

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КАВКАЗСКОЙ НЕФТЯНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ (1914 — ФЕВРАЛЬ 1917 Г.)¹

Степанов Валерий Леонидович

Д.и.н., в.н.с., Институт экономики РАН (Москва)
valerij-stepanov@mail.ru

STATE REGULATION OF CAUCASIAN OIL INDUSTRY IN THE FIRST WORLD WAR (1914 — FEBRUARY 1917)²

V. Stepanov

Summary. The article analyses the policy of the Russian government regulating Caucasian oil industry in the extreme conditions of the First World War. Particular attention is paid to the functioning of the interdepartmental Special meeting on fuel (OSOTOP) which was established in 1915 and saw to the setting of fixed oil prices, the distribution of oil products and the organization of their planned transportation. The author discloses the causes of the low effectiveness of the events held by the meeting. The main among them were the resistance of large oil industrialists and the inability of the regulating organs to influence the sphere of extraction and processing of «black oil».

Keywords: First World War, economic policy, state regulation, oil, fuel.

Аннотация. В статье анализируется политика российского правительства по регулированию нефтяной промышленности Кавказа в экстремальных условиях Первой мировой войны. Особое внимание уделяется деятельности учрежденного в 1915 г. межведомственного Особого совещания по топливу (ОСОТОП), которое занималось установлением фиксированных цен на нефть, распределением нефтепродуктов и организацией их плановых перевозок. Автор раскрывает причины низкой эффективности мероприятий, проведенных совещанием, среди которых основными были противодействие крупных нефтепромышленников и неспособность регулирующих органов воздействовать на сферу добычи и переработки «черного золота».

Ключевые слова: Первая мировая война, экономическая политика, государственное регулирование, нефть, топливо.

С началом Первой мировой войны в России резко увеличился спрос на нефтепродукты со стороны промышленности, транспорта, военного и морского ведомств. Однако удовлетворить его в полном объеме было крайне сложно, так как возрастание нужд потребителей значительно превышало ежегодный небольшой прирост нефтедобычи на Бакинских и Грозненских промыслах. Количество «черного золота», получаемого из других месторождений (Майкоп, Челекен, Эмба, Фергана), было незначительным. Кроме того, положение нефтяной промышленности заметно ухудшилось под влиянием факторов военного времени — дезорганизации транспорта, утраты западных рынков сбыта, прекращения прилива капиталов, падения курса рубля, вздорожания жизни, острой нехватки металлов, нефтяного оборудования и материалов. Проявлениями регресса стали сокращение объема буровых работ, замедление темпов роста нефтедобычи, снижение выпуска продукции нефтеперерабатывающих заводов. Повышение цен

на нефть и ее транспортировку позволило крупным компаниям поставить потребителей в зависимое положение и диктовать свои цены на рынках [18, с. 99–113; 14, с. 524–528; 4, с. 193–195; 5, с. 173–176].

Государство в Российской империи обладало прочными позициями в нефтяном деле. Казне принадлежали почти все нефтеносные земли Кавказа, Закавказская железная дорога, Баку–Батумский керосинопровод, огромный парк вагонов-цистерн, множество нефтехранилищ. Государство являлось самым постоянным и платежеспособным заказчиком монополизированной нефтяной продукции. В стране действовала система вне рыночных поставок жидкого топлива частными компаниями государственным потребителям. Казна опекала и поддерживала крупнейшие нефтяные фирмы путем выдачи ссуд, предоставления различных льгот и размещения выгодных заказов. Поэтому государственный спрос во многом определял развитие нефтяной промышленности. Прави-

¹ Исследование выполнено при поддержке Российского научного фонда. Проект № 18–18–00142 «Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894—1917)».

² This research was supported by the Russian Science Foundation. Project № 18–18–00142 «The Center and the regions: state economic policy on the outskirts of the Russian Empire (1894—1917)».

тельство строго контролировало предпринимательскую деятельность в этой отрасли. Решение таких вопросов, как учреждение нефтяных компаний, определение сферы их деятельности, увеличение размера акционерного капитала и ряда других, происходило только с согласия министерских инстанций [4, с. 178].

Тем не менее, уже в первые месяцы войны выяснилась неспособность центральных государственных учреждений и местных властей обеспечить производство и распределение жидкого топлива. Поэтому правительство было вынуждено встать на путь еще большего расширения государственного регулирования нефтяной промышленности. Это стало проявлением общего усиления этатистских тенденций во всех воюющих странах и мобилизации экономики для нужд войны [13, с. 954]. Признаки топливного кризиса ранее всего обнаружили в Петербурге, промышленность которого работала в основном на каменном угле. Поэтому 23 июля 1914 г. при Министерстве торговли и промышленности был учрежден Центральный комитет по снабжению топливом, в который вошли также представители министерств военного и морского, от Совета съездов промышленности и торговли, Совета съезда горнопромышленников Юга России и Совета съездов горнопромышленников Урала [5, с. 176–177]. В ведение этого органа входили поиск компенсации количества угля, ранее привозимого из-за границы и из донецкого бассейна, нефтью, дровами и углем с Урала и Сибири, пересмотр цен на энергоносители, заложенных в еще довоенные договоры, сокращение непроизводительных затрат топлива на освещение улиц, витрин магазинов и др. Однако деятельность комитета не имела какого-либо существенного значения.

Указом 4 марта 1915 г. министру путей сообщения были предоставлены особые полномочия по организации снабжения топливом армии и флота, а также частных предприятий, выполняющих военные заказы [15, № 77, ст. 634]. 31 марта 1915 г. император утвердил правила, конкретизирующие деятельность министра в этой области. Он получил право запрашивать от всех казенных и частных учреждений и лиц сведения об имеющихся запасах и ожидаемых поступлениях топлива; о заключенных с поставщиками договорах; проводить ревизию запасов топлива на предприятиях и складах; передавать заготовленные энергоносители предприятиям или лицам, работающим для нужд обороны. Министр мог также налагать секвестр на деятельность промышленных объектов, проводить реквизиции топлива, разрешать казенным учреждениям приобретать его на любую сумму внутри страны и за границей. При нем создавался Комитет по распределению топлива, заменивший упраздненный Центральный комитет по снабжению топливом [15, № 110, ст. 865]. Он был более представительным по составу и включал представителей министерств пу-

тей сообщения, военного, морского, финансов, торговли и промышленности, внутренних дел, Главного управления землеустройства и земледелия, Государственного контроля, а также 3 членов от Совета съездов промышленности и торговли, советов съездов горнопромышленников, советов съездов бакинских и грозненских нефтепромышленников. Исполнительными органами комитета на местах являлись губернские комиссии во главе с губернатором, которые выясняли ежемесячные потребности в топливе и решали вопросы о его распределении между потребителями.

2 мая 1915 г. полномочия министра путей сообщения были распространены на снабжение энергоносителями вообще всех потребителей, в той или иной степени причастных к обороне государства [15, № 141, ст. 1091]. Однако дальнейшее обострение топливного кризиса заставило правительство создать более властную и авторитетную структуру государственного регулирования. 10 сентября 1915 г. комитет был упразднен, а его обязанности разделены между Управлением железных дорог Министерства путей сообщения и образованным 17 августа 1915 г. Особым совещанием по топливу (ОСОТОП) под председательством министра торговли и промышленности [15, № 231, ст. 1760; 7, с. 50–54]. Этот орган стал частью созданной общей системы особых совещаний (по обороне, топливу, продовольственному делу и перевозкам) [8]. В ОСОТОП вошло по семь членов от Государственного совета и Государственной думы, четыре места получило Министерство торговли и промышленности, по одному месту было предоставлено министерствам военному, морскому, финансов, путей сообщения, внутренних дел, Главному управлению землеустройства и земледелия и Государственному контролю, три места — Центральному военно-промышленному комитету, по одному — всероссийским союзам земств и городов. Председателю совещания разрешалось приглашать на заседания представителей центральных и отраслевых предпринимательских организаций.

ОСОТОП не было подотчетно ни одному правительственному органу или лицу и обладало широкими правами в регулировании добычи и заготовок топлива, проверке его запасов, принятии и исполнении заказов на поставки, упорядочении условий распределения между потребителями, проведении общих и частных реквизиций топлива, секвестровании предприятий, не выполнивших заказы, установлении цен на все виды топлива, изменении условий заключенных договоров с поставщиками, устранении от службы членов правлений компаний и директоров предприятий, определении размера заработной платы на топливных промыслах и заводах и др. В составе ОСОТОП были учреждены угольная, нефтяная, дровяная и торфяная секции, тепловая комиссия для решения технических вопросов,

инспекция для наблюдения за добычей и приемкой топлива, перевозочный и распорядительный отделы. Если предшествующие комитеты в основном занимались вопросами снабжения потребителей углем и дровами, то совещание впервые приступило к регулированию деятельности нефтяной отрасли. В круг обязанностей Нефтяной секции входили организация производства, установление цен, выработка условий поставок жидкого топлива, закупки его казной, реквизиции, а также выдача всякого рода ссуд нефтепромышленным предприятиям. Для обеспечения роста добычи и переработки нефти секция должна была заботиться о снабжении промыслов энергией, металлами и другими необходимыми материалами. Этой структуре надлежало заниматься также расширением площади нефтедобычи, изготовлением нефтеналивных барж и освобождением рабочих от призыва на военную службу.

11 ноября 1915 г. для исполнения своих распоряжений председатель совещания назначил в Воронеж, Киев, Москву, Одессу, Пермь, Петроград, Ростов-на-Дону, Самару и Харьков уполномоченных по заготовке, закупке и распределению топлива. Каждый из этих городов являлся центром, вокруг которого несколько губерний объединялись в районы. При уполномоченных были образованы районные совещания из представителей ведомств, общественных и торгово-промышленных организаций. Права председателя ОСОТОП постоянно расширялись и дополнялись. 22 ноября 1915 г. ему было разрешено объявлять продажу добываемого в стране твердого и жидкого минерального топлива исключительным правом казны, а также устанавливать сроки введения этой меры; определять цены на топливо, приобретаемое казной и отпускаемое потребителям [15, № 348, ст. 2565]. В январе 1916 г. при совещании был образован Временный комитет, в задачу которого входило посредничество между крупнейшими потребителями и нефте-торговыми фирмами, когда те отказывались от поставок топлива тем или другим предприятиям вследствие невыгодности сделок. 3 февраля 1916 г. глава ОСОТОП получил право требовать от населения выполнения гужевых перевозок топлива, осуществления его погрузки и выгрузки [16, № 39, ст. 216].

Еще 10 сентября 1915 г. были утверждены правила о задачах и порядке деятельности местных уполномоченных Особого совещания по обороне государства и состоявших при них районных заводских совещаниях из губернских представителей ведомств и местных военно-промышленных комитетов [15, № 262, ст. 1954]. Эти учреждения действовали в каждом из 11 районов, которые были выделены на территории страны. Наибольший интерес для ОСОТОП представлял Кавказский нефтепромышленный район. В его заводское совещание вошли представители гражданской и военной администрации

края, а также общественных организаций — уполномоченные местного отдела Союза городов, Земского союза, Закавказского областного военно-промышленного комитета. Этому органу были поручены выяснение ресурсов района для удовлетворения потребностей армии и флота, обследование заводов, работавших на военные нужды, выявление потребностей предприятий в топливе, материалах и рабочей силе, проведение ревизий торговых и промышленных заведений, наблюдение за очередностью перевозок, распределение заказов и контроль над их выполнением. Совещание сразу же приступило к обследованию состояния нефтяной промышленности и даже составило свои заключения о причинах свертывания буровых работ. Однако в реальности оно так и не осуществило каких-либо значимых мероприятий по улучшению добычи и переработки нефти. Отчасти это объяснялось тем, что нефтяные магнаты игнорировали работу заводского совещания и открыто выражали недовольство его деятельностью [4, с. 188–191].

Первоочередной задачей органов государственного регулирования была борьба с ростом цен на нефть. Обуздания «нефтяных спекулянтов» требовали как потребители в промышленности и на транспорте, так и широкая общественность. В годы войны это стало составной частью общей политики правительства по таксации цен на товары первой необходимости [1, с. 351–364]. Обсуждение вопроса в Нефтяной секции ОСОТОП затянулось, и только 31 декабря 1915 г. была установлена предельная цена сырой нефти в местах добычи в размере 45 коп. за пуд и нефтяных остатков на нефтеперерабатывающих заводах — 47 коп. за пуд [16, № 2, ст. 5; 9, с. 53; 7, с. 68–72]. 27 января 1916 г. было принято дополнительное постановление, которое вводило повышенные предельные цены на нефть и мазут в местах их распределения и потребления — в Баку, Екатеринодаре, пристанях Волги и Камы, Москве, Петрограде и др. [16, № 28, ст. 153; 10, с. 2–4; 7, с. 88–89]. 17 марта 1916 г. последовало решение о том, что при заключении договоров о поставках нефти в определенный срок предельные цены могут быть увеличены в местах добычи и при отправке жидкого топлива морем из Баку и Петровска не более чем на 1 коп. за пуд., из Красноводска — максимум на 3%, а в других пунктах распределения — не свыше 6% [16, № 76, ст. 589; 10, с. 30–32]. 5 мая 1916 г. в Баку был учрежден Комитет по определению рыночной цены нефти, в который вошли представители министерств торговли и промышленности, финансов, земледелия, Государственного контроля, местного биржевого комитета и бакинских нефтепромышленников [16, № 146, ст. 1184; 12, с. 1–8].

Нефтепромышленники встретили эти меры в штыки и засыпали совещание докладными записками, в которых доказывали невыгодность фиксированных цен и их опасность для насущных интересов страны. Они

ссылались на транспортные затруднения, нехватку вагонов, вздорожание материалов для бурения и другие причины, угрожали закрытием некоторых промыслов и снижением добычи нефти. Их позиция оказывала определенное влияние на правительственную политику. В войну усилились концентрация и централизация капитала в нефтяной промышленности, еще более возросло могущество ведущих компаний. Кроме того, далеко не все в высших эшелонах власти были уверены в целесообразности принудительных мер, которые могли иметь негативные последствия для нефтяного производства. Поэтому бакинские «короли» чувствовали себя достаточно уверенно, уклонялись от выполнения правительственных требований, срывали военные поставки по предельным ценам и требовали от ОСОТОП повышения их нормы [2, с. 406; 14, с. 529–530; 5, с. 183].

В условиях саботажа со стороны нефтепромышленников правительство стало прибегать к насильственным действиям. 23–25 апреля 1916 г. было принято решение о реквизициях невостребованного адресатами жидкого топлива в договорные сроки из-за нежелания продавца совершить сделку и его передаче потребителям [16, № 113, ст. 907; 11, с. 9–11]. 27–28 апреля 1916 г. ОСОТОП установило реквизиционную цену на 15% ниже фиксированной при изъятии жидкого топлива, не реализованного по договору [16, № 114, ст. 909]. Однако и эта мера не оказала должного воздействия на поставщиков и торговцев нефтью, которые находили всевозможные пути, чтобы обходить эти ограничения и продавать свою продукцию по рыночным ценам. В итоге 16–17 января 1917 г. предельная цена сырой нефти в местах добычи была увеличена до 60 коп. за пуд и на нефтяные остатки на нефтеперерабатывающих заводах — до 62.4 коп. за пуд [17, № 45, ст. 276]. Позднее, уже при Временном правительстве 31 августа 1917 г. последовало введение третьей предельной цены — 96 коп. за пуд сырой нефти и 99.7 коп. за нефтяные остатки [17, № 258, ст. 1856].

Другим приоритетным направлением деятельности ОСОТОП стало распределение нефтепродуктов между потребителями и организация их плановых перевозок. Несмотря на предоставление министру путей сообщения чрезвычайных полномочий, осенью 1915 г. обнаружилось серьезные проблемы в перевозках жидкого топлива и его доставке на внутренние рынки. В связи с прекращением экспорта после начала войны вся добываемая на Кавказе нефть целиком шла на удовлетворение потребностей российской экономики. Топливо транспортировалось по волжской водной артерии, затем на пристанях перегружалась в цистерны и отправлялась к местам потребления по стальным магистралям. Если речной транспорт в целом обеспечивал перевозку нефти, то железные дороги явно не справлялись с таким объемом грузов, особенно в условиях острой нехватки

вагонов-цистерн. Остатки не вывезенного из волжских портовых складов топлива достигали огромного объема. Министерство путей сообщения пыталось решить эту проблему путем усиления подвижного состава за счет заказов вагонов и паровозов за границей, строительства новых линий, повышения норм погрузочно-разгрузочных работ, сокращения пассажирского движения и др. [5, с. 193–197].

4 мая 1916 г. председатель ОСОТОП утвердил правила о распределении между потребителями нефти и нефтяных остатков [16, № 135, ст. 1049; 11, с. 26–37]. Отныне они могли получать жидкое топливо только в порядке установленной очереди в зависимости от их значимости для интересов обороны государства. Потребители были разделены на пять категорий: 1) флот, железные дороги, казенные и частные предприятия, работающие на оборону; 2) остальные частные заводы, выполняющие второстепенные военные заказы; 3) предприятия, работающие на интендантскую службу и на заказы от военно-промышленных комитетов и местных организаций всероссийских земского и городского союзов; 4) строительные организации, предприятия по производству сельскохозяйственной техники, сахарные заводы, казенные типографии; 5) остальные. При ОСОТОП учреждалась должность главноуполномоченного по снабжению нефтью и нефтяными остатками потребителей империи. Его функции заключались в распределении жидкого топлива на предстоящий год, его нормировке по месяцам и составлении общего ежемесячного наряда на вывоз по железным дорогам. При главноуполномоченном было образовано совещание из представителей управлений железных дорог и водных путей, министерств военного, морского, торговли и промышленности, нефтяных фирм, предпринимательских организаций, всероссийских земского и городского союзов. При его формировании особую активность проявили бакинские нефтепромышленники. В состав совещания вошли Э. Нобель (от Совета съездов представителей промышленности и торговли) и П. О. Гукасов (от Центрального военно-промышленного комитета). Разверстка нефти внутри каждого района в соответствии с распределительными списками возлагалась на местных уполномоченных по минеральному топливу и созданных при них совещаний. Органами главноуполномоченного на местах разливки и отправки нефтепродуктов (предприятиях, железнодорожных станциях и др.) стали контролеры по учету нефти, которые отвечали за распределение цистерн по заводам и контроль над запасами топлива на торговых и промышленных предприятиях; им также предоставлялось право проводить анализы отпускаемой продукции на заводах и замеры резервуаров [4, с. 187, 188].

С 5 сентября 1916 г. транспортировка нефтяных грузов стала производиться только по нарядам. При

Управлении железных дорог учредили Нефтяной комитет, ведавший по заданию главноуполномоченного плановыми перевозками жидкого топлива. 6 декабря 1916 г. были утверждены правила отправки керосина, бензина и смазочных масел на внутренний рынок. При ОСОТОП был образован Керосиновый комитет, на который возлагалась выработка плана годового завоза продукции в районы распределения и потребления, а также согласование предположений отдельных фирм о ее транспортировке на более короткие периоды времени. В состав комитета вошли представители министерств торговли и промышленности, морского, Управления железных дорог, Нефтяного комитета, главноуполномоченного по снабжению нефтью и нефтяными остатками, всероссийских союзов земств и городов, частных фирм по торговле керосином [16, № 352, ст. 2776].

В ОСОТОП планировался еще ряд мер, которые так и остались нереализованными. Не было проведено распределение запасов нефти на местах добычи и нефтяных остатков в соответствии с вывозными возможностями компаний. Совещание не установило надзор за нефтеперерабатывающими заводами и не определило норму производства на них продукции в зависимости от запросов первоочередных потребителей. Не был разработан также общий план транспортировки жидкого топлива по Волге, что позволило бы рационально распределить продукцию по складам на речных пристанях в соответствии с потребностями тех или иных районов [6, с. 102, 103]. Противодействие нефтяных магнатов сорвало осуществление некоторых инициатив, которые обсуждались в регулирующих органах. В июне–декабре 1916 г. в Нефтяной секции ОСОТОП и Нефтяном комитете при Управлении железных дорог рассматривался проект о предоставлении права общего пользования всеми нефтехранилищами, складами и трубопроводами, принадлежащими частным лицам. Подобное предложение учитывало интересы мелких и средних фирм-экспортеров, и его принятие могло способствовать увеличению объема перевозок жидкого топлива по волжскому пути. Однако проект покушался на права собственности крупных компаний, поэтому был признан неосуществимым. Та же судьба постигла обсуждавшиеся в ОСОТОП проекты передачи торговли нефтепродуктами в руки государства и устройства казенных нефтепромыслов на Апшеронском полуострове [4, с. 212–213; 5, с. 182–183; 7, с. 244–246].

После февральских событий 1917 г. Временное правительство некоторое время не вмешивалось в дела снабжения потребителей энергоносителями, и ОСОТОП находилось в довольно неопределенном положении. Однако нарастание катастрофического топливного кризиса заставило новую власть заняться реорганизацией этой структуры. 29 апреля 1917 г. было принято новое положение о районных уполномоченных председателя

ОСОТОП и учреждаемых при них совещаниях в 11 районах с центрами в Саратове, Баку, Киеве, Петрограде, Екатеринбурге, Москве, Харькове, Томске, Ташкенте, Иркутске, Владивостоке. 13 июня 1917 г. было утверждено положение о губернских комитетах по топливу, создававшихся для организации выполнения общего плана обеспечения района топливом. 15 августа 1917 г. была введена специальная должность уполномоченного ОСОТОП по Кавказскому району, которому поручалось обеспечение нефтедобычи на Апшеронском полуострове и отправка нефтепродуктов в центральные губернии. Временное правительство расширило также полномочия главы совещания: 5 мая 1917 г. он получил право назначать правительственных инспекторов для наблюдения за деятельностью предприятий по добыче и заготовке топлива; 7 июня 1917 г.— определять порядок и условия принудительного пользования судами на Каспийском море; 23 июня 1917 г.— устанавливать цены на все виды топлива. Вместе с тем ОСОТОП лишился своего статуса высшего государственного учреждения — он был подчинен образованному 21 июня 1917 г. при Временном правительстве Главному экономическому комитету.

Значительные изменения претерпел и состав совещания. С 5 мая 1917 г. в него вошли по два представителя от Совета рабочих и солдатских депутатов и Совета крестьянских депутатов, представители кооперативов, с 28 июня 1917 г.— по шесть представителей от Всероссийского Совета рабочих и солдатских депутатов и Всероссийского Совета крестьянских депутатов, по два — от Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов и Советов Донецкого бассейна, по одному — от советов ряда районов, а также представители от Центрального бюро профессиональных союзов, министерств труда и продовольствия, Особого совещания по обороне, Особого совещания по перевозкам и ряда других органов, от нефтяных, угледобывающих и лесопромышленных компаний, металлургических заводов и частных железных дорог. В тот же день была учреждена должность заместителя председателя ОСОТОП, которую занял товарищ министра торговли и промышленности — главноуполномоченный по топливу [2, с. 486–498]. Однако в обстановке политического и экономического хаоса структурные перемены и новые назначения не смогли изменить к лучшему ситуацию с топливным снабжением. После октябрьского переворота 1917 г. ОСОТОП прекратило свое существование. 2 декабря 1917 г. декретом Совета народных комиссаров оно было подчинено Высшему совету народного хозяйства, а 30 декабря того же года упразднено с передачей всех его дел, персонала и средств в ведение отдела топлива ВСНХ [3, с. 172–174].

В итоге государственное регулирование нефтяной промышленности в годы войны не дало значимых результатов. Усилия бюрократических учреждений в прин-

ципе не могли преодолеть общее несоответствие между уровнем развития российской промышленности и растушими потребностями воюющей страны. Созданная в ходе Первой мировой войны громоздкая «пирамида» правительственных регулирующих органов с самого начала переживала организационные трудности, вызванные недостаточно четким разграничением полномочий и сфер деятельности, разобщенностью и несогласованностью действий разных ведомств. Система особых совещаний, и ОСОТОП в частности, не сумела реализовать свои широкие полномочия и решить поставленные задачи. Занимаясь регулированием ценообразования, распределения и транспортировки жидкого топлива, правительство не касалось сферы его производства и не сумело ничего сделать для расширения и увеличения нефтедобычи, снабжения промыслов оборудованием, металлами и вспомогательными материалами. Оппозиция крупных нефтяных компаний вынуждала «верхи»

идти на уступки и принимать непоследовательные решения. Таксация цен во многом имела чисто декларативное значение, поскольку правительство опасалось нанести ущерб нефтяной промышленности, а сами предприниматели, как правило, находили возможности обходить установленные ограничения. Введение предельных цен проводилось без должного учета хозяйственной конъюнктуры, так как у регулирующих органов не было твердых экономических критериев для установления их уровня. Эти цены не соотносились с общим вздорожанием товаров и, в частности, материалов, нужных для нефтяного оборудования. Контроль над отпуском и перевозками нефти сыграл некоторую положительную роль в улучшении снабжения фронта и тыла жидким топливом. Однако значительная часть нефти и нефтепродуктов оставалась неучтенной ОСОТОП и поступала на частный рынок, что открывало широкие возможности для спекуляций и обогащения частных фирм.

ЛИТЕРАТУРА

1. Беляев С. Г. П. Л. Барк и финансовая политика России. 1914–1917 гг. СПб.: Издательство Петербургского университета, 2002. 620 с.
2. Букшпан Я. М. Военно-хозяйственная политика: формы и органы регулирования народного хозяйства за время мировой войны 1914–1918 гг. М.; Л.: РАНИОН — Институт экономики, 1929. 541 с.
3. Декреты Советской власти. Т. 1: 25 октября 1917 г. — 16 марта 1918 г. М.: Госполитиздат, 1957. 626 с.
4. Ибрагимов М. Д. Нефтяная промышленность Азербайджана в период империализма. Баку: ЭЛМ, 1984. 240 с.
5. Маевский И. В. Экономика русской промышленности в условиях Первой мировой войны. М.: Дело, 2003. 288 с.
6. Материалы по обзору деятельности Особого совещания по топливу за первый год его существования. Т. 1: Минеральное топливо. Пг.: Типография «Родник», 1917. 325 с.
7. Монополистический капитал в нефтяной промышленности России. Документы и материалы. 1914–1917. Л.: Наука, 1973. 552 с.
8. Особые совещания и комитеты военного времени. Свод законов и состоявшихся в порядке статьи 87 Осн. зак. постановлений. Пг.: Государственная типография, 1917. 100 с.
9. Правила и распоряжения по Особому совещанию по топливу. Вып. 1: (Издан. со времени учреждения Особ. Совещ. и до 31 декабря 1915 г.). Пг.: Типография Министерства Путей Сообщения, 1916. 58 с.
10. Правила и распоряжения по Особому совещанию по топливу. Вып. 2: (Январь — Март 1916 г.). Пг.: Типография Министерства Путей Сообщения, 1916. 38 с.
11. Правила и распоряжения по Особому совещанию по топливу. Вып. 3: (по Май 1916 г.). Пг.: Типография Министерства Путей Сообщения, 1916. 72 с.
12. Правила и распоряжения по Особому совещанию по топливу. Вып. 4: (по Август 1916 г.). Пг.: Типография Министерства Путей Сообщения, 1916. 39 с.
13. Россия в годы Первой мировой войны: экономическое положение, социальные процессы, политический кризис / отв. ред. Ю. А. Петров. М.: Политическая энциклопедия, 2014. 982 с.
14. Сидоров А. Л. Экономическое положение России в годы Первой мировой войны. М.: Наука, 1973. 655 с.
15. Собрание узаконений и постановлений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. Отдел 1. Пг.: Сенатская типография, 1915.
16. Собрание узаконений и постановлений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. Отдел 1. Пг.: Сенатская типография, 1916.
17. Собрание узаконений и постановлений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. Отдел 1. Пг.: Сенатская типография, 1917.
18. Фролов В. И. Война и нефтяная промышленность // Война и топливо. 1914–1917 гг. М.; Л.: Госиздат, 1930. С. 91–122.

© Степанов Валерий Леонидович (valerij-stepanov@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»