Truboprovodnyi transport Rossii (1860–1917 gg.) [Pipeline Transport in Russia (1860–1917)]*, *Truboprovodnyj transport nefti*, no. 6, pp. 34–47.
- Shuliatikov, M. I. (1889) *O Baku-Batumskom nefteprovode [On the Baku – Batumi Oil Pipeline]*, *Izvestiia Imperatorskogo obshchestva dlia sodeistviia russkomu torgovomu morekhodstvu*, vol. 32, pp. 117–125.
- Zapiska Pravleniia IOSRTM chlenam Komiteta ministrov i vsem ministram [Imperial Society for Promotion of Russian Trade Shipping Board's Memorandum for the Members of the Committee of Ministers and All Ministers]* (1889), *Izvestiia Imperatorskogo obshchestva dlia sodeistviia russkomu torgovomu morekhodstvu*, vol. 32, pp. 34–57.
- Zhurnal Obshchego sobraniia 4 maia 1890 goda [Journal of the General Assembly on May 4, 1890]*, in: *Deistviia Imperatorskogo russkogo tehnikeskogo obshchestva za 1891 god [Imperial Russian Technical Society' Activities in 1891]*. Sankt-Peterburg: Izdatel'stvo I. N. Skorokhodova.