

Санубар КАСИМОВА,
доктор философии по истории

ГАДЖИ ЗЕЙНАЛАБДИН ТАГИЕВ против монополии в судоходстве на Каспии

Гаджи Зейналабдин Тагиев



Начало XX столетия ознаменовалось экономическим кризисом, который тяжело отразился на нефтяной промышленности Azerbaijan. Мировой экономический кризис стимулировал концентрацию капиталов в каспийском торговом флоте, а разорение недостаточно мощных транспортных фирм усилило тенденцию к объединению судовладельцев. Это обусловило стремление нефтепромышленников к монополизации морского транспорта.

Большая часть нефтеналивных пароходов на Каспии данного периода была построена в России. Каспийские пароходы принадлежали торговым домам, акционерным обществам и отдельным судовладельцам. **Среди крупных владельцев наливных пароходов были «Т-во Бр.Нобель», «Восточное общество», «Мазут», М.Б.Усейнов, Г.А.Дадашев.** На создание каспийского наливного флота были истрачены огромные деньги. Происходило укрупнение акционерных предприятий за счет прилива новых капиталов, в том числе и банковского капитала. На каспийский наливной флот приходилось почти 80% вывоза нефтепродуктов.

Известный азербайджанский нефтепромышленник и меценат **Гаджи Зейналабдин Тагиев** играл ведущую роль не только в добыче, но и в переработке (в частности, в выработке керосина) и транспортировке нефти. В 1903 году Г.З.Тагиев являлся главным пайщиком акционерного предприятия товарищества «Каспий», которое располагало пятью крупными наливными пароходами. Со временем позиции «Каспия» стали ослабевать. Тогда **Г.З.Тагиев продал фирму и совместно с И.Велиевым, имевшим три наливных парохода, учредил новое «Каспийско-Куринское акционерное пароходное общество» с основным капиталом 2 млн. рублей,** которое открыло агентства и конторы во многих городах, построив нефтехранилища. Тагиев расширил состав флота «Каспийско-Куринского акционерного пароходного общества», которое в 1907 году располагало 3 наливными пароходами, 2 товарно-

Погрузка товаров на корабли. Баку. Конец XIX века - начало XX века

наливными судами, 8 товарно-пассажирскими, 2 буксирными - **всего 15 судами с общей грузоподъемностью 516 млн. пудов**. Владение таким мощным сухогрузно-пассажирским, наливным и товарно-наливным флотом дало возможность Г.З.Тагиеву обрести ведущую роль в перевозках по Каспийскому морю. Всего за несколько лет его фирма стала серьезным конкурентом крупных российских паровых предприятий. «Куринско-Каспийское общество» Тагиева представляло собой на Каспии по существу единую силу, противостоящую синдикату «Кавказ и Меркурий» и «Восточное о-во».

В связи с развитием крупного нефтеналивного флота фрахты за перевозку нефтяных грузов значительно снизились. Это вызвало конкурентную борьбу между предпринимателями и судовладельцами-перевозчиками. Мелкие и средние судовладельцы на Каспии выдвинули идею объединения в «Союз нефтеналивных судов». В переговоры с новым союзом вступили крупные фирмы, в том числе «Мазут» и «Восточное общество». **В 1907 г. в результате переговоров на базе «Куринско-Каспийского общества» возникло на трехлетний срок «Соглашение судовладельцев Каспийского парового наливного флота»,**

*Бакинская бухта. Перевозка лесоматериалов парусными судами. 80-е годы XIX века*

Акция Куринско-Каспийского акционерного пароходного общества.
Национальный музей истории Азербайджана



распорядительным директором которого стал Г.З.Тагиев. В союз вошло 45 судовладельцев, на его долю приходилось до 65% грузоподъемности и 62,5% ёмкости наливных судов на Каспии. Г.З.Тагиев писал Э.Л.Нобелю: «В 1907 году по моей инициативе было создано здесь объединение всех судовладельцев, занимающихся перевозкой наливных грузов, в одно общее под наименованием «Соглашение судовладельцев». Уже 1908 году перевозки синдиката составили около 40% всех перевозок наливного флота.

Таким образом, в 1908 году в каспийском нефтеналивном флоте сложились две конкурирующие группировки: члены «Союза» - перевозчики нефтяных грузов и экспортеры – владельцы грузов. Эта поляризация и расстановка сил и определила дальнейшую борьбу за нефтяные перевозки. **С целью недопущения Г.З.Тагиева к прямым перевозкам «Кавказ и Меркурий», «Восточное общество» и «Надежда» предприняли энергичное давление на правительство.** В многочисленных докладах, записках и решениях съездов по делам прямых перевозок грузов указывалось: все акционеры и служащие «обязательно... русские люди». В шовинистическую кампанию против Г.З.Тагиева включилась и печать. В результате всех этих происков ходатайства Г.З.Тагиева, рассматривавшиеся в течение восьми

лет в различных правительственных инстанциях, вплоть до Совета министров, были отклонены.

Не добившись допущения возглавляемой им флотилии к прямым перевозкам из Черноморского бассейна через Волгу в Каспий, в конкурентной борьбе с мощными российскими фирмами **Г.З.Тагиев вынужден был в 1911 году продать весь свой флот обществам «Кавказ и Меркурий» и «Восточному обществу»** и покинуть сферу судоходства.

Таким образом, в начале XX века вследствие целенаправленной политики транспортировка бакинской нефти в Россию морским путем была монополизирована крупными транспортными компаниями в ходе ожесточенной борьбы с судовладельцами-перевозчиками, в которой они, как видим, не особенно разбирались в средствах.

В коллекции Национального музея истории Азербайджана хранится акция «Каспийско-Куринского акционерного пароходного общества», выданная Гаджи Зейналабдину Тагиеву. Акция может считаться **ярким свидетельством борьбы Г.З.Тагиева за создание местной судоходной компании** и привлекает наличием полного комплекта купонов. Это говорит о том, что Г.З.Тагиев увеличивал свой капитал, не используя дивиденды. На акции указаны имя собственника и номинальная стоимость: «Каспийско-Куринское акцио-

Корабль входит в сухой док Алиаббаса Дадашова. Баку, 1899 г.



нерное пароходное общество / Устав высочайше утвержден 24 января 1904 г. / Основной капитал 2.000.000 рублей / Акция в двести пятьдесят рублей / Выдано Гаджи Зейнал Абдину Тагиеву / №1245 / Баку. 1904». Слева к акции прикреплены неиспользованные талоны с 1904-го по 1913 год на русском, а на оборотной стороне француз-

ском языках. На каждом талоне указаны название общества, номер купона и год на получение дивиденда с подписью председателя правления Г.З.Тагиева. ✨

Литература

1. Акционерно-паевые предприятия России. М., 1913, с.192
2. Гусейнова Д.С. Рабочие моряки Каспия. Баку, 1981, с.36
3. Ибрагимов М.Дж. Предпринимательская деятельность Г.З.Тагиева. Баку, 1990, с.75
4. МКНПР, док №228, с. 513
5. Обзор Бакинской нефтяной промышленности за 1908, т. 1, с. 24
6. Самедов В. Каспийский нефтеналивной флот (1874-1917). Баку, 2013, с.82



Гаджи Шихали Дадашов, один из крупнейших судовладельцев на Каспии

The article provides brief information on the situation in oil tanker shipping on the Caspian Sea at the beginning of the 20th century and on the activities of the well-known Azerbaijani oil industrialist and philanthropist Haji Zeynal Abdin Taghiyev aimed at neutralizing the monopoly of the major Russian syndicates in this sphere and strengthening the position of national capital. It is noted that his competitors employed a disreputable tactic against Taghiyev, the fact that he was not Russian.