

УДК 338(091)

Становление системы нефтепродуктообеспечения в Восточной Сибири в конце XIX – начале XX вв. (на примере Красноярского края)

А.Л. Фельдман^{1 а}, А.Н. Городищева^{2 б}, П.А. Лялина^{3 с}¹Сибирский федеральный университет, пр. Свободный 82, Красноярск, Россия²Сибирский государственный аэрокосмический университет им. М.Ф. Решетнёва, пр. «Красноярский рабочий» 31, Красноярск, Россия³Горный университет, Васильевский остров, 21-я линия 2, Санкт-Петербург, Россия^аalbertfl@yandex.ru, ^бnauada@mail.ru, ^сlyalina@me.com

Статья поступила 2.03.2016, принята 16.04.2016

В статье раскрывается вопрос о преемственности идей в развитии системы нефтепродуктообеспечения территорий. Показаны динамика и особенности становления структуры отрасли в зависимости от экономической и политической ситуации в стране, ее восточных регионах в период с конца XIX до середины XX вв. Выявлена связь между усилением государственного регулирования в сфере нефтепродуктообеспечения и расширением сети снабжения потребителей на территории Восточной Сибири и Красноярского края. Обоснована необходимость существования единой отрасли на всей территории страны. В обоснование логики процесса огосударствления приведены данные по динамике продаж нефтепродуктов в Енисейском регионе со времени организации «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель» до начала Великой Отечественной войны. Делается вывод о постоянной адаптации отрасли к задачам общего экономического развития России и Сибири в частности. Высказано предположение о формировании идеологии современной политики развития отрасли.

Ключевые слова: система нефтепродуктообеспечения; история отрасли; Красноярскнефтепродукт; региональная модель отрасли; исторические условия межотраслевой интеграции.

Formation of oil products supply system in eastern Siberia at the end of XIX – beginning of XX centuries (on the example of Krasnoyarsk krai)

A.L. Feldman^{1 а}, A.N. Gorodishcheva^{2 б}, P.A. Lyalina^{3 с}¹Siberian Federal University; 82, Svobodniy prospect, Krasnoyarsk, Russia²Siberian State Aerospace University named after academician M.F. Reshetnev; 31, Krasnoyarskiy Rabochiy prospect., Krasnoyarsk, Russia³National Mineral Resources University (University of Mines); 21, Line, 2, St. Petersburg, Russia^аalbertfl@yandex.ru, ^бnauada@mail.ru, ^сlyalina@me.com

Received 2.03.2016, accepted 16.04.2016

This article deals with the succession of ideas in the development of oil products supply system. Dynamics and peculiarities of the industry formation have been shown, depending on the economic and political situation in country and its eastern regions since the end of XIX – middle of XX centuries. Relation has been found out between increased government regulation in oil products supply system and the expansion of supply to consumers in Eastern Siberia and Krasnoyarsk krai. The necessity in a unified oil products supply system throughout the whole territory of the country has been proved. To support logically the process of nationalization, the data have been presented on sales dynamics for oil products in the Yenisei region from the time of Association of Nobel brothers' oil production was organized and until the beginning of the Great Patriotic war. The conclusion has been drawn about continuous adaptation of the industry

under the overall economic development of Russia and Siberia in particular. An assumption has been made about the formation of the ideology in modern policy of industry development.

Key words: oil products supply system; the history of the industry; Krasnoyarsknefteprodukt; regional model of the industry; historical conditions for cross-sectoral integration.

Интерес к проблемам добычи и использования нефтепродуктов обусловлен стратегическим значением нефтяной отрасли в развитии экономики. Изучение вопросов возникновения, становления, эволюции, а также взаимодействия в области поставок нефти и нефтепродуктов в России связано с именами известных ученых — П.С. Палласа, Д.И. Менделеева, В.И. Шухова, И.М. Губкина, А.П. Серебровского.

Несмотря на достаточно широкий круг вопросов, рассматриваемых в исследованиях по развитию системы обеспечения регионов продуктами переработки нефти, значительная часть исследователей сделала акцент на изучении проблем, связанных с функционированием нефтегазового комплекса Каспийского региона. Исследования И.Г. Фукса, А.А. Матвейчука, А.В. Шилова затрагивают некоторые проблемы формирования отраслевой структуры нефтепродуктообеспечения Уральского, Западно-Сибирского и Дальневосточного регионов [1]. Однако пока нет значительных исследований, тем более обобщающего характера, по развитию системы нефтепродуктообеспечения в Восточной Сибири.

Между тем, задачи интенсивного освоения углеводородных ресурсов региона, ускорения промышленного роста и повышения уровня жизни населения, поставленные в Энергетической стратегии России до 2030 г. [2], выделяют проблему комплексного планирования использования уже имеющихся ресурсов системы нефтепродуктообеспечения Восточной Сибири как особо значимую. Архивные источники, вводимые авторами в научный оборот, позволяют говорить о региональных особенностях развития отрасли нефтепродуктообеспечения на территории Красноярского края, которые необходимо учитывать при формировании программ развития как отрасли, так и региона в целом.

Система нефтепродуктообеспечения формировалась в России по мере роста по-

требления нефтепродуктов. Уже в середине XVIII в. одновременно появились первые нефтеперегонные предприятия, называемые исследователями заводами, и нефтесклады в нескольких регионах страны, а именно заводы Ф.С. Прядунова на р. Ухте, Н. Уразметова в Сергиевске Уфимской губернии и братьев Дубининых в Моздоке [3, с. 7].

Основным продуктом перегонки в России, как и в других странах, был керосин, который со второй половины XIX в. стал использоваться для домашнего и уличного освещения городов и в малогабаритных устройствах для приготовления пищи [1]. Со временем потребителями керосина для осветительных ламп стали и сельские жители. Кроме керосина, на внутреннем рынке, по мере распространения паровых двигателей и развития железнодорожного транспорта, спросом в небольших количествах пользовался мазут. Экспорт нефтепродуктов из России, в первую очередь керосина, в конце 80-х гг. XIX в. уже превышал объем внутреннего потребления [4, с. 314].

На волне растущего спроса в России стали создаваться первые крупные компании по транспортировке и продаже нефтепродуктов, такие как Бакинское нефтяное общество (1874), Каспийское товарищество (1887), Апшеронское нефтяное общество (1899) и другие. Для хранения и транспортировки нефтепродуктов применялись стальные резервуары конструкции В.Г. Шухова [3, с. 74]. Вполне закономерно, что со временем возникла необходимость в поставке нефтепродуктов и в периферийные регионы Российской империи.

Целенаправленной работы по поиску нефти на территории Сибири в XIX в. не велось, но пуск в эксплуатацию Сибирской железной дороги повлиял на ускорение хозяйственного освоения Урала, Сибири и Дальнего Востока, что привело к увеличению потребности в керосине и других нефтепродуктах. Поставками и продажей нефтепродуктов на территории Енисейской гу-

бернии до 1900 г. занимались мелкие частные торговцы, а после запуска в эксплуатацию Сибирской железной дороги — «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель», первым осуществившее строительство складов нефти и нефтепродуктов в магистральной зоне [3, с. 18; 5]. В своей деятельности Товарищество исходило из идеологии Л.Э. Нобеля о необходимости доставки нефти с промыслов по трубам при помощи паровых насосов, перевозки продуктов переработки нефти по рекам в наливных баржах, а по железным дорогам — в вагонных чанах, замены земляных ям для хранения нефти железными резервуарами. Нобель считал необходимым использовать железные дороги для распространения русского керосина по России [6, с. 102].

В Восточной Сибири наиболее крупными были Иркутская и Томская конторы Товарищества, имевшие свои склады нефтепродуктов. Первый такой склад на территории Енисейской губернии был организован в августе 1900 г. представителем Иркутской конторы, приказчиком А.И. Ипполитовым в Ачинске, вблизи железнодорожного вокзала. Товарищество заключило договоры с Ачинским городским общественным управлением и управлением Сибирской железной дороги на аренду земель под склады и трубопровод. Доставка керосина до станции Ачинск-1 производилась по железной дороге. С вокзала до города бочки с нефтепродуктами доставлялись на лошадях. Основным потребителем завозимых нефтепродуктов являлось Общество железной дороги Ачинск — Минусинск [7].

Следует отметить, что начиная с 1906 г., когда правительство возглавил П.А. Столыпин, население Сибири стало увеличиваться в среднем на полмиллиона человек ежегодно. Железные дороги соединяли месторождения каменного угля, полиметаллических руд и сельскохозяйственные районы, новые и старые поселения, чем способствовали повышению спроса на топливо и расширению ассортимента нефтепродуктов. Так, в период с 1908 по 1914 гг. продажа керосина увеличилась с 29 368 до 31 364 пудов, мазута — с 63 до 1 312 пудов, смазочных масел — с 878 до 2 145 пудов. Продажи сырой нефти к 1914 г. составили более 1 000 пудов в год.

Бензина в 1914 г. было продано 726 пудов, моторного топлива — 247 пудов [8].

Первая мировая война заставила правительство России пересмотреть структуры управления хозяйственной деятельностью в стране в чрезвычайных условиях военного времени. Для этого был создан ряд межведомственных органов, в частности к концу 1914 г. сформирован первый российский правительственный орган по регулированию заготовки и поставок топлива — ОСО-ТОП (Особое совещание по топливу), получивший это название в августе 1915 г., после неоднократных реорганизаций. Особым совещанием была разработана политика развития системы нефтепродуктообеспечения территорий и получено право распределения заказов, установления предельных цен, производства реквизиций [3, с. 25; 9, с. 580–581]. С этого времени Ачинский склад нефтепродуктов подчинялся региональным особым совещаниям, которые регламентировали его хозяйственную деятельность.

В условиях войны за счет сокращения поставок нефтепродуктов в восточные районы страны было произведено их перераспределение с учетом потребностей оборонной промышленности, транспорта и вооруженных сил. В связи с нехваткой нефтепродуктов с января 1917 г. их отпускали предприятиям только с разрешения уральского уполномоченного по всем видам топлива. Потребитель, желающий приобрести топливо, должен был представить документ с указанием типа двигателя, которым оборудовано предприятие, и расчет необходимого для его работы количества топлива.

С марта того же года функция установления цен на нефтепродукты в восточных районах страны была передана Особому совещанию по топливу, находившемуся в Екатеринбурге. Эта мера Временного правительства была призвана обеспечить необходимое регулирование хозяйственной жизни за счет контроля над поставками и распределением нефтепродуктов. Практическая реализация сопровождалась изъятием у частных предпринимателей права работать на получение прибыли с переключением их на обслуживание государственных интересов [10]. Предпринимательская активность в сфере поставок и реализации нефтепродук-

тов на территории Сибири была практически сведена на нет.

Так, в мае 1917 г. Ачинский склад был отнесен к Сибирскому району, и распределение топлива стал осуществлять сибирский уполномоченный председателя Особого совещания по топливу из Томска. В октябре 1917 г. Ачинский склад вошел в состав ведомства Западно-Сибирского районного уполномоченного председателя Особого совещания по топливу [11].

Советская власть на первых порах сохранила существующий режим государственного контроля над промышленным производством, но 17 мая 1918 г., в условиях начавшейся Гражданской войны, был издан декрет Совета Народных Комиссаров (СНК) о национализации нефтяной промышленности. Для руководства отраслью СНК учредил в составе Высшего совета народного хозяйства Главный нефтяной комитет (Главконефть), при котором были созданы районные нефтяные комитеты [3, с. 26–28; 12, с. 308]. Но в реальных условиях процесс национализации был растянут во времени из-за того, что Советская власть в тот период не контролировала большую часть страны.

В июне 1918 г. из Томского управления делами Западно-Сибирского районного комитета по топливу пришло распоряжение о том, что в связи с тяжелым топливным кризисом в Сибири отпуск нефтепродуктов с Ачинского склада надлежит производить только по особому распоряжению продовольственных управ, и только тем предприятиям, которые по роду своей деятельности не могут обойтись без топлива и смазочных материалов.

В 1919 г., когда территория Восточной Сибири находилась под контролем антисоветских сил, нефтепродукты (американский коммиссионный керосин) поступали в Ачинск от Восточноазиатского нефтяного торгово-промышленного товарищества.

Восстановление и развитие поставок нефти в регионы после окончания Гражданской войны осуществлялись в условиях, когда советская Россия находилась в международной экономической изоляции, и органы государственной власти имели крайне ограниченные материальные и финансовые ресурсы. В этих условиях пришлось демонтировать не-

которые нефтесклады и за счет их емкостей и оборудования восстанавливать работу складов в районах с наибольшим количеством потребителей.

Одновременно решалась проблема объединения нефтескладов, до национализации принадлежавших частным фирмам. В 1920 г. Ачинский склад Товарищества нефтяного производства братьев Нобель был национализирован, переведен в ведение Главконефти и стал называться Ачинским нефтескладом Сибирской районной нефтяной конторы Райнефторга.

В годы нэпа решением вопросов реализации нефти и нефтепродуктов стал заниматься организованный в январе 1922 г. Нефторг, в дальнейшем преобразованный в Нефтесиндикат. В том же году была образована Новониколаевская районная нефтяная торговая контора (Новрайнефторг), в ведение которой были переданы все нефтесклады Сибири, в том числе Ачинский [13].

На протяжении 23 лет после создания в 1900 г. Ачинского нефтесклада, при разных по политическим взглядам властях, заведующим Ачинскими нефтескладами оставался Александр Иванович Ипполитов. При отсутствии финансовых и материальных ресурсов ему удалось сохранить нефтескладское хозяйство в функционирующем состоянии. После объединения нефтескладов в августе 1923 г. в должности заведующего складом несколько месяцев работал А.И. Кременецкий, потом в течение шести месяцев работу склада возглавлял В.В. Ипатов, а в июле 1924 г. директором был назначен Н.В. Лукьянов. Такую кадровую чехарду после отставки А.И. Ипполитова можно объяснить тем, что в годы революционных потрясений и Гражданской войны он обеспечивал работу Ачинского склада прежде всего за счет выстраивания личных отношений со многими партнерами по поставкам нефти в ачинскую зону и распределению ее между потребителями внутри этой зоны. Заменить его было сложно.

Акт приема-передачи материальных ценностей, составленный 10 июля 1924 г. при смене заведующих складом, представляет особый интерес для исследования, так как содержит данные о самом складе и наличии

нефтепродуктов. Из этого акта мы узнали, что Ачинский нефтесклад имел два складских помещения, в которых хранилось 13 наименований нефтепродуктов, таких как нефть, мазут, полугудрон, машинное, цилиндрическое, моторное, коженное масла, нигрол, вискозин, колесная мазь, бензин, мылонафт общим весом 2 892 пуда [14].

Создание системы государственного обеспечения хозяйственного комплекса и населения страны нефтепродуктами проходило не просто из-за того, что государству нужно было создавать, развивать и совершенствовать механизмы не только их производства, но и доставки с последующим распределением между потребителями в соответствии с меняющимися приоритетами решения стратегических и тактических задач в сфере экономики. К началу 1928 г. Нефтесиндикат имел 20 контор по сбыту нефтепродуктов, объединявших 850 нефтебаз.

После перевода экономики страны на плановую основу Нефтесиндикат в 1928 г. был расформирован, и все нефтебазовое хозяйство было передано в состав Всесоюзного объединения «Союзнефть», на базе которого затем был создан Главнефтесбыт. В зависимости от складывавшихся условий Главнефтесбыт в разное время входил в состав Наркомата нефтяной промышленности СССР, государственных органов материально-технического снабжения СНК СССР и СМ СССР (Главнефтеснаб). В дальнейшем органы нефтеснабжения координировались Госснабом СССР и в оперативном отношении подчинялись Главнефтеснабам и Главнефтесбытам союзных республик [15, с. 256–258].

На территории Восточной Сибири вопросами нефтепродуктообеспечения занимались Западно-Сибирское отделение Союзнефтесбыта с центром в Новосибирске и его Восточно-Сибирское отделение с центром в Иркутске.

Плановые задания 1-й пятилетки (1928–1932 гг.) предусматривали глубокую реконструкцию объектов нефтепродуктообеспечения на всей территории СССР. За годы пятилетки удалось увеличить эксплуатируемую Главнефтеснабом СССР нефтескладскую сеть на 50 % и довести ее в 1933 г. до 1 027 нефтебаз [16, с. 34–41].

На территории, составляющей ныне Красноярский край, шло активное развитие сети нефтебаз. В 1928 г. здесь были образованы Канская и Ужурская, в 1929 г. — Заозерновская и Уярская нефтебазы, началось строительство Канской нефтебазы. В том же 1929 г. была введена в эксплуатацию Злобинская нефтебаза, ставшая в дальнейшем важнейшим центром перевалки нефтепродуктов с железной дороги на суда Енисейского речного пароходства [17, с. 5–7].

В результате реализации плановых заданий 1-й пятилетки Восточно-Сибирское отделение Союзнефтесбыта имело на территории будущего Красноярского края на начало 1933 г. девять нефтебаз: Красноярскую, Злобинскую, Камарчагскую, Атамановскую, Клюквенскую, Солянскую, Канскую, Нижнеингашскую, Заозерновскую. Западно-Сибирское отделение Союзнефтесбыта имело здесь шесть нефтебаз: Ужурскую, Абаканскую, Новоселовскую, Ачинскую, Боготольскую и Крутоярскую [18]. Увеличение численности и расширение географии размещения баз было обусловлено началом использования в колхозах и совхозах тракторов, грузовых автомобилей, другой техники, эксплуатация которой была невозможна без использования горюче-смазочных материалов.

Новый этап в изменении системы нефтепродуктообеспечения Приенисейского региона начался в 1934 г., когда Указом Президиума ВЦИК 7 декабря 1934 г. был образован Красноярский край [19]. На руководство учрежденного края возлагалась ответственность за развитие производительных сил на огромной территории региона с его богатейшими природными ресурсами и экономикой, имевшей аграрную направленность. Здесь уже работали более ста машинно-тракторных станций (МТС) с довольно большим для своего времени техническим парком. В дальнейшем в крае предполагалось развивать тепловую энергетику, гидроэнергетику, цветную металлургию и другие отрасли промышленности.

Учитывая необходимость создания устойчивой системы нефтепродуктообеспечения, уже 22 декабря 1934 г. на заседании оргбюро ЦК ВКП(б) по Красноярскому краю руководством региона было принято решение о немедленной организации краевой

конторы Нефтеторга [20]. В результате проведенных переговоров и согласований 29 декабря 1934 г. приказом № 61 по Государственной всесоюзной конторе по сбыту продукции нефтяной и газовой промышленности «Союзнефтьсбыт» было организовано красноярское краевое отделение Союзнефтьсбыта с центром в Красноярске [21].

Новые потребности экономики в своевременных, гарантированных поставках широкой номенклатуры нефтепродуктов потребовали не только расширения нефтебаз, но и проведения их реконструкции с учетом новых потребностей. Дело в том, что существовавшие в Восточной Сибири нефтебазы не имели средств механизации, хотя по планам, утвержденным правительством страны, объем операций на мелких раздаточных складах необходимо было довести до 10 000 т/год при увеличении приемно-сливной способности в 5 раз. Нефтебазы должны были одновременно принимать маршруты до 120 вагонов-цистерн и производить их прием и погрузку в течение трех часов [3, с. 35].

Работавшие в крае нефтебазы не соответствовали этим требованиям. Например, Канская нефтебаза имела в своем составе бондарный цех, тарные площадки, разливочную, материальный склад и конюшню. Нефтепродукты здесь разливали по бочкам и отпускали клиентам через весовое хозяйство. Подобную структуру имела Ужурская нефтебаза, где все работы по перекачке нефти и нефтепродуктов выполнялись вручную, а доставка осуществлялась гужевым транспортом [17, с. 5–6].

Учитывая, что обеспечение значительной территории края производилось за счет использования водного транспорта, особое внимание было уделено созданию приречных нефтескладов распределительного типа с целью максимального использования речной системы Енисея и его притоков для доставки нефтепродуктов.

Самой крупной нефтебазой такого типа в Красноярском крае стала Злобинская нефтебаза на р. Енисей. В 1935 г. здесь имелось 13 металлических резервуаров, бондарная мастерская, котельная, насосная станция, разливочная нефтепродуктов и железнодорожный тупик протяженностью 1 524 м. От

железнодорожного тупика до пристани, при помощи пяти насосов, по трубопроводам велась перекачка топлива из вагонов в резервуары и далее на пристань. На станции работала испытательная лаборатория контроля качества отгружаемых нефтепродуктов [22].

В 1936 г. в с. Курагино была заложена приречная нефтебаза, на которую нефтепродукты доставлялись водным транспортом по р. Тубе. Через год на этой базе были построены контора, пристань, три жилых дома. В июне того же года началось строительство Минусинской нефтебазы. Нефтепродукты первоначально доставлялись сюда речным, затем и железнодорожным транспортом [17, с. 7–8]. Однако возможностей этих крупных для своего времени баз было недостаточно для хозяйственного комплекса края, тем более что на севере началось строительство Норильского горно-металлургического комбината.

Быстрое развитие аграрно-индустриального потенциала страны в годы 2-й пятилетки требовало перевода системы обеспечения нефтепродуктами на более высокий уровень. Поэтому в постановлении Совнаркома СССР, принятом в феврале 1936 г., подчеркивалась необходимость за ближайшие полгода построить в разных регионах страны 200 новых нефтебаз суммарной резервуарной емкостью 207 тыс. т. Трудно говорить о реалистичности поставленной задачи, так как она учитывала существовавшие потребности, но не была подкреплена необходимыми ресурсами. Расчет в таких случаях делался на энтузиазм, управленческую гибкость и использование лагерного потенциала. Задачи, поставленные перед Дальневосточным краем и Якутской АССР, к указанному сроку оказались невыполненными [3, с. 40].

Красноярский край не упоминался в правительственных документах, но местная экономика сталкивалась с необходимостью быстрого развития системы снабжения территорий нефтепродуктами. Поэтому в декабре 1938 г. президиум Красноярского краевого исполнительного комитета по согласованию с правительственными органами принял постановление о строительстве новых нефтебаз в крае. В постановлении отмечалась значительно возросшая потреб-

ность в нефтепродуктах золотодобывающей, лесной промышленности и сельского хозяйства. Не было нефтебаз в северной и северо-восточной части края, прилегающей к Козульскому району. Крайисполком вышел с ходатайством в СНК СССР об утверждении на 1939 г. строительства трех новых нефтебаз [23], и в октябре 1939 г. было получено разрешение на строительство Игарской нефтебазы с установкой трех металлических резервуаров общим объемом около 1 000 м³ [24, с. 100].

Одновременно в крае проводилась реконструкция уже существующих нефтебаз. На старейшей Ачинской нефтебазе в 1930-е гг. были построены резервуарный парк для хранения светлых нефтепродуктов и насосная станция. На Канской нефтебазе в предвоенный период было построено дополнительно 10 резервуаров общей емкостью 1 260 м³ и насосная станция с насосами НП-2, НД-4 общей производительностью 110 м³/час. [24, с. 72, 85]. В 1941 г., до начала Великой Отечественной войны, на Злобинской нефтебазе была проведена реконструкция цеха слива – налива. Часть резервуаров с нефтепродуктами разместили на возвышенности, чтобы масло сливалось в тару самотеком.

Но даже такие изменения не решали проблему отрасли. Нефтепродуктообеспечение по своей технической оснащенности и расположению баз существенно отставало от масштабов и темпов развития народнохозяйственного комплекса страны и края. Государство, испытывавшее нехватку финансовых средств, не могло одновременно решать весь комплекс проблем, тем более что в предвоенный период приоритеты были связаны с развитием оборонной промышленности, перемещением военного производства в восточные районы страны и созданием боевых способных вооруженных сил. Ходатайство Красноярского крайисполкома о строительстве новых нефтебаз было удовлетворено уже в послевоенные годы.

В условиях Великой Отечественной войны ставка была сделана на первоочередное снабжение нефтепродуктами вооруженных сил страны, оборонных предприятий и объектов сельскохозяйственного производства. При проведении массовой мобилизации на

фронт женщины занимали рабочие места мужчин, что вызвало снижение уровня квалификации работников нефтебаз, однако работа продолжалась в жестком режиме военного времени.

В соответствии с приказом начальника Главнефтесбыта при Совнаркомом Союза ССР № 8-с от 23 марта 1942 г. от управляющих и главных инженеров отрасли требовалось проверить всю сеть трубопроводов, их задвижки и заглушки, исправность всех резервуаров, насосов и эстакад. К началу посевной кампании и навигации было необходимо выполнить работы по устранению смешения, обводнения и утечки нефтепродуктов; для устранения смешения приступить при необходимости к частичной прокладке новых трубопроводов [25].

В середине 1942 г., в связи с тяжелой обстановкой на фронте, длительность рабочего дня на нефтебазах была увеличена на 3 часа: рабочий день начинался в 7 час. и продолжался до 18 час. 30 мин. В целях экономии электроэнергии запрещались сверхнормативные задержки работников на рабочих местах. Например, в конторе Злобинской нефтебазы после работы разрешалось использование ламп мощностью не более 40 ватт. Распоряжением № 43 краевой конторы Главнефтесбыта при СНК ССР от 2 сентября 1942 г. от работников нефтебаз требовалось довести утечки горючего до минимума и строжайше соблюдать охрану и точный учет нефтепродуктов.

Для обеспечения непрерывной работы оборонных предприятий Красноярска и края на Злобинской нефтебазе в годы войны был расширен объем резервуарного парка. К концу 1945 г. он достиг 11 тыс. м³, а реализация нефтепродуктов составила 70 тыс. т [24, с. 62–63]. Сеть региональных нефтебаз обеспечивала проведение посевной и уборочной кампаний на протяжении всего военного периода.

Система транспортировки, хранения и поставки нефтепродуктов потребителям, созданная в крае к началу войны, приобрела опыт организации и управления в экстремальных условиях. Оперативно подстраиваясь под требования времени, максимально используя внутренние резервы территории края, она выполняла свою главную задачу —

бесперебойно снабжала предприятия и население в необходимом количестве нефтепродуктами, подтверждая изречение Л.Э. Нобеля: «Когда у меня будет нефтепровод, то будет и нефть» [6, с. 103]. Прежде чем строить новые вышки, следует изучить и оценить возможности хранения, транспортировки и реализации нефтепродуктов на территории добычи, перспективы применения новейших достижений научно-технического прогресса, чтобы нефтепродуктообеспечение выполняло и частные, и государственные задачи.

Создание системы нефтепродуктообеспечения восточных регионов страны, конкретно Приенисейского региона, было связано с расширением практики использования керосина для бытовых и коммунальных целей, горюче-смазочных материалов для потребностей Сибирской железной дороги. Ввод этой дороги в эксплуатации обеспечил техническую возможность доставки продуктов нефтепереработки в Сибирь на регулярной основе, с учетом потребностей частных и государственных потребителей.

У истоков создания системы нефтепродуктообеспечения стояло Товарищество нефтяного производства братьев Нобель. В период после начала Первой мировой войны нефтепродуктообеспечение в регионе регулировалось либо государством, либо, в Гражданскую войну и первые послевоенные годы, колчаковской и советской военными администрациями. В советский период система нефтепродуктообеспечения была национализирована и подчинена задачам реализации государственной экономической политики с переходом на плановое регулирование.

Система развивалась в соответствии с задачами военного, экономического и социального характера, поставленными государством в мирное и военное время. На протяжении всего советского времени шло строительство новых и реконструкция действующих баз приема, хранения и отпуска нефтепродуктов потребителям с учетом использования технических новшеств. Географически базы размещались таким образом, чтобы обеспечить перераспределение и доставку растущего ассортимента горюче-смазочных

материалов не только сухопутным, но и водным транспортом.

История нефтепродуктообеспечения в Восточной Сибири и Красноярском крае дает поучительный урок того, как, даже при государственном централизованном управлении, может быть выстроена система, которая может бесперебойно снабжать территорию нефтепродуктами. Эта система может вполне успешно работать в рамках государственно-частного партнерства.

Литература

1. Матвейчук А.А. Из истории начального периода акционерного учредительства в нефтяной промышленности России // Экономическая история: сб. ст. М., 2005. Вып. 10. С. 9-27.
2. Об утверждении Энергетической стратегии России на период до 2030 года [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 13 нояб. 2009 г. № 1715-р. Доступ из справочно-прав. системы «Консультант Плюс»
3. Мастобаев Б.Н., Прохоров А.Д., Дмитриева Т.В., Коробков Г.Е. Развитие системы нефтепродуктообеспечения России. СПб.: Недра, 2006. С. 7.
4. История СССР с древнейших времен до наших дней: В 2 сер. В 12 т. / под ред. Б.А. Рыбакова, Б.Н. Пономарева. 1сер. Т. 5: Развитие капитализма и подъем революционного движения в пореформенной России. М.: Наука, 1968. 731 с.
5. Дело об утверждении проекта на постройку нефтяного склада в г. Канске товариществом нефтяного производства братьев Нобель // ГАКК (Гос. арх. Крас. края.) Ф. 595. Оп. 59. Д. 290. Л. 1-12.
6. Лисенко К.И. Очерк деятельности Л.Э. Нобеля по нефтяному делу в России // Нефтяное хозяйство. 2006. № 2. С. 102-104.
7. Дело о разрешении постройки керосинового склада товариществу «Братьев Нобель» // ГАКК (Гос. арх. Крас. края.) Ф. 595. Оп. 59. Д. 370. Л. 1-15.
8. Дело об утверждении проекта на постройку нефтяного склада торгово-промышленным пароходным обществом «Волга» в г. Ачинске // ГАКК (Гос. арх. Крас. края.) Ф. 595. Оп. 59. Д. 863. Л. 1-4.
9. История СССР с древнейших времен до наших дней: В 2 сер. В 12 т. / под ред. Б.А. Рыбакова. 1-я сер. Т. 6: Россия в период империализма 1900-1917 гг. М. Наука, 1968. 854 с.
10. Деятельность Временного правительства: продовольствие, промышленность, транспорт и финансы [Электронный ресурс] // Деникин

А.И. Очерки русской смуты. Париж, 1921 // Военная литература: сайт. URL: http://militera.lib.ru/h/denikin_ai2/1_14.html (Дата обращения: 29.07.2015).

11. Дело о вхождении Ачинского склада в состав ведомства Западно-Сибирского Районного Уполномоченного Председателя Особого Сопровождающего по топливу // Арх. г. Ачинска. Ф. Р-137. Оп. 1. Д. 1-9.

12. История СССР. С древнейших времен до наших дней: В 2 сер. В 12 т. / под ред. Б.А. Рыбакова. 2 сер. Т. 7: Великая Октябрьская социалистическая революция и гражданская война в СССР. 1917 - 1920 гг. М.: Наука, 1967. 751 с.

13. Дело об образовании Новониколаевской районной нефтяной торговой конторы // Арх. г. Ачинска. Ф. 20. Оп. 1. Д. 1-4, 9, 13, 14, 30, 31.

14. Акт приема передачи материальных ценностей от 10 июля 1924 г. // Арх. г. Ачинска. Ф. 20. Оп. 1. Д. 1-4, 9, 13, 14, 30, 31.

15. Мазур И. Нефть и газ. Мировая история. М.: Изд. дом «Земля и человек 21 век»: ИЦ «Елима», 2004. 896 с.

16. Мацкин Л.А. Достижения в области транспорта и хранения нефти и нефтепродуктов за 40 лет // Нефтяное хозяйство. 1957. № 11. С. 34-41.

17. ОАО «Красноярскнефтепродукт»: 70 лет КНП, 1934-2004. Красноярск: Платина, 2004. 17 с.

18. Приказ № 3 по Красноярскому Краевому Отделению Крайнефтьсбыта. г. Красноярск. 7 февр. 1935 г. // ГАКК (Гос. арх. Крас. Края). Ф. 1882. Оп. 1. Д. 2. Л. 4.

19. Иванова Е.А. Красноярский Край: страницы истории [Электронный ресурс] // Архивы Красноярского Края. URL: <http://красноярские-архивы.рф/krsk-80/807> (дата обращения: 29.07.2015).

20. Протокол № 2 Заседания Оргбюро ЦК ВКП(б) Красноярского Края от 22 дек. 1934 г. // ГАКК (Гос. арх. Крас. Края). Ф.: П-26. Оп. 1. Д.1. ЛЛ. 8, 11, 12, 18.

21. Приказ № 61 по Государственной Всесоюзной конторе по сбыту продукции нефтяной и газовой промышленности «Союзнефтьсбыт» 29 дек. 1934 г. г. Москва // ГАКК (Гос. арх. Крас. Края). Ф.: Фр. 1282. Оп. 1. Д. 2. ЛЛ. 1 об.

22. Ведомости передачи материальных ценностей Красноярскому Краевому отделению Крайнефтьсбыта от Восточно-Сибирского отделения Нефтьсбыта по состоянию на 1 янв. 1935 г. // ГАИО (Гос. арх. Ирк. обл.). Ф. 421. Оп. 1. Д. 35. Л. 245.

23. О строительстве новых нефтебаз в Крае и переносе Красноярской базы на станцию Бугач: постановление Президиума Крас. краевого исполнительного комитета, дек. 1938 г. // ГАКК (Гос. арх. Крас. Края). Ф. 1386. Оп. 1. Д. 642. Л. 48.

24. ОАО «Красноярскнефтепродукт»: 80 лет. 1934-2014. Красноярск: Платина, 2014. 190 с.

25. Приказ № 8-с. Начальника Главнефтьсбыта при Совнаркомоме Союза ССР. г. Москва. 23 марта 1942 г. // ГАКК (Гос. арх. Красноярского Края). Ф. 1904. Оп. 1. Д. 5. Л. 18.