

XIX ƏSRİN SONU – XX ƏSRİN ƏVVƏLLƏRİNDƏ BAKI NEFTİ VƏ İPƏK YOLUNUN TRANSFORMASIYASI

XÜLASƏ

Məqalədə XIX əsrin sonu - XX əsrin əvvəllərində Bakı neft sənayesinin sürətli inkişafı fonunda tarixi İpək Yolunun iqtisadi və geosiyasi transformasiyası tədqiq edilir. Bakı sənaye inqilabının təsiri ilə dünya iqtisadiyyatında enerji resurslarına artan tələbat nəticəsində qlobal neft mərkəzlərindən birinə çevrilmişdir. Xüsusilə də İsveç təbəəsi olan Nobellərə məxsus və Rotşildlərə məxsus fransız kapitalının, "Royal Doyç Şell" şirkətinin Bakı neft sənayesinə cəlb olunması neft hasilatının və ixrac infrastrukturunun genişlənməsinə səbəb olmuşdur. Bakı-Batım neft kəmərinin çəkilməsi və Xəzər-Qara dəniz marşrutunun formalaşması ənənəvi karvan yollarını yeni sənaye və dəniz nəqliyyatı şəbəkələri ilə əvəz etmişdir.

Açar sözlər: *Bakı neft sənayesi, İpək Yolu, İqtisadi transformasiya, Nobel qardaşları, Bakı-Batım neft kəməri.*

Giriş: XIX əsrin ikinci yarısı - XX əsrin əvvəlləri dünya iqtisadiyyatında sənaye inqilabının ikinci mərhələsi kimi xarakterizə olunur. Bu dövrdə enerji mənbələrinin dəyişməsi, xüsusilə neftin strateji resursa çevrilməsi qlobal ticarət yollarının yenidən formalaşmasına səbəb olmuşdur. Qədim dövrlərdən Şərqi ilə Qərbi arasında iqtisadi və mədəni əlaqələri təmin edən İpək Yolu öz əhəmiyyətini itirmiş, XIX əsrin sonlarında isə artıq klassik karvan marşrutları formasında mövcud deyildi.

İpək Yolu qədim dövrdə Çin ilə Aralıq dənizi hövzəsi arasında uzanan çoxşaxəli ticarət şəbəkəsi idi. Bu yol yalnız ipək deyil, həm də ədviyyat, metal məmulatları, mədəniyyət və ideyaların daşınmasına xidmət edirdi. Orta əsrlərdə Cənubi Qafqaz, o cümlədən Bakı bu marşrutun mühüm tranzit məntəqələrindən biri olmuşdu.

Lakin Böyük Coğrafi Kəşflərdən sonra dəniz yollarının üstünlük qazanması ilə İpək Yolunun əhəmiyyəti azaldı. Köhnə və Yeni dünyalar arasında olan ticarət tədricən öz yerini okeanlara və dənizlərə verdi [8,32]. XIX əsrdə isə sənaye kapitalizmi və yeni nəqliyyat texnologiyaları qədim marşrutların iqtisadi məntiqini dəyişdirdi. İpək Yolunun klassik

karvan infrastrukturu dəmir yolları, buxar gəmiləri və boru kəmərləri ilə əvəz olundu.

Tarixi İpək Yolu əsrlər boyu Avropa ilə Asiya arasında ticarət, mədəni və ideya mübadiləsinin əsas arteriyası olmuşdu. Buna baxmayaraq Böyük İpək Yolunun coğrafi trayektoriyası və funksional istiqaməti yeni sənaye nəqliyyat infrastrukturu üzərindən transformasiya olunaraq yaşamaqda idi.

Bu transformasiyanın mərkəzində isə Cənubi Qafqazın ən mühüm iqtisadi mərkəzinə çevrilmiş Bakı şəhəri və onun neft sənayesi dayanırdı. Bakı neft sənayesinin inkişafında texnoloji yeniliklər mühüm rol oynadı. Mexaniki qazma üsullarının tətbiqi, neft emalı zavodlarının qurulması, tankerlərin istifadəsi və dəmir yolu xətlərinin çəkilməsi regionu dövrün sənaye mərkəzinə çevirdi. 1883-cü ildə istifadəyə verilmiş Bakı-Tiflis dəmir yolu xətti Xəzər dənizi ilə Qara dəniz hövzəsini birləşdirərək neftin Avropa bazarlarına çıxışını asanlaşdırdı.

XIX əsrin II yarısından başlayaraq Bakı nefti və onun dünya bazarlarına çıxışı yeni enerji dəhlizləri yaratmış, regionu Avropa-Asiya integrasiyasında strateji mərkəzə çevirmişdi. Həmin dövrdə Bakı dünyanın ən iri neft istehsal mərkəzlərindən birinə çevrilərək regionu qlobal enerji bazarına integrasiya edir və qədim İpək Yolunun keçdiyi əraziləri yeni nəqliyyat və ticarət sistemə bağlayırdı. Bakı-Batım neft kəməri və Xəzər dənizi nəqliyyatı bu transformasiyanın əsas mexanizmləri olmuşdur.

Bakı nefti: Enerji amilinin beynəlxalq ticarətdə rolu. XIX əsrin sonlarında sənayeləşmiş dövlətlərin enerji tələbatı sürətlə artırdı. Kömür əsas enerji mənbəyi olaraq qalmaqla yanaşı, neft yeni sənaye sahələrində, xüsusilə kimya və nəqliyyat sektorunda mühüm rol oynamağa başladı. XX əsrin əvvəllərində daxiliyanma mühərriklərinin inkişafı neftə olan tələbatı daha da yüksəltdi.

Bu kontekstdə Bakı regionu Avrasiya məkanında enerji mərkəzinə çevrildi. Əgər qədim İpək Yolu ipək və digər malların daşınmasına xidmət edirdisə, XIX əsrin sonu - XX əsrin əvvəllərində Bakı nefti həmin marşrutun iqtisadi funksiyasını enerji daşıyıcısı kimi yenidən müəyyənləşdirdi.

Bakı neftinin əsas ixrac istiqamətlərindən biri Xəzər dənizi vasitəsilə Həştərxan-Volqa istiqaməti

idi. Bu istiqamətdə Bakı nefti Xəzər dənizindən 600 mil şimalda yerləşən Həştərxana göndərilir, oradan kiçik çəlləklərlə-barjalarla Volqa çayına qədər daşınırdı [5,68]. Sonrakı xətt isə dəmir yolu ilə Batuma daşınma xətti idi. Bu xətt vasitəsilə neft Avropa bazarlarına çıxarıldı. Beləliklə, qədim İpək Yolunun keçdiyi Qafqaz və Mərkəzi Asiya məkanı yeni sənaye-logistika sisteminə inteqrasiya olunmuş oldu. Bu proses həm regional iqtisadi inteqrasiyanı gücləndirdi, həm də Qafqazı Rusiya imperiyasının iqtisadi strukturunda strateji bölgəyə çevirdi.

Bakı ərazisində neft hasilatı qədim dövrlərdən məlum idi. Lakin sənaye miqyaslı hasilat, Bakı neft sənayesinin sistemli inkişafı məhz iltizam sisteminin ləğvi haqqında verilən fərmanla başlayır. XIX əsrin ikinci yarısında, qeyd olunduğu kimi 1872-ci ildə çar Rusiyasının iltizam sistemini ləğv etməsi ilə əlaqədar olaraq neft sahələrinin icarəyə verilməsi və açıq hərrac sisteminə keçməsi ilə Bakı neft sənayesinə xarici kapitalın sürətli axınına rəvac verdi. Bu qərar neft sənayesində xüsusi kapitalın rolunu artırdı və qısa müddətdə Bakını dünya neft sərmayədarları üçün cəlbəedici məkana çevirdi. Həmin ildə dövlət neft torpaqları hərraca çıxarıldı, cəmi 460 desyatin torpaq sahəsi hərraca çıxarıldı. Bu sahələrin 390 desyatını Bakı quberniyasında, o cümlədən 155 desyatını Balaxanıda yerləşirdi [7,2]. XIX əsrin sonlarında qədim İpək yolunun keçdiyi coğrafiyada iqtisadi münasibətlər ənənəvi ticarətdən sənaye kapitalizminə keçidlə xarakterizə olunurdu. Bu transformasiyanın mərkəzində dayanan əsas amil isə Bakı nefti və ona yönələn xarici kapital axını idi. 90-cı illərdə Rusiya imperiyasına, xüsusilə onun neft mərkəzi olan Bakıya xarici kapitalın kütləvi axını İpək yolunun iqtisadi xəritəsini kökündən dəyişdi.

Rusiya neft sənayesi böyüdükcə xarici kapitalın təsiri də artırdı. Bu xüsusilə Bakı neft sənayesində özünü büruzə verirdi. Rusiya neft sənayesində XIX əsrin sonlarında elə bir vəziyyət yaranmışdı ki, hər hansı bir neft şirkətinin rəhbəri öz şirkətinin səhmlərini xarici birjalarda sata bilməsi, demək olar ki, xüsusi bir nailiyyət hesab olunurdu [7,12]. Bir sözlə, xarici kapital Rusiya neft sənayesində dominant rolunu oynayır, kapital artımı ümumi artımın 55,5 faizini, rublla isə 19,95 milyon rubl təşkil edirdi [7,13].

Xarici kapitalistlər bu dövrdə Rusiya hüduqlarında "öz vətənlərində görünməmiş dərəcədə böyük gəlirlər" əldə edirdilər. Çar hökumətinin, xüsusilə maliyyə naziri S.Y. Vitte-nin yürütdüyü "güzəştli" siyasət xarici inhisarların bölgəyə yerləşməsini sürətləndirirdi [10,29-30]. Vitte sübut edirdi ki, dövlət büdcəsi yalnız xarici kapitalın buraxılması yolu ilə

xilas ola bilər [3,65]. Vitte sənayenin inkişafı üçün müvafiq kapitalın olmadığını nəzərə alaraq Rusiyaya xarici kapitalın cəlb edilməsini real tələbat hesab edirdi. Rusiya təsərrüfatının sağlamlaşdırılmasını neft olmadan həyata keçirməyin mümkünsüzlüyünü etiraf edən Vitte yaranmış vəziyyətdən çıxış yolunu Bakı neftində və həmin sahəyə xarici kapitalın cəlb edilməsində görürdü [3,66]. Nəticədə 1898-ci ildən 1903-cü ilə kimi Rusiya neft sənayesində xarici kapital artımı 46 faiz təşkil edirdi [7,13]. Azərbaycanın neft məhsullarının daşınmasında və çatdırılmasında baş verən ən cüzi dəyişikliklər Rusiya iqtisadiyyatına güclü təsir göstərirdi.

Bu dövrdə Rusiya iqtisadiyyatı, dolayısı ilə strateji Bakı resursları, Rotşild və Bleyxreder kimi nəhəng bank evlərinin nəzarəti altına keçirdi və bununla da regionun təbii sərvətlərinin xarici asılılığa salınması prosesinin təməli qoyuldu. Klassik İpək yolunun transformasiyasına "təhfə" verən xarici kapital axını neft ixrac yollarının genişlənməsinə maksimum təsir göstərdi. XIX əsrin sonu - XX əsrin əvvəllərində kosmopolit kapitalistlər hesab edilən Nobel qardaşları, Rotşildlər və digər böyük şirkətlər Bakı neftinin ixracında öz dominantlığını saxlayırdılar. Neft hasilatı, emal, nəqli və neft ticarətinin əsas hissəsinin idarəçiliyi onlara məxsus idi. Bakı və Abşeron yarımadasında sənaye üsulu ilə neft hasilatı başlayanda neft sənayesində 167 sahibkardan 49-u milli nümayəndələr idisə, 118-ci xarici şirkətlər idi. Şəmsi Əsədullayev, Murtuza Muxtarov, Hacı Zeynalabidin Tağıyev, Musa Nağıyev, İsa bəy Hacınski və digər məşhur yerli sahibkarlar neft hasilatında, neft tikinti və texnologiyaların inkişafında iştirak etsələr də, xam neftin dünya bazarına çıxarılması məsələsində böyük xarici infrastruktur və bazarlar xarici kapitalın nəzarətində idi.

İpək yolunun mühüm logistik qovşağı olan Bakı-Batumi xətti neft ixracı üçün həlledici əhəmiyyət kəsb edirdi. Vaxtilə Rusiya kimyaçı alimi D.Mendeleev Bakı-Batumi ağ neft kəmərinin çəkilməsi təklifini vermiş [3,65], 1903-cü ildə isə Rokfeller çar hökumətinə Bakı neft mədənlərini amerikalılara icarə verməyi, həmçinin Rusiya neftinin tankerlər vasitəsilə Dardanel boğazından keçərək Avropaya daşınması üçün Bakı-Batumi neft kəmərinin inşasını təklif etmişdi. Rusiyalı və azərbaycanlı neft sənayeçiləri də hökumətə alternativ bir layihə təqdim etdilər. Layihədə Bakıda emal edərək əldə edilən kerosini həmin kəmər vasitəsilə xaricə ixrac etmək kimi təklif öz əksini tapırdı [8,56]. 1885-ci ildə fransız bankirləri olan Rotşildlər Batumi neft sənaye və ticarət cəmiyyətinin (BNİTO) maliyyə çətinliklərindən isti-

fadə edərək, onun bazasında "Xəzər-Qara dəniz cəmiyyəti"ni yaratdılar. XIX əsrin sonunda Rotşildlər, Nobel qardaşları və Mantaşevlərlə birlikdə Bakı neft sənayesinin "üçlüyünü" təşkil edirdilər. Rotşildlər təkcə istehsalla kifayətlənmir, həm də Bakı neftinin dünya bazarlarına çıxış kanallarını nəzarətdə saxlamağa çalışırdılar.

1873-1901-ci illərdə dünyadakı bütün neftin 50%-i Bakıda hasil olunurdu. 1893- 1903- cü illərdə ingilislərin Rusiyanın neft sənayesinə yatırdığı 63,6 milyon rubldan 46 milyon rublu Bakı neft bölgəsinin payına düşürdü [2,37]. 1910-1914- cü illərdə isə Rusiyaya 14,5 funt sterlinq kapitalla sərmayə qoymuş 29 ingilis səhmdar cəmiyyəti Bakı neft bölgəsində yerləşirdi. Bu müəssisələr Bakı neftinin daşınmasında böyük rol oynayırdı. Neft və neft məhsullarının daşınmasında "Nobel qardaşları"na məxsus "Merkuri" gəmisi xüsusi rol oynayırdı. Bu vəzifəni həmçinin Bakıdan Ənzəliyə kerosin daşıyan "Edison" gəmisi də yerinə yetirirdi [1,4;4,39]. ABŞ-də Rokfeller kimi Nobel qardaşları da neft emalı sənayesini inkişaf etdirməklə, nəqliyyat aktivlərini ələ keçirərək Rusiyada neft ticarəti üzərində nəzarəti öz xeyrinə təmin etməyə nail olmuşdu. Xəzər dənizi və Volqa çayı neft daşınmasının əsas vasitəsi olduğundan, Nobel qardaşları 1870-ci illərin sonlarında neftin su ilə daşınmasının ən səmərəli üsullarını öyrənməyə və təşkil etməyə başlamışdı. 1878-ci ildə Həştərxana hərəkət edən ilk böyük dəniz neft tankeri işə salındı. 1885-ci ilə qədər şirkətin artıq 17 belə tankeri var idi ki, bunlardan ikisi Baltik dənizində neft daşımaq-la məşğul idi [9,22].

Xarici kapitalın Bakıda uğur qazanmasının əsas səbəblərindən biri də çar məmurları ilə qurulan qeyri-rəsmi əlaqələr idi. Neftli torpaqların hərəqləri, dəmir yolu tarifləri və dövlət sifarişləri haqqında məxfi məlumatlar rüşvət və şəxsi münasibətlər hesabına əldə edilirdi. Dağ-Mədən Departamentinin direktoru K.A. Skalkovski Rotşildlərin maraqlarını qoruyur, onlara qarşıdakı hərəqlər və tarif dəyişiklikləri barədə öncədən məlumat sızdırırdı. Maliyyə Nazirliyinin mühüm vəzifəli şəxsi kimi V.İ. Kovalevski xarici kapitalın Rusiya və Bakı bazarlarında möhkəmlənməsinə şərait yaradırdı. Bakı nefti ətrafında cərəyan edən bu proseslər qədim İpək yolunun xarakterini dəyişərək, onu sənaye xammalının və global kapitalın hərəkət etdiyi müasir enerji dəhlizinə çevirdi. Lakin bu transformasiya yerli iqtisadiyyatın inkişafından çox, beynəlxalq maliyyə qruplarının və çarizmin büdcə maraqlarına xidmət edirdi [10,30].

1883-cü ildə Bakı ilə Batumu birləşdirən Zaqafqaziya dəmiryolunun açılması neft sənayesində əsl

inqilab etdi. Bu yol Bakı neftinin Qara dəniz vasitəsilə dünya bazarına çıxışını təmin etdi [7,6].

Bu dövrdə "Nobel qardaşları" və "Royal Dutch Shell" kimi iri şirkətlər Bakı neft sənayesinə sərmayə yatıraraq hasilatın texniki və təşkilati səviyyəsini kifayət qədər artırdılar. Nobellərin neftə maraq göstərmələrinin müxtəlif mənbə səbəbləri vardır. Məsələn, 1860-cı ildə Finlandiyada nitroqliserindən tez-tez baş verən partlayışlar səbəbindən hakimiyyət onun istehsalını qadağan edir. Qısa müddətdən sonra potensial olaraq əsas mənfəət mənbəyi kimi neft məhsullarına diqqət artır və həmin mənfəət Nobellərin də diqqətini cəlb edir [6,129]. 1872-si il neftli torpaqların hərəqlər vasitəsilə satışına qədər Nobellər gürcü ailəsindən olan knyaz Dadiani ilə tanışlıq vasitəsilə silah qundağı istehsalı üçün artıq Qafqazda idilər və Bakı neftinə maraq da onlar üçün əl buradan başlayır [6,129]. Bakı neft sənayesində ucuz işçi qüvvəsi, sənayeçilərin əmək xərclərinin minimallığı da Nobellər üçün Bakı neft sənayesində əlverişli imkanlar yaratmışdı [6,130]. Fəhlə əməyinə cəkilən xərc 1901- ci ildə cəmi 0,75 qəpik təşkil edirdi, halbuki kerosin istehsalın ümumi maya dəyəri 8,2 qəpik idi. Nobellər həmin il kerosini daxili bazarda hər pudu 1 rubl 35 qəpiyə, xarici bazarda isə 1 rubl 10 qəpiyə satırdı. Neft sənayesində ucuz işçi qüvvəsini və yüksək gəliri göstərən həmin göstəricilər Bakı neftinin nə qədər yüksək gəlirlilik səviyyəsinə malik olduğunu göstərir.

Bakı-Batumi dəmiryolunun inşasının başa çatması və istifadəyə verilməsi Nobelləri Rusiya kerosin ixracında maraqlı olan ciddi rəqiblərlə qarşılaşdırdı. Digər tərəfdən Zaqafqaziya dəmiryolu öz əhəmiyyətini saxlasa da Nobellərə görə xarici bazar üçün kifayət etmirdi. Bakı-Batumi dəmir yolu istifadəyə verildikən xəttə cəmi 600 sistern vaqon var idi ki, bu da daşınma tələbatını ödəmək üçün yetərli deyildi. Bakı-Batumi neft kəməri haqqında olan layihənin reallaşdırılması isə gecikirdi. Nobellər bu zaman Surami aşırımından kerosin kəməri çəkmək üçün icazə ala bildi. Kerosin kəməri 1889- cu ildə fəaliyyətə başladı və kerosinin xaricə daşınma xərclərini azaldaraq "Standart Oil" şirkəti ilə rəqabəti də azalda bildi [11,19].

1901-ci ildə Bakı neft rayonu Rusiyada hasil olunan neftin 95%- ni, dünya neft hasilatının isə yarısını, təmin edirdi ki, bu da şəhərin global enerji sisteminə strateji mövqeyini göstərirdi. Nobel qardaşları tərəfindən göndərilən və 300 palıd çəlləkdə olan ağ neftin Peterburqa göndərilməsi ilə artıq burada Amerika neft məhsulları sıxışdırılmağa başladı [3,63]. Bakı- Batumi neft kəməri açıldıqdan sonra Rusiyanın ağ nefti İngiltərəyə, Fransaya, hətta Hindistana belə

daşınırdı [3,63]. Bakı-Batumi neft kəməri Nobellərə məxsus neft müəssisələrindən ardıcıl olaraq neft və neft məhsullarının daşınmasını təmin edən Bakı-Tiflis-dəmir yolunun bir hissəsi hesab olunan Bakı-Hacıqabul-Kürdəmir xətti də məhz tarixi İpək Yolunun (klassik karvan marşrutlarının) keçdiyi bölgələrdən biri idi. Neft tranzit ticarətinin genişləndiyi 1901-1911-ci illərdə Rusiya imperiyasında Azərbaycan ABŞ-ni on dəfələrlə qabaqlayaraq adambaşına neft çıxarılması üzrə birinci yeri tuturdu [3,64].

Nəticə

XIX əsrin sonu – XX əsrin əvvəllərində Bakı nefti böyük dövlətlərin maraq dairəsinə çevrildi. Rusiya imperiyası regionu iqtisadi və hərbi baxımdan möhkəmləndirməyə çalışdı. Eyni zamanda, Britaniya və digər Avropa dövlətləri Xəzər hövzəsində təsir imkanlarını genişləndirmək istəyirdilər. XX əsrin əvvəllərində neft artıq yalnız iqtisadi deyil, həm də strateji resurs idi. Bu realıq Birinci Dünya müharibəsi dövründə və sonrakı illərdə Bakı neftinin əhəmiyyətini daha da artırdı. İpək Yolunun transformasiyası yalnız coğrafi deyil, həm də funksional dəyişiklik idi. Qədim karvan ticarəti sənaye kapitalizmi dövründə enerji, xammal və sənaye məhsulları axını ilə əvəz olundu. Bakı bu yeni sistemdə Şərq ilə Qərb arasında enerji körpüsü rolunu oynadı. Beləliklə, XIX əsrin sonu - XX əsrin əvvəllərində Bakı nefti qədim İpək Yolunun iqtisadi məntiqini yenidən canlandırdı və onu yeni sənaye-kommunikasiya şəbəkəsi çərçivəsində transformasiya etdi. XIX əsrin sonu - XX əsrin əvvəllərində Bakı neft sənayesinin sürətli inkişafı təkcə regional iqtisadi hadisə deyildi; bu, global miqyasda enerji sisteminin formalaşmasında mühüm mərhələ idi. Qədim İpək Yolunun keçdiyi ərazilər yeni sənaye infrastrukturunu - dəmir yolları, limanlar və boru kəmərləri vasitəsilə yenidən beynəlxalq ticarət sistemində inteqrasiya olundu. Bakı nefti bu transformasiyanın əsas hərəkətverici qüvvəsi kimi çıxış edərək Cənubi Qafqazı dünya iqtisadiyyatının strateji bölgəsinə çevirdi. Beləliklə, İpək Yolunun tarixi mirası sənaye dövründə yeni məzmun qazanaraq enerji və kapital axını üzərində qurulan müasir global şəbəkənin bir hissəsinə çevrildi.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. ARDTA, F. 798, siy. 2. iş. 3679.
2. Səlimov Şirvan. *Beynəlxalq münasibətlərdə Azərbaycan nefti məsələsi (1914-1918-ci ilin ortaları)*. Bakı. 2004.
3. Sultanov Çarəy. *Bakı nefti dünya şahmat taxtasında. 1939-1945-ci illər*. Bakı. 2016. TEAS Press.
4. Гусейнова Н. *Стан нафтової промисловості Азербайджану та міжнародні відносини*. 2019. №8.
5. Дэниел Ергин. *Добыча. Всемирная история. Борьбы за нефть, деньги и власть*. Москва. 2003.
6. Дьяконова. Ирина Яковлевна *За кулисами Нобелевской монополии. // Вопросы Истории*. Москва. 1975. №9.
7. Зивь. Вениамин Соломонович. *Иностранные капиталы в Русской нефтяной промышленности*. 1916. Из.-во. Петроград.
8. Мурадвердиева Лейла. *Бакинская нефть. Уроки истории*. Баку. 2006. Şərq-Qərb.
9. Фурсенко А.А. *Нефтяные войны (конец XIX - начало XX в)*. Ленинград. Из. во. Наука. 1985.

BAKU OIL AND THE TRANSFORMATION OF THE SILK ROAD IN THE LATE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES

Naila Shafaddin Huseynova
A.A. Bakikhanov Institute of History
and Ethnology, Azerbaijan National
Academy of Sciences (ANAS),
PhD in History

SUMMARY

The article examines the economic and geopolitical transformation of the historical Silk Road against the backdrop of the rapid development of the Baku oil industry in the late 19th and early 20th centuries. Under the influence of the industrial revolution, Baku emerged as one of the global oil hubs due to the increasing demand for energy resources in the world economy. Specifically, the involvement of the Nobel brothers (Swedish subjects), French capital belonging to the Rothschilds, and the "Royal Dutch Shell" company in the Baku oil industry led to the expansion of oil production and export infrastructure. The construction of the Baku-Batumi oil pipeline and the formation of the Caspian-Black Sea route replaced traditional caravan routes with new industrial and maritime transport networks.

Keywords: Baku oil industry, Silk Road, Economic transformation, Nobel brothers, Baku-Batumi pipeline

БАКИНСКАЯ НЕФТЬ И ТРАНСФОРМАЦИЯ ШЕЛКОВОГО ПУТИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ

Наиля Шафадин Гусейнова

*Институт Истории и Этнологии имени
А.А. Бакиханова НАН Азербайджана (НАНА)
доктор философии по истории, доцент*

РЕЗЮМЕ

В статье исследуется экономическая и геополитическая трансформация исторического Шёлкового пути на фоне стремительного развития бакинской нефтяной промышленности в конце XIX – начале XX веков. Под влиянием промышленной революции Баку превратился в один из глобальных нефтяных центров в результате растущего спроса мировой экономики на энергетические ресурсы. В частности, привлечение в бакинскую нефтяную промышленность капитала братьев Нобель (подданных Швеции), французского капитала Ротшильдов и компании «Royal Dutch Shell» привело к расширению нефтедобычи и экспортной инфраструктуры. Строительство нефтепровода Баку-Батуми и формирование Каспийско-Черноморского маршрута заменили традиционные караванные пути новыми промышленными и морскими транспортными сетями.

Ключевые слова: *Бакинская нефтяная промышленность, шёлковый путь, экономическая трансформация, братья Нобель, нефтепровод Баку-Батуми.*

*Rəyçi: C.Ə.Bəhramov, Tarix üzrə fəlsəfə doktoru, dosent
Məqalə redaksiyaya daxil olub: 18.05.2026
Çapa qəbul olunub: 28.06.2026*

*The date of the admission of the article
to the editorial office: 18.05.2026
Accepted for publication: 28.06.2026*