



ისტორია, პოლიტიკა, წყაროთმცოდნეობა  
HISTORY, POLITICS, PRIMARY SOURCE STUDIES

---

---

მარკუს სამუელ-უმცროსის გაბედული ბიზნეს-გეგმა –  
ბათუმიდან სუეცის გავლით შორეული აღმოსავლეთისაკენ

ოლეგ ჯიბაშვილი

ისტორიის დოქტორი, ბათუმის შოთა რუსთაველის  
სახელმწიფო უნივერსიტეტის ნიკო ბერძენიშვილის  
ინსტიტუტის უფროსი მეცნიერი თანამშრომელი.  
საქართველო, 6010. ბათუმი, რუსთაველის/ნინოშვილის ქ. 32/35.  
+995 593 58 81 67. oleg.jibashvili@bsu.edu.ge  
ORCID: 0009-0007-3453-3920

### აბსტრაქტი

აფშერონის ნახევარკუნძულზე მდებარე მდიდარი ნავთობ-საბადოების სამრეწველო ექსპლუატაცია XIX საუკუნის შუახანებში დაიწყო, მაგრამ ნავთობის ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებული პრობლემების გამო მისი მოპოვების მასშტაბები დიდი არ იყო. 1877-1878 წლების რუსეთ-ოსმალეთის ომის შედეგად ბათუმი თავისი ღრმაწყლიანი ნავსადგურით რუსეთის იმპერიის ფარგლებში მოექცა, რაც პარიზელი როტმილდების დამსახურებაც იყო; 1883 წლიდან, ბათუმი-ბაქოს სარკინიგზო ხაზის ექსპლუატაციაში შესვლით, ბაქო-ბათუმის ნავთობ-სატრანსპორტო დერეფანიც ამოქმედდა. ბაქო-ბათუმის ურთიერთკავშირმა მათი სწრაფი სამრეწველო განვითარება და აფშერონის ნავთობის საექსპორტო მნიშვნელობის ზრდა განაპირობა. „რუსულმა“ (ბაქოს) ნავთობმა (როტმილდები, ნობელები და სხვ.) სერიოზული კონკურენცია გაუწია ამერიკულ ნავთობს (როკველერები) ნავთობპროდუქტების მსოფლიო ბაზარზე.

„ნავთობის ომების“ ერთ-ერთი საინტერესო ეპიზოდი იყო ინგლისელი ებრაელის, მარკუს სამუელ-უმცროსის მიერ ჩატარე-

ბული გაბედული ბიზნეს-ოპერაცია. მან შეუკვეთა იმდროისათვის ტექნიკის უკანასკნელი სიტყვით აღჭურვილი ტანკერი „მურექსი“ და ბათუმის ნავსადგურიდან, სუეცის არხის გავლით, როტმილდების კუთვნილი 4-ათას ტონაზე მეტი ნავთი შორეული აღმოსავლეთის ქვეყნებისკენ გააგზავნა. ეს იყო ნაოსნობის ისტორიაში პირველი და უპრეცედენტო შემთხვევა, რომელიც 1892 წლის აგვისტო-სექტემბერში განხორციელდა. ახალმა მარშრუტმა (სურ.1) მნიშვნელოვნად გაზარდა ბაქოს ნავთობის კოკურენტუნარიანობა და უზრუნველყო მისი დამკვიდრება აზიის ბაზარზე.

**საკვანძო სიტყვები:** ბაქოს ნავთობი; ბათუმის ნავსადგური; მარკუს სამუელ-უმცროსი; ტანკერი „მურექსი“; სუეცის არხი.

## **შესავალი**

ბათუმის ნავსადგური ერთ-ერთი საუკეთესოა შავი ზღვის აუზში. იგი არის ღრმა და ქარებისაგან ბუნებრივად დაცული მოხერხებული ყურე. XIX საუკუნის მანძილზე რუსეთის იმპერია დაჟინებით ცდილობდა მის დაუფლებას და საყრდენ პლაცდარმად გადაქცევას, საიდანაც შემდგომი ექსპანსია განხორციელდებოდა ბოსფორ-დარდანელის მიმართულებით. 1877-1878 წლების რუსეთ-ოსმალეთის ომის შედეგებით ბათუმი რუსეთის ხელში გადავიდა. როგორც მოვლენების განვითარებამ აჩვენა, რუსეთის იმპერიისათვის მას არა მარტო სტრატეგიული, არამედ დიდი სავაჭრო-ეკონომიკური მნიშვნელობაც გააჩნდა. სწორედ ბათუმი გადაიქცა ბაქოს ნავთობის აკუმულაციისა და ექსპორტზე გატანის მთავარ ცენტრად. მისი მნიშვნელობა კიდევ უფრო გაიზარდა მას შემდეგ, რაც მარკუს სამუელ-უმცროსმა ნავთობის ექსპორტის ახალი მარშრუტი გახსნა ბათუმიდან – სუეცის არხის გავლით – შორეული აღმოსავლეთისაკენ. XIX საუკუნის 80-90-იან წლებში ბათუმი აქტიურად აღმოჩნდა ჩართული ე.წ. „ნავთობის ომებში“ და, არ იქნება გადაჭარბებული თუ ვიტყვით, მნიშ-

ვნელოვნად შეცვალა ძალთა ბალანსი ნავთობპროდუქტების მსოფლიო ბაზარზე.

ბათუმის ისტორიის ამ ეტაპს საჭიროა მეტი ყურადღება დაეთმოს ქართულ ისტორიოგრაფიაში.

### **მეთოდები**

კვლევა, ძირითადად, ეყრდნობა უცხოენოვანი ლიტერატურის მონაცემებს. კვლევის პროცესში გამოვიყენეთ ისტორიოგრაფიაში აპრობირებული აღწერილობით-ნარატიული, ანალიზისა და სინთეზის მეთოდები.

### **შედეგი**

კვლევის შედეგად გამოიკვეთა ბათუმის ნავსადგურის განსაკუთრებული როლი ბაქოს ნავთობის საექსპორტო მნიშვნელობის ზრდის საქმეში. მარკუს სამუელ-უმცროსის კუთვნილმა სუპერ-ტანკერმა „მურექსმა“, რომელმაც სათავე დაუდო სუეცის არხში ნავთობშიდი ტანკერების მოძრაობას და ბაქოს ნავთობპროდუქტების ფართომასშტაბიან ექსპორტს შორეული აღმოსავლეთის ქვეყნებში, სწორედ ბათუმის პორტიდან აიღო სტარტი. ამკარად ჩანს, რომ XIX საუკუნის 80-90-იან წლებში ბათუმი განსაკუთრებულ ადგილს იკავებს ნავთობინდუსტრიის სფეროში, რაც მის სწრაფ ეკონომიკურ განვითარებას უზრუნველყოფს. წარსულის გამოცდილების სიღრმისეული გააზრება და სწორი დასკვნების გამოტანა წარმატებული მომავლის მყარი საფუძველია. ბათუმს დღესაც აქვს შანსი მსხვილი დამაკავშირებელი რგოლი გახდეს კასპიისა და შავი ზღვების რეგიონებს შორის და ამით მნიშვნელოვანი ეკონომიკური სარგებელი მიიღოს.

### **მსჯელობა**

კასპიის ზღვაში შეჭრილი აფშერონის ნახევარკუნძული უხვად არის დაჯილდოებული ნავთობის მდიდარი საბადოებით. ნავთობი ძველთაგანვე გამოიყენებოდა სხვადასხვა მიზნით, ბაქოს მიდამოებში სამრეწველო მასშტაბებით მისი მოპოვება კი, ძირითადად, XIX საუკუნის შუახანებში დაიწყო. ბაქო, აფშერონი და მთლიანად შირვანი იმ დროისთვის რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში შედიოდა.

1870-იან წლებში ნავთობსამრეწველო საქმიანობის მოცულობა აფშერონზე თანდათან გაიზარდა (Мир-Бабаев, 2009: 34), მაგრამ განვითარების ტემპი დიდი არ იყო. ნავთობის მხოლოდ მოპოვების შესაძლებლობა ბევრს არაფერს ნიშნავდა. აფშერონის უმდიდრესი ნავთობსარეწების ფართომასშტაბიანი ექსპლუატაცია რომ დაწყებულიყო, საჭირო იყო ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების სათანადო რეალიზაციის შესაძლებლობა თუნდაც შიდა ბაზარზე, უკეთეს შემთხვევაში კი მათი ექსპორტზე გატანა. იმდროინდელი ტექნიკური და გეოგრაფიული პირობები ამ მხრივ სერიოზულ დაბრკოლებებს ქმნიდა. ცენტრალურ რუსეთში ნავთობის ტრანსპორტირება ყველაზე იაფად, მცურავი საშუალებების გამოყენებით, კასპია-ვოლგის გზით იყო შესაძლებელი. ერთ-ერთი მონაცემით, 1873 წელს 1 ფუთი ნავთობის გაზავნა ბაქოდან ნიჟნი-ნოვგოროდში ღირდა 40 კაპიკი (1 ფუთი = 16,38 კგ-ს), ხოლო აქედან რომ ნავთობს მოსკოვამდე ან პეტერბურგამდე მიეღწია, კიდევ დამატებითი თანხები იყო საჭირო. ეს მაშინ, როცა იგივე 1 ფუთი ნავთობი პენსილვანიიდან (აშშ) პეტერბურგში როკველერების ოჯახს დაახლოებით 30 კაპიკად ჩამოჰქონდა ზღვით (История нефтеперевозок..., 2021). ამდენად, 1870-იანი წლების პირველ ნახევარში „რუსული“ ნავთობი და ნავთობპროდუქტები ამერიკულს არა თუ მსოფლიო, რუსეთის შიდა ბაზარზეც ვერ უწევდა ჯეროვან კონკურენციას. თქვენ წარმოიდგინეთ, „თბილისში უფრო იაფი იყო ნავთობის იმპორტი 8-ათასი მილით დაშორებული ამერიკიდან (1 ამერიკული მილი = 1,609344 კმ-ს), ვიდრე ბაქოდან შეტანა, რომელიც მისგან აღმოსავლეთით 341 მილის მანძილზე მდებარეობდა“ (Ергин, 2018:69). ტრანსპორტირების საშუალებებიც, ზოგადად, პრიმიტიული იყო და ვერ უზრუნველყოფდა დიდი რაოდენობით ნავთობის გადაზიდვას. ამის გამო ადგილზე ხშირად გროვდებოდა ნავთობი, რომლის გატანაც არ ხერხდებოდა. მას ზღვაში უშვებდნენ და წვავდნენ. ასეთი მდგომარეობა ნავთობმრეწველობის ნორმალურ განვითარებას აფშერონზე ხელს ვერ შეუწყობდა.

1870-იანი წლების მეორე ნახევრიდან სიტუაცია ნელ-ნელა შეიცვალა. 1873 წლიდან ბაქოს ნავთობით ძმები ნობელები დაი-

ნტერესდნენ. 1875-1876 წლებში მათი საქმიანობა აფშერონზე საკმაოდ გააქტიურდა, ხოლო 1879 წელს ძმებმა ბარონ პ.ა. ბილდერლინგთან და სხვა, უფრო წვრილ აქციონერებთან ერთად დაარსეს სააქციო საზოგადოება „ძმები ნობელების ნავთობის მწარმოებელი ამხანაგობა“ (Товарищество нефтяного производства братьев Нобель) (Двадцатипятилетие деятельности..., 1904: 16-18, 23-24). 1918 წლამდე იგი ერთ-ერთი ყველაზე მსხვილი ნავთობსამრეწველო კომპანია იყო რუსეთის იმპერიაში, რომელსაც შემოკლებით „ბრანობელს“ უწოდებდნენ. კასპია-ვოლგაზე ნავთობის ტრანსპორტირების უკეთ ორგანიზებას და სატრანსპორტო საშუალებების გაუმჯობესებას ნობელებმა დიდი ყურადღება დაუთმეს. ამით მდგომარეობა ნაწილობრივ გაუმჯობესდა, მაგრამ მარშრუტის სიძვირის გამო ნავთობის თვითღირებულება მაინც მაღალი რჩებოდა.

კარგად გათვლილი მოქმედებებით, ნობელებმა როკფელერები რუსეთის შიდა ბაზრიდან კი გააძევეს, მაგრამ მსოფლიო ბაზარზე მათი პოზიციები კვლავ მყარი იყო. როკფელერების მსოფლიო მონოპოლიას საფრთხე მას შემდეგ დაემუქრა, რაც 1877-1878 წლების რუსეთ-ოსმალეთის ომის შედეგად ჯერ ბათუმი მოექცა რუსეთის იმპერიის ფარგლებში თავისი ღრმა და ბუნებრივად დაცული ნავსადგურით, ხოლო შემდეგ, 1883 წლიდან, ბათუმი-ბაქოს სარკინიგზო ხაზის ექსპლუატაციაში შესვლით, ბაქო-ბათუმის ნავთობ-საექსპორტო დერეფანი ამოქმედდა. ბათუმისა და ბაქოს ბედი ერთმანეთს მჭიდროდ დაუკავშირდა – რკინიგზით ადვილად ხელმისაწვდომმა ბათუმის ნავსადგურმა ბაქოს ნავთობის საექსპორტო მნიშვნელობა უსწრაფესად გაზარდა და ნავთობმრეწველობის განვითარებას აფშერონის ნახევარკუნძულზე ამით მძლავრი ბიძგი მისცა. ერთ-ერთი მონაცემით, თუ 1874 წელს რუსეთში ამოქაჩეს 600 000 ბარელი ნავთობი (1 ბარელი = 159 ლიტრს ანუ დაახლ. 134,8-136,4 კგ-ს), ათწლეულის შემდეგ, 1884 წელს, ამ მაჩვენებელმა 10,8 მილიონ ბარელს მიაღწია, რაც ამერიკაში იმდროისათვის მოპოვებული ნავთობის თითქმის მესამედს უტოლდებოდა (Ергин, 2018:69). აქედან ლომის წილი აფშერონის საბადოებზე მოდიოდა და ეს მაჩვენებელი

თანდათან იზრდებოდა. თავის მხრივ, ბაქოს ნავთობის ბათუმიდან ექსპორტირების შედეგად, ბათუმი – ოდესღაც მეთევზეებისა და კონტრაბანდისტების უბადრუკი დასახლება – მზარდ სავაჭრო-სამრეწველო ცენტრად გადაიქცა.

საინტერესოა, რომ, როგორც დგინდება, ბათუმი-ბაქოს სამრეწველო კავშირის სარგებლიანობა ჯერ კიდევ 1870-იან წლებში შეუმჩნეველია ფინანსური სამყაროს ისეთ მსხვილ წარმომადგენელს, როგორც როტშილდების კარიზის საბანკო სახლი იყო. ბერლინის კონგრესზე (1878 წ.) სწორედ როტშილდების კულუარულმა ჩარევამ გადაწყვიტა საბოლოოდ ბათუმის ბედი და, ოსმალეთისა და დიდი ბრიტანეთის წინააღმდეგობის მიუხედავად, იგი რუსეთს გადაეცა (Jibashvili, 2023:360-361). შემდეგაც, ამ სახლის წევრები, მათ შორის ბარონი ალფონს როტშილდი, დიდ ყურადღებას უთმობდნენ ბათუმი-ბაქოს ნავთობ-საექსპორტო დერეფნის გამართული ფუნქციონირებისა და გამტარუნარიანობის ზრდის საკითხს. მრეწველებმა პალაშკოვსკიმ და ბუნგემ, რომლებიც ბაქო-ბათუმის რკინიგზის მშენებლობის კონცესიებს ფლობდნენ, ფინანსური კრიზისიდან თავის დაღწევა და მშენებლობის დასრულება სწორედ ალფონს როტშილდის დახმარებით შესძლეს. რკინიგზამ „რუსულ“ (ბაქოს) ნავთობს ფართოდ გაუხსნა გზა დასავლეთისაკენ და მან მძლავრად შეუტია ამერიკულს. ნავთობის მსოფლიო ბაზარზე გაბატონებისათვის 30-წლიანი მძაფრი ბრძოლა დაიწყო (Ергин, 2018:70). ბრძოლაში ჩართული იყვნენ როკფელერები, როტშილდები, ნობელები და სხვა მსხვილი ნავთობ-მრეწველები. ბათუმი ამ დაპირისპირებაში მნიშვნელოვან როლს თამაშობდა. „თუ ნავთობი დედოფალია, მაშინ ბაქო მისი ტახტი არისო“ – მოსწრებულად შენიშნავდა უინსტონ ჩერჩილი. ჩვენი მხრიდან დავუმატებდით, რომ აფშერონელი დედოფლისათვის ბათუმი იმ ფართო კარიბჭედ გადაიქცა, რომლის საშუალებითაც მან თავისი ეკონომიკური გავლენა მსოფლიო მასშტაბით განავრცო. სწორედ ბათუმის ნავსადგურის წყალობით გავიდა ბაქოს ნავთობი მსოფლიო ასპარეზზე და გასაღების ბაზრებში შეეცვლა როკფელერების პროდუქციას.

ბარონმა ალფონს როტშილდმა დიდი თანხა ჩადო რკინიგზის ხაზის მშენებლობაში, სანაცვლოდ შეღავათები მიიღო ნავთობის მოპოვების ბიზნესში აფშერონის ნახევარკუნძულზე. მას გააჩნდა ვაგონ-ცისტერნების დიდი რაოდენობა და ბაქო-ბათუმის სარკინიგზო ხაზზე სარგებლობდა პრივილეგიებით. მალე, 1886 წელს, მანვე შეისყიდა პალაშკოვსკი-ბუნგეს მიერ დაარსებული „ბათუმის ნავთობსამრეწველო და სავაჭრო საზოგადოება“ (БНИТО) და მის ბაზაზე შექმნა „კასპია-შავი ზღვის ნავთობსამრეწველო და სავაჭრო საზოგადოება“. როტშილდის კომპანია მსხვილ საწარმოებს და კაპიტალდაბანდებებს ფლობდა როგორც ბაქოში, ისე ბათუმში. იგი სიმძლავრით ერთ-ერთი პირველთაგანი გახდა ბაქო-ბათუმის ნავთობსამრეწველო სივრცეში (Сенд-ов, 2009: 103-106; Полонский, 1996: 171). როტშილდები, ძირითადად, ორიენტირებული იყვნენ ნავთობპროდუქტების ექსპორტზე, რაც ბათუმის ნავსადგურით ხორციელდებოდა და ყოველწლიურად იზრდებოდა. 1884 წელს ექსპორტზე გაიტანეს 2,4 მილ. ფუთი ნავთობპროდუქტი, 1889 წელს კი ეს ციფრი 30 მილ. ფუთამდე გაიზარდა. ამ დროისათვის როტშილდების ოჯახი პირველადგილზე იდგა ექსპორტზე გატანილი პროდუქციის მოცულობის მიხედვით (Мир-Бабаев, 2009: 102). სწორედ ნავთობის ექსპორტისა და ტრანსპორტირების საკითხმა დააკავშირა ერთმანეთს როტშილდი და ბრიტანელი ებრაელი მარკუს სამუელ-უმცროსი.

მარკუს სამუელ-უმცროსი ერაყიდან ევროპაში ემიგრირებული ებრაული ოჯახიდან იყო. სამუელები საბოლოოდ ინგლისში, ქალაქ ბრაიტონში დამკვიდრდნენ, ხოლო მარკუსის მამა – მარკუს სამუელ-უმცროსი – მცირე სავაჭრო ფარდულის მფლობელი გახდა ლონდონის ტაუერის მახლობლად. იგი თავიდან მეზღვაურებისაგან შექმნილი ეგზოტიკური ნიჟარებით ვაჭრობდა, ფარდულსაც ნიჟარის გამოსახულებიანი აბრა ამშვენებდა. გარკვეული ხნის შემდეგ, სამუელ-უმცროსის შეკვეთით, გემებმა სხვადასხვა კოლონიური საქონლის ჩამოტანა დაიწყეს ინდოეთიდან და შორეული აღმოსავლეთის ქვეყნებიდან, უკანა გზაზე კი ინგლისური პროდუქცია მიჰქონდათ. ექსპორტ-იმპორტის სიმბიოზზე დამყარებული ასეთი ბიზნესი საკმაოდ წარმატებ-

ული აღმოჩნდა (Руденко, 2018; Маркус Сэмюэл.). გარდაცვალების შემდეგ მარკუს სამუელ-უფროსმა თავის შვილებს – მარკუს სამუელ-უმცროსსა და სამუელ სამუელს საკმაოდ მოზრდილი ქონება და, რაც მთავარია, აღმოსავლეთ აზიის ქვეყნებში კონტაქტების ფართო ქსელი დაუტოვა. აზიის სანაპიროებზე დამკვიდრებულ, ევროპული (ძირითადად, შოტლანდიური) წარმოშობის პარტნიორებთან სამუელ-უფროსს ნდობით განმტკიცებული სავაჭრო ურთიერთობები გააჩნდა, რამაც შვილებს საოჯახო ბიზნესის გაგრძელება გაუადვილა.

მარკუს სამუელ-უმცროსი დაიბადა 1853 წელს, ხოლო 1869 წელს, 16 წლის ასაკში, სამსახური დაიწყო მამასთან ბუღალტერიაში. ამ დროისათვის მას უკვე მიღებული ჰქონდა სათანადო განათლება ბრიუსელსა და პარიზში. იმავე 1869 წელს ექსპლუატაციაში შევიდა სუეცის არხი, რომელმაც 4-ათასი მილით შეამცირა ევროპიდან აღმოსავლეთ აზიისაკენ მიმავალი საზღვაო გზა, ხოლო შორეულ ამერიკაში მარკუსზე 14 წლით უფროსმა ჯონ როკფელერმა ნავთობინდუსტრიის მონოპოლიზირების 10-წლიანი კამპანია წამოიწყო (Ергин, 2018:73-74). ჯონ როკფელერმა ძმასთან, უილიამთან ერთად 1870 წელს კომპანია Standard Oil-ი (Standard Oil Company and Trust) დააარსა და მოკლე დროში ნავთობპროდუქტების მსოფლიო ბაზარზე გაბატონებული მდგომარეობა მოიპოვა. შემდგომში მარკუს სამუელ-უმცროსი, ჯონ როკფელერი და სუეცის არხი ფატალურ კავშირში აღმოჩნდნენ ერთმანეთთან.

ძმებმა სამუელებმა, რომელთა შორის მარკუსი ლიდერობდა, მამის სამიანობა წარმატებით გააგრძელეს და მიუხედავად იმისა, რომ დიდი კაპიტალი არ გააჩნდათ, აღმოსავლეთ აზიის ქვეყნებში, მათ შორის იაპონიაში, ფეხი მყარად მოიკიდეს. ისინი ფლობდნენ ორ კომპანიას – „M. Samuel & Co“-ის ლონდონში და „Samuel Samuel & Co“-ის იოკაჰამაში (მოგვიანებით გადავიდა ქალაქ კობეში), აქტიურად თანამშრომლობდნენ აღმოსავლეთ-აზიურ სავაჭრო სახლებთან, რომლებთანაც ჯერ კიდევ სამუელ-უფროსმა დაამყარა კავშირები, ხოლო საქონლის გადასატანი გემების დაფრახტვაში ძირითადად სარგებლობდნენ სამაკლერო



ფირმის „Lane & McAndrew“-ის მომსახურებით. ამ ფირმის უფროსი პარტნიორი ფრედი ლეინი მჭიდრო კონტაქტში იყო მარკუსთან (Ергин, 2018:74-75).

1890 წელს მარკუსს სამუელ-უმცროსი და ფრედი ლეინი ბაქოში ჩავიდნენ. ეს იყო მარკუსის პირველი ვიზიტი რუსული ნავთობინდუსტრიის ცენტრში. ამ დროისათვის აქ ყოველდღიურად 60-ათას ბარელ (დაახლოებით 8-ათასი ტონა) ნავთობს მოიპოვებდნენ. ეს, ძირითადად, ნობელებისა და როტშილდების დამსახურება იყო (Мир-Бабаев, 2009: 51; Базаров, 2002).

მარკუსი ბაქოში შემთხვევით არ მოხვედრილა. 1880-იანი წლების ბოლოსთვის ნავთობმრეწველობა აფშერონზე საკმაოდ კარგად ვითარდებოდა, მაგრამ სულ უფრო მწვავედ დგებოდა პროდუქციის გასაღების პრობლემა. ნობელები ექსპორტს შედარებით ნაკლებ ყურადღებას უთმობდნენ და, ძირითადად, რუსეთის შიდა ბაზრის ათვისებით იყვნენ დაკავებული. აი როტშილდებისთვის კი ნავთობპროდუქტების ექსპორტზე გატანას სასიცოცხლო მნიშვნელობა ჰქონდა. ევროპის ბაზარი როკფელერებს მყარად ეკავათ. მათ კარგად გამართული სავაჭრო ქსელი ჰქონდათ და ატლანტიკის გზით ევროპელ მომხმარებელს სწრაფად და იაფად აწვდიდნენ ამერიკულ ნავთობპროდუქტებს. როტშილდები გამოსავალს აზიის მზარდი ბაზრის ათვისებაში ხედავდნენ, თუმცა, ჯერ-ჯერობით, აქაც როკფელერები დომინირებდნენ. მიზნის მისაღწევად საჭირო იყო დიდი რაოდენობით ნავთობპროდუქტის სწრაფი და იაფი ტრანსპორტირების უზრუნველყოფა აზიურ ქვეყნებში. როტშილდები ფრედი ლეინის სამაკლერო ფირმას დაუკავშირდნენ ლონდონში, მან კი ისინი თავის კლიენტთან და მეგობართან – მარკუსს სამუელ-უმცროსთან დააკავშირა (Ергин, 2018:72-73).

ფრედი ლეინი და მარკუსს სამუელ-უმცროსი, როგორც ითქვა, 1890 წელს ბაქოში ჩავიდნენ და მდგომარეობას ადგილზე გაეცნენ. შემდეგ მარკუსი შორეული აღმოსავლეთის ქვეყნებში გაემგზავრა. იქ თავის პარტნიორ სავაჭრო სახლებთან მოლაპარაკებები გამართა და დაითანხმა ისინი გაბედული ბიზნეს-გეგმის თანადაფინანსებაზე. გეგმა აზიური ბაზრებიდან როკფელე-

რების განდევნას ითვალისწინებდა. მარკუსს კარგად ესმოდა როკველერებთან კონკურენციის მთელი სერიოზულობა და მომავალი დაპირისპირებისათვის საფუძვლიანად ემზადებოდა. ერთი მხრივ, თავის პარტნიორებთან ერთად, იგი აღმოსავლეთ-აზიურ ქვეყნებში ნავთობსაცავების მშენებლობას და ვაგონ-ცი-სტერნების მომარაგებას, მეორე მხრივ კი იმდროისათვის სუპ-ერთანამედროვე კონსტრუქციის ნავთობ-ტანკერების აგებას და ნავთობპროდუქტების იაფი ტრანსპორტირებისათვის შესაფერ-ისი გზების ძიებას შეუდგა. მარკუსმა ყველა ამოცანას თავი წარ-მატებით გაართვა – ნავთობსაცავებიც აიგო როგორც სანაპირო ქალაქებში, ისე ხმელეთის სიღრმეში და ნავთობპროდუქტების იაფი და სწრაფი ტრანსპორტირების საკითხიც გადაიჭრა. 1891 წელს მან 10-წლიანი კონტრაქტიც გააფორმა როტშილდების კომ-პანიასთან, რომლის ძალითაც მას ეძლეოდა ესკლუზიური უფლ-ება როტშილდების ნავთობი და ნავთობპროდუქტები სუეცის არხის აღმოსავლეთით გაეყიდა (Ергин, 2018:75-76; Базаров, 2002).

განსაკუთრებით საინტერესოა, თუ როგორ გადაჭრა მარ-კუს სამუელ-უმცროსმა ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირე-ბის საკითხი.

1890-იანი წლების დასაწყისისათვის ტანკერი, როგორც თხ-ევადი ტვირთის გადამზიდი საშუალება, სიახლე იყო მსოფლიო საზღვაო ფლოტში და არსებობის 20-წლიან ისტორიასაც არ მოი-თვლიდა. მარკუსის გამჭრიახმა გონებამ სწორად შეაფასა ტანკ-ერის, როგორც ტვირთმზიდი საშუალების შესაძლებლობები და თავის გაბედულ გეგმაში მას მნიშვნელოვანი ადგილი დაუთმო.

სამუელ-უმცროსმა შეუკვეთა რვა ისეთი ტანკერის აგება, რომლებიც თავიანთი აღჭურვილობებითა და ტექნიკური მახა-სიათებლებით ბევრად უსწრებდნენ ანალოგიური სახის თანად-როულ გემებს. თითოეული ასეთი ტანკერის სრული ტვირთა-მწეობა ანუ დედვეიტი (ინგ. deadweight) უდრიდა 4-ათასს ტონას, რაც ძალიან დიდი მაჩვენებელი იყო იმ დროისათვის (Руденко, 2018). გარდა ამისა, შესაძლებელი იყო მათი ტრიუმების ორთქ-ლით გაწმენდა-დამუშავება და ნავთობის ტრანსპორტირების შემდეგ მათი გამოყენება სხვა ტვირთის, მათ შორის საკვები პრო-

დუქტის გადასატანად. რაც მთავარია, მარკუსის ტანკერების დაპროექტება-აღჭურვის დროს მაქსიმალურად იყო გათვალისწინებული უსაფრთხოების საკითხი და ამ მხრივ მათთან ახლოსვე ვერ მოვიდოდნენ Standard Oil-ის ტანკერები, რომლებიც ამერიკა-ევროპას შორის მოძრაობდნენ (Ергин, 2018: 76).

სამუელ-უმცროსის სუპერ-ტანკერები დააპროექტა უალრესად ნიჭიერმა ინგლისელმა სამხედრო-საზღვაო ინჟინერმა და არქიტექტორმა ჯეიმს ფორტესკიუ ფლანერმა (James Fortescue Flannery), რომელიც შემდგომში ცნობილი გახდა როგორც სერ ჯეიმს ფორტესკიუ ფლანერი, ლიბერალი და დიდი ბრიტანეთის პარლამენტის წევრი (Кумминс, Бизант, 2007: 37).

პირველი სუპერ-ტანკერი „მურექსი“ (Murex) წყალში ჩაუმვს 1892 წლის 28 მაისს. მას სახელი ერთ-ერთი სახეობის ნიჟარის ლათინური სახელწოდების მიხედვით დაარქვეს (ეს ტენდენცია შემდგომში დამახასიათებელი გახდა ძმები სამუელებისათვის). იგი აიგო „William Gray & Company“-ის №442 ვერფში, ქალაქ უესტ-ჰართლპულში (West Hartlepool). მისი ზომები იყო 338,0 / 43,0 / 26,4 ფუტი (1 ფუტი = 0,3048 მ). 1892 წლის ივლისში „მურექსი“ სრულიად დასრულდა და მზად იყო ექსპლუატაციისათვის (MUREX tanker 1892, 2009).

გემთმშენებლობის პარალელურად მარკუსი ცდილობდა მოეპოვებინა სუეცის არხში გავლის უფლება. ამ დროისათვის ნავთობ-პროდუქტების გადამზიდი ტანკერებისათვის არხი დახურული იყო, ვინაიდან გემებზე არსებული უსაფრთხოების დაცვის სუსტი დონე ვერ უზრუნველყოფდა უზედური შემთხვევების შედეგად გამოწვეული აფეთქებების თავიდან აცილებას, რასაც შეეძლო არხის განადგურება გამოეწვია. აკრძალვამ მარკუსი ვერ შეაჩერა. მან გამოიყენა მის ხელთ არსებული ყველა საშუალება და ბერკეტი, რომ მიზნისათვის მიეღწია. მარკუსს მხარს უჭერდა როტმილდების საგვარეულოს როგორც პარიზის, ისე ლონდონის შტო. აღსანიშნავია, რომ სწორედ ლონდონელმა როტმილდებმა დააფინანსეს თავის დროზე პრემიერ-მინისტრ ბენჯამინ დიზრაელის (Benjamin Disraeli) მიერ სუეცის არხის კომპანიის საკონტროლო პაკეტის შესყიდვა. გარდა ამისა, მას მხარს უჭერდა

ბრიტანეთის ხელისუფლებაც, რომელიც მიესალმებოდა, თუ არ-  
ხში პირველად ინგლისური ტანკერი გაივლიდა – ეს ლონდონის  
გავლენას კიდევ უფრო განამტკიცებდა. საბოლოოდ, მიუხედა-  
ვად გარკვეული მცდელობისა, ხელი შეეშალათ მარკუსისათვის,  
მან გამარჯვების მოპოვება მოახერხა: არხის ადმინისტრაციის  
მიერ მოთხოვნილი უსაფრთხოების ნორმები „საოცრად დაემ-  
თხვა“ „მურექსის“ ტექნიკურ მახასიათებლებს და ლონდონის  
სადამზღვევო კორპორაცია „Lloyd“-მაც ახალი ტანკერის კონსტ-  
რუქცია საიმედოდ ცნო (Ергин, 2018: 76-77; Кумминс, Бизант,  
2007: 36-37; Руденко, 2018).

1892 წლის 5 იანვარს მარკუს სამუელ-უმცროსმა მიიღო  
სუეცის არხში ნავთობმზიდი ტანკერის გატარების სანუკვარი  
ნებართვა (Ергин, 2018: 77-78; Кумминс, Бизант, 2007: 37).

მოსამზადებელი სამუშაოების წარმატებით დასრულების  
შემდეგ, 1892 წლის ივლისის თვეში, კაპიტან ჯონ რ.კუდონის  
(John R. Coudon) მეთაურობით, „მურექსმა“ უესტ-ჰართლპულ-  
იდან გეზი ბათუმის ნავსადგურისკენ აიღო (MUREX tanker 1892,  
2009).

ბათუმში „მურექსი“ როტმილდის ნავით დაიტვირთა და  
ბოსფორ-დარდანელის გავლით სუეცის არხისკენ გაემართა. ზო-  
გიერთი ავტორის ცნობით 1892 წლის 23 აგვისტოს (Ергин, 2018:  
78; Кумминс, Бизант, 2007: 38), ხოლო სხვა ცნობით 24 აგვისტოს  
(MUREX tanker 1892, 2009), მან მშვიდობიანად გაიარა სუეცის  
არხი და ცურვა სინგაპურის მიმართულებით გააგრძელა. ეს იყო  
პირველი ასეთი შემთხვევა ნაოსნობის ისტორიაში.

„მურექსმა“ თავისი ტვირთის ნაწილი სინგაპურთან ახლ-  
ოს, ერთ-ერთ კუნძულზე დატოვა, დანარჩენი კი ბანგკოკში ჩაიტ-  
ანა (Ергин, 2018: 78). მარკუს სამუელ-უმცროსის გენიალური გეგმა  
წარმატებით დაგვირგვინდა. მოკლე გზამ, მოდერნიზებულმა  
ტრანსპორტმა და კარგად ორგანიზებულმა სავაჭრო ქსელმა ბაქ-  
ოს ნავთობი იაფი და ხელმსაწვდომი გახადა აზიელი მომხმარ-  
ებლისათვის. მალე მარკუსმა სუპერ-ტანკერების მთელი ფლო-  
ტილია ჩაუშვა წყალში. კონკურენტების მოძველებული გემები  
მათ ვერ შეედრებოდნენ. როკფელერების ტახტი შეირყა.

1897 წელს ძმებმა სამუელებმა ძველი კომპანიების ბაზაზე ახალი კომპანია დააარსეს, სახელად „The «Shell» Transport and Trading Company“ – „სატრანსპორტო-სავაჭრო კომპანია Shell-ი“, შემოკლებით უბრალოდ „Shell“-ი (ინგ. ნიჟარა). ძმებმა ასეთი სახელი კომპანიას მამის და მისი პირველი საქმიანობის ხსოვნის საპატივცემულოდ დაარქვეს. „Shell“-ი აგრძელებდა მარკუს სამუელ-უმცროსის ეკონომიკურ პოლიტიკას და წარმატებით ამარაგებდა აზიის მოსახლეობას ნავთობპროდუქტებით ადანადან ვლადივოსტოკამდე.

### **დასკვნა**

XIX საუკუნის 80-90-იან წლებში აფშერონის ნახევარკუნძულზე ნავთობინდუსტრიის სწრაფი ტემპით განვითარებაში გადამწყვეტი როლი ითამაშა ბათუმის ღრმა და ბუნებრივად დაცულმა ნავსადგურმა. ბათუმი 1877-1878 წლების რუსეთ-ოსმალეთის ომის შედეგად აღმოჩნდა რუსეთის იმპერიის შემადგენლობაში, რაშიც მნიშვნელოვანი წვლილი მიუძღვის როტმილდების პარიზული შტოს წარმომადგენელთა ბიზნეს-ინტერესებს – მათ ბათუმის ნავსადგური ბაქოს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების მსოფლიო ბაზარზე ექსპორტირებისათვის სჭირდებოდათ. რუსეთის ფარგლებში მოქცეული ბაქო-ბათუმის ნავთობსატრანსპორტო დერეფანი მართლაც სწრაფად ზრდის ბაქოს ნავთობის საექსპორტო მნიშვნელობას. ბათუმი ჩართული აღმოჩნდა როკფელერებს, როტმილდებს, ნობელებსა და სხვა ნავთობმაგნატებს შორის ნავთობპროდუქტების გასაღების მსოფლიო ბაზრისათვის გამართულ ბრძოლაში.

აღნიშნული ბრძოლის ერთ-ერთი გახმაურებული ეპიზოდი იყო ინგლისელი ებრაელის, მარკუს სამუელ-უმცროსის მიერ იმდროისათვის სუპერთანამედროვე ტანკერ „მურექსით“ ნავთის ტრანსპორტირება ბათუმის პორტიდან, სუეცის არხის გავლით, შორეული აღმოსავლეთის ქვეყნებისაკენ. ეს იყო უპრეცედენტო შემთხვევა, რამაც საგრძნობლად გაზარდა ბაქოს ნავთობის საექსპორტო და ბათუმის ნავსადგურის სატრანზიტო მნიშვნელობა. როკფელერების გაბატონებულმა მდგომარეობამ მსოფლიო ბაზარზე სერიოზული დარტყმა განიცადა.

## გამოყენებული ლიტერატურა:

- Jibashvili O. (2023). *The Results of the Russian-Ottoman War of 1877-1878 and Batumi*. “HERIPRENEURSHIP – Sustainable Tourism, Heritage Management and the Cultural and Creative Industries: Creating New Investment Opportunities at Places of Cultural Significance” (Proceedings of an International Conference), Tulcea, Mega Publishing House, pp. 355-362. <https://biblioteca-digitala.ro/?volum=22010-heripreneurship-sustainable-tourism-heritage-management-and-the-cultural-and-creative-industries-creating-new-investment-opportunities-at-places-of-fundatia-universitara-dunarea-marea-neagra-2023> (20.02.2024).
- MUREX tanker 1892* (2009). The Ship Stamp Society. Encyclopedia and Forum. <https://shipstamps.co.uk/forum/viewtopic.php?t=5746&sid=44d07c71b381d404cf5ac0f53d69c8c9> (19.02.2024).
- Базаров В. (2002). *Столетний моллюск*. Журнал «Компания», 25.03.2002, №207 (11). <https://ko.ru/articles/stoletniy-mollyusk-108051/> (17.02.2024)
- Двадцатипятилетие деятельности товарищества нефтяного производства братьев Нобель. 1879-1904* (1904). Санкт-Петербург. Издательство «т-во Р. Голике и А. Вильборг».
- Ергин Д. (2018). *Добыча. Всемирная история борьбы за нефть, деньги и власть*. Москва. Издательство «Альпина Паблишер».
- История нефтеперевозок. От танкеров с бакинской нефтью до современных монстров* (2021). Блог компании Маклауд. Научно-популярное. Транспорт. <https://habr.com/ru/companies/macloud/articles/558374/> (17.02.2024).
- Кумминс Я., Бизант Д. (2007). *Shell шокирует мир. Секреты и спекуляции нефтяного гиганта*. С-Петербург. Издательство «Вершина». <https://www.libfox.ru/116949-yan-kummins-shell-shokiruet-mir.html> (20.02.2024). <file:///C:/Users/gia/Downloads/116949-www.libfox.ru.pdf> (20.02.2024).

Маркус Сэмюэл, 1-й виконт Бирстед. <http://lnjewishimprints.info/LS/Samuel%20M.htm> (18.02.2024).

Мир-Бабаев М.-Ю. (2009). *Краткая история азербайджанской нефти*. Ваку, «Азербешр». <https://www.twirpx.com/file/628620/> (1.03.2024).

Руденко Г. (2018). *Еврейский нефтяной король*. <https://jewish.ru/ru/people/business/187311/> (26.02.2024).

სურ. 1. „მურექსის“ გზა ინგლისიდან ბათუმში და ბათუმიდან, სუეცის გავლით, ბანგკოკისაკენ (Ергин, 2018:79).

