



УДК 94(47)

Д.А. Кремнев

В.Д. Сысоев

Кремнев Дмитрий Андреевич, студент финансово-экономического факультета Финансового университета при Правительстве Российской Федерации (Финуниверситет) (Москва, Ленинградский пр-т, 49), e-mail: dmitro.2020@yandex.ru

Сысоев Василий Дмитриевич, студент финансово-экономического факультета Финансового университета при Правительстве Российской Федерации (Финуниверситет) (Москва, Ленинградский пр-т, 49), e-mail: vasiasysoev@gmail.com

Научный руководитель: **Ялозина Елена Алексеевна**, кандидат исторических наук, доцент Департамента социологии, истории и философии Финансового университета при Правительстве Российской Федерации (Финуниверситет) (Москва, Ленинградский пр-т, 49), e-mail: EAYalozina@fa.ru

НЕФТЯНОЙ РЫНОК РОССИИ НАКАНУНЕ

ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

(ПО МАТЕРИАЛАМ ПЕРИОДИЧЕСКОЙ ПЕЧАТИ 1913–1916 ГГ.)

В статье рассматривается состояние российского нефтяного рынка накануне Первой мировой войны. Показаны причины, статистика падения объемов добычи, пути выхода из топливного кризиса, роль государства в регулировании этого процесса. Исследование опирается на материалы периодической печати 1913–1916 гг.

Ключевые слова: нефть, топливный кризис, Бакинский нефтяной район, Нобель, государственное регулирование.

D.A. Kremnev

V.D. Sysoev

Kremnev Dmitriy Andreevich, student of financial and economic faculty of the Financial university under the Government of the Russian Federation (Financial university) (49, Leningradskiy ave, Moscow), e-mail: dmitro.2020@yandex.ru;

Sysoev Vasiliidmitrievich students of Financial and economic faculty of the Financial university under the Government of the Russian Federation (Financial university) (49, Leningradskiy ave, Moscow), e-mail: vasiasysoev@gmail.com

Research supervisor: **Yalozina Elena Alekseevna**, candidate of historical sciences, associate professor of Department of sociology, history and philosophy of the Financial university under the Government of the Russian Federation (Financial university) (49, Leningradskiy ave, Moscow), e-mail: EAYalozina@fa.ru

**OIL MARKET OF RUSSIA ON THE EVE FIRST WORLD WAR
(ACCORDING TO THE MATERIALS
OF THE PERIODIC PRINT OF 1913–1916 YEARS)**

The article examines the condition of the Russian oil market on the eve of the First World War. The reasons, statistics of falling production volumes, ways out of the fuel crisis, the role of the State in regulating this process are shown. The study is based on materials from the periodical press of 1913–1916.

Key words: oil, fuel crisis, Baku oil district, Nobel, state regulation.

В системе современных глобальных проблем важным индикатором их состояния является нефтяной рынок. Историко-экономический подход к

проблеме генезиса отечественных углеводородных монополий в начале XX в. является актуальным исследовательским направлением.

Развитие отечественной нефтяной отрасли в предвоенное десятилетие (1905–1914 гг.) было неоднородно. В самом начале XX века Россия показывала растущие позиции по добыче нефти. Однако после революции 1905–1907 гг. начинается застойный период, в результате которого доля Российской империи в мировой добыче сырья сократилась на треть. В 1911–1912 гг. Бакинский нефтяной район демонстрировал небольшой рост, но к 1913 г. рынок обвалился и продолжил свое падение в 1914 г. Сокращение добычи нефти в предвоенные три года происходило на всех основных добывающих территориях: в Бакинском районе показатели снизились с 461 до 310 млн пуд., в Грозненском – с 75 до 71 млн пуд., в Челекенском – с 12 до 4,8 млн пуд., Майкопском с 8 – до 3,4 млн пуд., в Ферганском с 3 – до 1,5 млн пуд. [1, с. 9; 2, с. 10]. Падение объемов добычи повлекло повышение цен на нефть (с 15,05 коп. за пуд в 1910 г. до 42,3 коп. в 1913 г.) и последующий всплеск эмиссии и стоимости ценных бумаг нефтяных обществ [3, с. 1]. Пользуясь понижением номинала ценных бумаг нефтяных компаний и конъюнктурой рынка, брокерские конторы вовлекали широкую публику в биржевые спекуляции. Дробление акций и снижение стоимости каждой отдельной ценной бумаги позволяло привлекать капитал не только крупных инвесторов, но и обычного населения. В результате за 1912–1914 гг. в отрасль были втянуты небывалые до этого объемы средств в 140 миллионов рублей. На фоне стремления старых организаций к самосохранению возникают конкурирующие новые общества, что доставляет монополистам нефти немало хлопот. Поэтому крупные фирмы с целью поглощения небольших предприятий активно увеличивали свой капитал, объединяясь в синдикаты и тресты [4, с. 4].

Базисом планомерной концентрации русской нефтедобывающей промышленности и торговли ее продуктами стала образованная в Лондоне русская компания Oil [5, с. 1]. Деятельность этого нефтяного треста как

формы организации производителей была вопросом чрезвычайной важности для биржевых и общих народно-хозяйственных перспектив. В его состав вошли более 30 передовых нефтяных компаний, в том числе фирмы Шихова, Лианозова и Мантышева [6, с. 3].

Кризис отечественного нефтяного сегмента обусловил увеличение использования традиционного топлива – каменного угля и древесины. Так, в 1912 г. к твердому топливу в Москве вынуждены были перейти производства Малютина, Коншина, Бардыгина, Рябовской. Владельцы Прохоровской мануфактуры приняли решение приобрести в Донецком бассейне собственные антрацитовые рудники [7, с. 9–10].

Острую нехватку нефти испытали железные дороги, в первую очередь, Уральская и Закавказская. Эти компании организовывали поставки нефти из-за рубежа. Так, по распоряжению начальника Закавказской железной дороги в Бухарест был командирован представитель компании, чтобы договориться о поставках топлива из Румынии. Однако выяснилось, что самостоятельно эта страна была неспособна обеспечить поставки в нужных объемах в установленные сроки, в связи с чем был заключен договор о поставках американской нефти через посредника – «Румынско-американское общество» [8, с. 10–11].

Проблемы с обеспечением топливом наблюдались и у военного флота. На нужды этого стратегически важного направления государство запланировало более 12,5 млн пуд. в год (на 1911–1914 гг.), с последующим предоставлением в его пользу некоторой площади казенных нефтедобывающих территорий.

От повышения цен на нефть также пострадали и многие пароходные предприятия. Анализируя тенденции развития рынка, владелец Товарищества нефтяного производства братьев Нобель призывал пароходовладельцев заключать договоры на поставки нефти в кратчайшие сроки, ввиду высокого ожидания рынком дальнейшего роста цен на топливо. В интервью в газете «Голос Москвы» Нобель говорил: «Да, запасы есть и мы

их придерживаем, но это лишь потому, что цены идут вверх и что такое движение их продолжится и в будущем, благодаря естественному недостатку нефти» [9, с. 10]. Эти слова он подкреплял статистикой: за 10 месяцев 1912 г. объем вывоза с главных пристаней страны сократился на 14,3%, вывоз в центрально-промышленный район упал на 22,6%. По мнению Нобеля, единственным выходом из сложившейся ситуации могло послужить освоение новых территорий: «Дайте нам новые нефтеносные земли и нефтяной голод прекратится сам собой» [10, с. 5].

Иного мнения придерживался известный российский горный инженер А.Д. Адияевич, объяснявший значительный спад добычи на старых участках не их истощением, а небрежным отношением добывающих компаний, по вине которых разрабатываемые месторождения с каждым годом все больше заливались грунтовыми водами. Он писал о том, что сначала оказывалась залитой одна скважина, затем – горизонт, далее – участок и, наконец, – весь район. Так было в Баку, где погибли не отдельные нефтяные пласты, а целые их группы. Из-за такого небрежного отношения промышленников объемы добычи в России, еще 15 лет назад опережавшие Америку, в предвоенный период стали отставать от нее в 4 раза [11, с. 4].

Негативное влияние халатных, недобросовестных и спекулятивных действий по удержанию запасов, влекущих за собой повышение цен у российских нефтяных обществ, сказывалось на всей экономике Российской Империи и провоцировало топливный кризис. Русская промышленность в предвоенный промежуток времени демонстрировала увеличение темпов роста в строительстве железных дорог, шоссейных и водных путей, открытии новых фабрик, разработке рудников. Следствием роста производств являлись все увеличивающиеся потребности в больших поставках нефтепродуктов и усиление роли государства в регулировании экономики. Участники рынка не всегда приветствовали вмешательство государства, так как его действия зачастую приводили к удорожанию процессов производства и росту цен. Примером может служить введение государством ограничений на ручную

добычу нефти на Апшеронском полуострове (значимая часть бакинского месторождения). На долю кустарного производства там приходилось более одной десятой всей добычи. Изъятие из торгового оборота такого значительного объема топлива привело к повышению и без того непомерно высоких цен на сырье.

Однако государство стремилось действовать эффективно, чтобы его действия не сказывались на экономике негативно. Так, в попытках решения нефтяного кризиса было составлено несколько проектов, стимулирующих развитие казенного нефтяного хозяйства на основе собственных промыслов. Один из них – «Об отпуске кредита на устройство распоряжением Министерства путей и сообщения казенных нефтяных промыслов на Апшеронском полуострове для снабжения нефтяным топливом казенных железных дорог» (27 февраля 1914 г.), другой – «Об осуществлении казенной разработки нефти распоряжением Министерства торговли и промышленности» (29 апреля 1914 г.) – были разработаны с целью перекрытия потерь от падения производства на территориях в связи с запретом ручной добычи нефти.

Следующим шагом в целях снижения цен и увеличения предложения на рынке нефтепродуктов было принятие в 1915 г. Постановления об отмене государственных пошлин на ввоз нефти из-за рубежа. Данная мера получила поддержку со стороны многочисленных промышленников и судовладельцев. Принципиально важным это решение было для Астраханского биржевого общества, которое в последнее время активно ходатайствовало перед правительством об увеличении срока беспошлинного ввоза и об отмене батумского тарифа на поставки нефтепродуктов из Баку в Батуми, который был установлен из-за высокого спроса на нефть внутри Империи и ограничивал вывоз нефти из России [12, с. 10].

С началом Первой мировой войны произошло падение объемов транспортировки нефти в порты Черного моря и Болгарии. Остановился вывоз нефти за рубеж Батумским и Новороссийским ключевыми портами,

что позволило увеличить запасы нефти внутри Российской Империи и снизить цены. С другой стороны, ситуация сказалась на прибылях нефтедобывающих компаний: практически все ключевые игроки рынка понесли потери примерно на треть в сравнении с предыдущим годом. К примеру, крупные фирмы – «Общество братьев Нобель» и «Русское нефтепромышленное общество» сократили размер дивидендов, выплаченных акционерам, почти в 2 раза [11, с. 3]. Вместе с тем в конце 1914 г. нефтяной кризис пошел на убыль, о чем свидетельствовала правительственная статистика. На фоне сокращения совокупной чистой прибыли монополий на 40% и дивидендов – на 45% – нефть стала более доступной как для производства, так и для государства. В условиях Первой мировой войны такая тенденция являлась стратегически важным фактором обеспечения отечественного промышленного комплекса [12, с. 9–10].

Список используемой литературы:

1. *Биржа*. № 1. 6 января. 1916 .
2. *Биржа*. № 7–8. 15 марта. 1916.
3. *Биржа и русская промышленность*. № 23–24. 17 июня. 1915.
4. *Биржа и русская промышленность*. № 31–32. 30 августа. 1915.
5. *Биржа за неделю*. № 21. 26 мая 1913.
6. *Биржа за неделю*. № 5. 3 февраля 1913.
7. *Биржа за неделю*. № 16. 21 апреля 1913.
8. *Биржа*. № 6 января. 1916.
9. *Биржа*. № 10–11. 14 апреля. 1916.
10. *Биржа за неделю*. № 32. 11 августа. 1913.
11. *Биржа и русская промышленность*. № 6. 23 октября. 1914.
12. *Биржа*. № 27–28. 7 августа. 1916.