

L'INGRESSO DEL PETROLIO AZERBAIGIANO NEI MERCATI MONDIALI ALLA FINE DEL XIX E INIZI DEL XX SECOLO



Il riempimento di un barile con del petrolio di Baku. Balakhany, fine del XIX secolo. Museo Nazionale di Storia dell'Azerbaijan. Fotografia inedita

Il punto di arrivo finale per l'indipendenza dell'Azerbaijan, definito con la firma del "contratto del secolo", ha schiuso una nuova pagina nella storia dell'industria petrolifera nazionale. Lo sviluppo dei giacimenti petroliferi Azerbaijaniani del Mar Caspio ha attirato una rinnovata attenzione verso Baku, città nominata "capitale del petrolio del mondo" già da molti anni a questa parte. Il principale oleodotto da esportazione Baku-Tbilisi-Ceyhan, che ha iniziato ad operare a pieno regime

dal 2006, ha inaugurato l'ingresso del petrolio azerbaijano nei mercati mondiali. Questo evento storico ha rafforzato la posizione dell'Azerbaijan nel settore delle esportazioni petrolifere internazionali e allo stesso tempo ha realizzato un deciso dividendo politico ed economico per il Paese. La conoscenza del ruolo svolto dalle esportazioni dai Paesi del Caspio e quello del petrolio nella moderna politica estera dell'Azerbaijan sono necessari per studiare gli sviluppi che l'ingresso del pe-

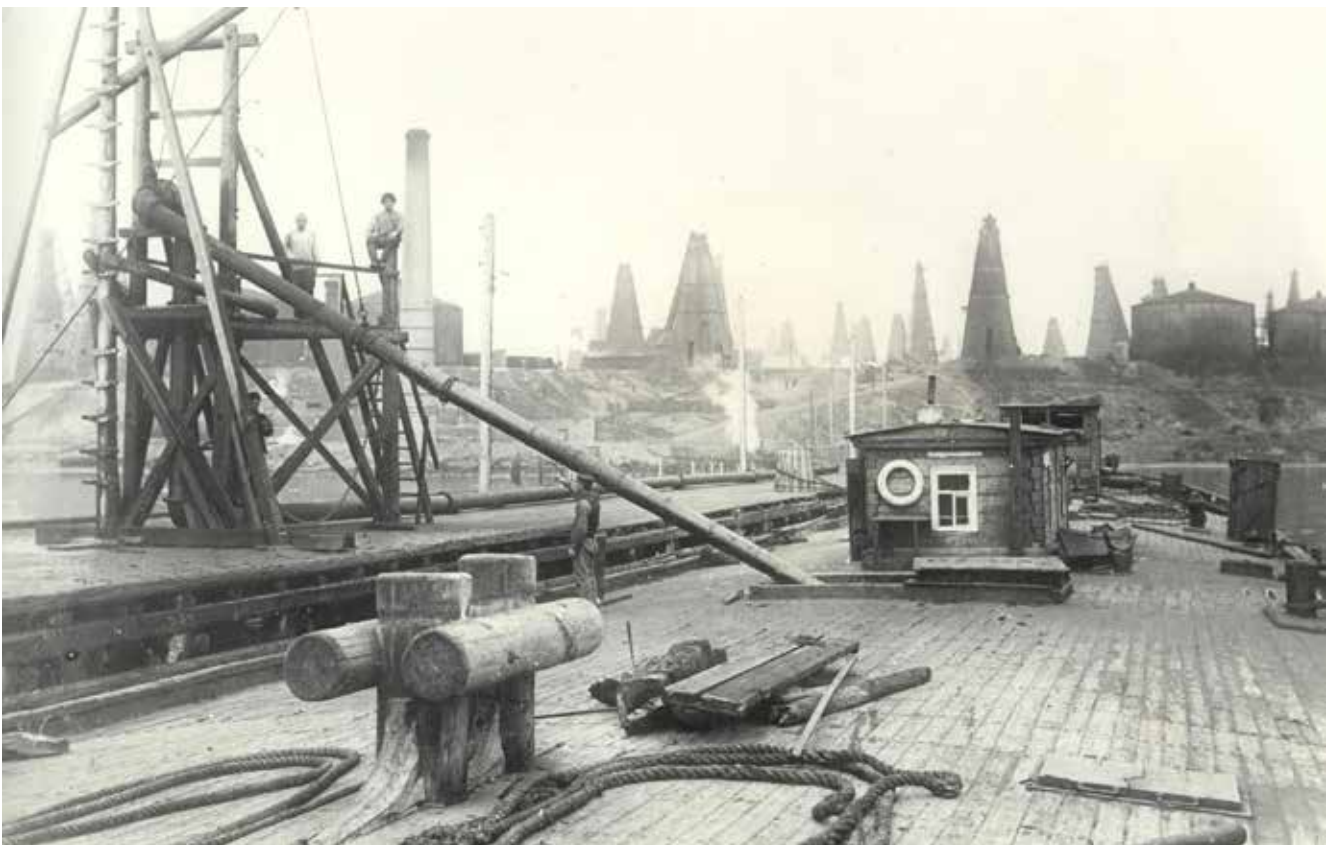
trolio dell'Apsheron ha avuto, ed ha tuttora, nei mercati internazionali.

Nel medioevo, ed in epoche ancora più remote, il petrolio veniva di solito esportato da Baku attraverso carovane di cammelli o tramite carretti trainati da cavalli. Questi sistemi antichi erano però imperfetti: poteva capitare che il petrolio trasportato, a causa della lunghezza del tragitto, delle cattive condizioni delle strade o dei sistemi di costruzione delle botti, potesse scoppiare o prendere fuoco. Se, durante le stagioni estive, essi potevano almeno teoricamente arrivare a destinazione integri, era invece praticamente impossibile garantire questo servizio durante le stagioni piovose. Molte fonti documentali medievali inoltre ci descrivono i metodi di trasporto del petrolio di Baku via mare. Un esempio ci arriva dall'esploratore e storico arabo Al-Masudi, che nella prima metà del X secolo osservava da Baku come il Mar Caspio fosse costantemente solcato da battelli che navigavano tra le regioni di Gilan, Dale e la città di Itil. Si può determinare quindi che già all'epoca, tra i Paesi che si affacciavano sul bacino del Caspio, esistevano numerose compagnie commerciali ed un fitto traffico maritti-

mo per il trasporto del petrolio e di altre materie prime da Baku verso l'Iran e le nazioni limitrofe. Una fonte anonima persiana della fine del X secolo d.C. ci indica che proprio da Baku veniva importata la totalità di petrolio utilizzata nella provincia del Daylam (1). Recenti e autorevoli ricerche storiche ci fanno in particolar modo costatare quanto l'estensione geografica commerciale del petrolio di Baku fosse notevole già nel passato. E' risaputo che nel 1637 venne inviata una notevole quantità di petrolio allo Stato russo e che esso venne conservato in dei tini di rame nella "Camera del Tesoro" (probabilmente nei depositi situati nel Cremlino di Mosca). L'esploratore e scrittore inglese Charles Marvin scriveva nel 1877 dell'esistenza di prove schiaccianti che dimostravano il fatto che il petrolio di Baku veniva esportato verso l'Iran, l'Iraq, l'India ed altri Paesi già 2500 anni fa (2).

Nell'ultimo quarto del XIX secolo Baku divenne uno dei principali centri dell'industria petrolifera mondiale e le problematiche ed i sistemi per il trasporto del petrolio divennero già all'epoca oggetto di grande interesse. Il petrolio di Baku, difatti, avrebbe potuto diventare un importante asset industriale solamente nel caso in cui

Del petrolio viene caricato su una zattera. Museo Nazionale di Storia dell'Azerbaijan. Fotografia inedita





Un deposito per lo stoccaggio e trasporto del petrolio nelle vicinanze di Baku. Sono visibili le cisterne e le tubazioni utilizzate per il pompaggio del greggio. Museo Nazionale di Storia dell'Azerbaijan. Fotografia inedita

avesse avuto accesso ai mercati europei; soltanto così avrebbe potuto acquisire un carattere realmente transnazionale. Agli inizi del XIX secolo i principali consumatori di petrolio erano i paesi confinanti con l'Azerbaijan: l'Iran e la Russia. Tuttavia, la quantità dei prodotti esportati era decisamente bassa a causa della bassa domanda, delle lunghe distanze e dall'assenza di strutture ferroviarie adeguate.

Il "boom del petrolio", cominciato negli ultimi anni del XIX secolo, ha gettato le basi per il rapido sviluppo del settore ed ha fatto di Baku uno dei grandi centri dei monopoli internazionali. La crescita del settore petrolifero in Azerbaijan in quegli anni fu così rapida da raggiungere, per poi superare, il livello di produzione degli Stati Uniti. I processi di industrializzazione, l'urbanizzazione e la crescita economica osservata in Europa stimolava un aumento della domanda di carburante. Questo è ciò che ha reso possibile l'ingresso del petrolio azerbaijano nei mercati europei e di competere con gli Stati Uniti (ricordiamo che il petrolio americano iniziò ad essere esportato in Europa, ed in Gran Bretagna in primis, negli anni '60 del XIX secolo). Bisogna inoltre ricordare che il petrolio americano era da lungo tempo predominante

nei mercati della Russia. A San Pietroburgo, il console americano annotava in un suo rapporto del 1863 che la Russia avrebbe avuto un continuato bisogno del carburante statunitense negli anni a venire (3). Gli eventi verificatosi soltanto pochi anni dopo dimostrarono quanto fallimentare fosse questa previsione.

La penisola di Absheron, dove era concentrata la produzione del petrolio azerbaijano, era collegata con la Russia, l'Asia Centrale e l'Iran attraverso il canale navigabile Volga-Caspio. Il trasporto del petrolio e dei suoi derivati verso la Russia ed in altri Paesi avveniva attraverso delle imbarcazioni che impiegavano sei mesi per raggiungere le proprie destinazioni; ovviamente ciò non era sufficiente al fabbisogno. Le raffinerie situate in Russia e all'estero non dotate di cisterne per lo stoccaggio consumavano il greggio già verso la fine dell'autunno e per tutto l'inverno. Al contrario, nel 1880-1881, a Baku si accumulava una tale quantità di greggio che gli imprenditori erano costretti a cessare temporaneamente l'estrazione e la lavorazione nelle proprie fabbriche, a volte persino a rovesciare il greggio nel mare aperto o semplicemente a bruciarne i residui.

Fu per questi motivi che il problema del trasporto

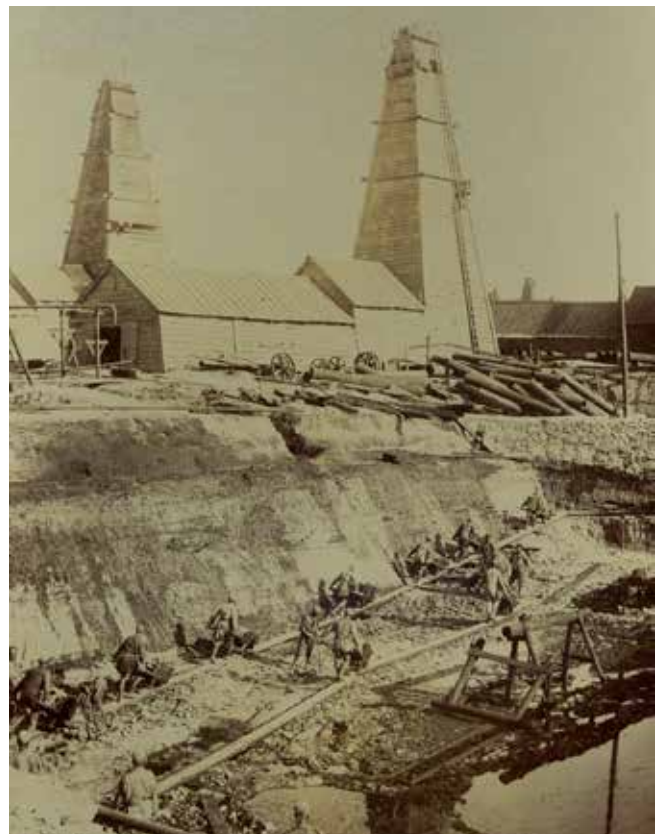
acquisiva un'importanza fondamentale per l'esistenza e l'ulteriore sviluppo del settore petrolifero. La mancanza di un collegamento ferroviario che congiungesse la zona industriale di Baku con la costa del Mar Nero avrebbe assicurato una posizione di predominio per l'esportazione di petrolio russo a scapito del petrolio azero. Fu così che venne realizzata nel 1883 la ferrovia Baku-Tbilisi, la quale collegava la penisola di Absheron col Caucaso meridionale e col Mare Nero, e attraverso di essi, con la Russia centrale e gli altri Paesi. In questo modo Baku si dotò di due canali commerciali protesi verso i mercati internazionali: uno marino e uno ferroviario. Nel 1907 venne inaugurato il trasporto di cherosene lungo la linea ferroviaria Baku-Tbilisi, che collegava Baku col porto di Batumi sul Mar Nero, e ciò ha consentito di aumentare ulteriormente la competitività del cherosene azerbaijano sui mercati internazionali. Un indicatore importante della situazione commerciale del periodo ci arriva anche dall'analisi storica del ruolo del cherosene americano nel mercato interno russo. Bisogna ricordare, infatti, che il trasporto del cherosene sulla linea Baku-Batumi sollevò parecchie preoccupazioni tra le società petrolifere occidentali, le quali vedevano in essa una minaccia ai loro interessi e alle loro posizioni strategiche. Durante la progettazione e la costruzione della linea ferroviaria, vari funzionari di società straniere cercarono di dimostrare che i pozzi di petrolio di Baku non potevano sostenere a lungo un tale rendimento, e che quindi il progetto mancava di realistiche fattibilità.

La rapida crescita dell'industria dell'"oro nero" di Baku ha portato alla sua penetrazione attiva nei mercati mondiali. La mappa geografica che mostra le esportazioni di petrolio durante quegli anni è impressionante, soprattutto per il fatto che il petrolio azerbaijano non aveva mai raggiunto dei traguardi simili prima di allora. Nel 1886 esso veniva esportato nel Regno Unito, nell'Austria-Ungheria, nei Paesi Bassi ed in India. Nel 1887 fu esportato anche in Cina, nel 1888 in Giappone e nel 1889 sull'isola di Giava, Siam e nelle Filippine (4). Se nel 1888 la Russia rappresentava il 15,7% del totale dei paesi esportatori di cherosene verso i paesi europei, nel 1896 questa cifra si attestava già al 17,85%. Di conseguenza, la quota degli Stati Uniti scese dall'84,3% all'82,5% (5). Di notevole importanza sono i dati comparativi sulla crescita delle esportazioni del petrolio azerbaijano: dal 1877 al 1882, le esportazioni crebbero di 5 volte, e dal 1883 al 1900 di ben 13 volte (6).

La penetrazione attiva del petrolio azerbaijano verso i mercati mondiali vide un arresto all'inizio del XX secolo. La crisi economica del 1900-1903 e gli sconvolgimenti rivoluzionari in Russia ebbero infatti un impatto negativo sul settore petrolifero, generando un calo della produzione e lavorazione e, di conseguenza, esportazioni ridotte. Approfittando della situazione, la società americana "Standard Oil" costrinse gli esportatori russi a firmare un accordo nel 1904 per la ripartizione dei mercati esteri. Quest'accordo, siglato tra la "Standard Oil" e le imprese Rothschild e Nobel di Baku, pose queste ultime in una posizione decisamente svantaggiata: esse videro ridotte le loro posizioni commerciali in Europa occidentale e furono in pratica trasformate in dei piccoli fornitori per i Paesi di questa regione.

Un altro duro colpo per le esportazioni del petrolio di Baku fu inferto durante la prima guerra mondiale. Il 16 ottobre 1914 il governo ottomano chiuse gli stretti del Bosforo e dei Dardanelli, attraverso i quali veniva esportata la maggior parte del petrolio azerbaijano,

Lavori di scavo per le cisterne di stoccaggio sulle banchine della "Città Nera" (quartiere industriale di Baku). Museo Nazionale di Storia dell'Azerbaijano. Fotografia inedita



il 52,3% del petrolio diretto verso l'Europa occidentale e il 43,5% diretto verso il Medio Oriente (7). Dal 1914, questi mercati furono effettivamente persi. Gli Stati Uniti cominciarono pertanto ad assumere una posizione di predominio nei mercati tradizionali precedentemente controllati dalla Russia.

Il 1917 ha bruscamente cambiato il corso della storia: la caduta della monarchia in Russia, seguita dalla rivoluzione bolscevica, ha avuto un grande impatto sull'Azerbaijan. A seguito dell'indipendenza ottenuta nel 1918, il Paese ha cercato l'opportunità di investire nell'esportazione di combustibile. In quegli anni la linea ferroviaria Baku-Batumi era inattiva e il trasporto del petrolio venne ripreso soltanto il 12 dicembre 1918. A pochi giorni da questo evento, il 26 dicembre 1918, l'Azerbaijan e la Georgia siglarono un accordo di transito tra i due Paesi. L'accordo definiva le regole provvisorie di trasporto del petrolio dalla stazione di Dzegam delle ferrovie dell'Azerbaijan fino a quella di Saloglu, in Georgia (8). La Repubblica dell'Azerbaijan, utilizzando il territorio

Un impianto di estrazione nei pozzi petroliferi di Ramany, vicino a Baku. 1924. Museo Nazionale di Storia dell'Azerbaijan. Fotografia inedita



georgiano come zona di transito, gestiva l'esportazione del petrolio fino alle coste del Mar Nero. Tuttavia, i tentativi di poter riapparire nei mercati internazionali non ebbero successo a causa di una profonda stagnazione economica vissuta dall'industria petrolifera in quegli anni, la quale determinò un gettito negativo per tutte le esportazioni. Bisogna inoltre ricordare che il principale consumatore di petrolio azerbaijano era in quegli anni rappresentato dal mercato russo, e la cessazione delle relazioni economiche tra l'Azerbaijan e il nuovo regime sovietico aggravò ulteriormente la crisi del settore petrolifero. Le esportazioni verso l'Europa occidentale non potevano competere con i redditi derivanti dalla vendita del petrolio alla Russia.

Nel mese di aprile del 1920, l'Azerbaijan cessò di esistere come repubblica indipendente a seguito dell'invasione del Paese da parte della Russia sovietica, la quale assunse il controllo della sua principale fonte di ricchezza naturale. La conquista di Baku fu per i sovietici soltanto uno dei molti fattori che permisero loro di superare quel periodo tragico e pieno di devastazioni. L'"oro nero" di Baku, infatti, cominciò a divenire per la Russia uno dei maggiori prodotti da esportazione, un mezzo per ottenere dividendi politici ed un fattore importante per stabilire rapporti economici con l'Europa occidentale e con gli Stati Uniti. Possiamo dare una breve occhiata alle cifre per comprendere appieno quanto beneficio abbia portato alla Russia sovietica il commercio del petrolio azerbaijano. Se nel 1913 la Russia esportava petrolio e combustibile liquido sintetico per un importo pari a 175,8 milioni di rubli, nel 1918 questa cifra era scesa a 331 mila rubli e nel 1919 a 3 mila. Nel 1920 l'importo salì di nuovo a quota 38 mila rubli (9).

I Paesi europei, e in particolare la Gran Bretagna, avvertirono in quegli anni un aumentato bisogno di combustibile e tentavano di eliminare la propria dipendenza del petrolio importato dagli Stati Uniti. Allo stesso tempo, anche gli americani ricercavano contatti con il governo sovietico. Nel maggio del 1920, la "Standard Oil" intraprese delle trattative col rappresentante dell'Unione Sovietica a Londra, L.Krasin, con l'obiettivo di dichiararsi interessati alla possibilità di ottenere forniture di benzina, cherosene e combustibile per le navi attraverso il porto di Batumi. Krasin propose come condizione la concessione di aiuti per la riorganizzazione della ferrovia transcaucasica e l'invio di vagoni merce e di locomotive (10).

Pozzi petroliferi di Baku negli anni '20. Museo Nazionale di Storia dell'Azerbaijan. Fotografia inedita



Dopo la conquista della Georgia da parte della Russia Sovietica nel Febbraio del 1921, e quindi col possesso del porto di Batumi, le esportazioni dei prodotti petroliferi furono facilitate. Nel 1921, il presidente della società "Azneft", A.Serebrovsky, raggiunse Istanbul viaggiando sul piroscafo "Georgia". Portava con sé 125 tonnellate di olio lubrificante, il quale venne immediatamente acquistato da una società francese per 1 miliardo di rubli. Serebrovsky iniziò poco dopo ad acquistare materiali provenienti dall'Italia e da altre imprese straniere. Egli era solito ricordare in seguito di come concretizzò questi acquisti pagando in anticipo e senza aver neanche guardato le merci. Serebrovsky riuscì a procurarsi attrezzature, abbigliamento, calzature e vari altri prodotti. Quest'operazione era stata resa possibile grazie alla migliore situazione presente in quegli anni: il petrolio di Baku, infatti, proprio allora entrava in scena nel mercato globale, nello stesso momento in cui l'Europa cercava di sganciarsi dalla "Standard Oil" americana e dalla "Shell" britannica. Come sottolineava A.Serebrovsky stesso in una delle sue interviste: "... era politicamente molto importante per i Paesi europei avere una mano libera, in modo da poter commerciare con noi per proprio conto, e di sbarazzarsi dalla tutela dei due giganti gruppi industriali."

Dall'ottobre del 1921 al settembre del 1922 furono esportate 27.536 tonnellate di petrolio e derivati in Gran Bretagna e 4374 tonnellate in Germania (11). Le esportazioni del petrolio di Baku crescevano costantemente. Se dal dicembre 1921 al maggio 1922 furono esportate soltanto 43.596 tonnellate di prodotti petroliferi, nei sei mesi successivi si raggiunse già quota 95,977.5 tonnellate. Nell'anno fiscale 1921-1922, i proventi netti da esportazioni di petrolio furono pari a 44,269 milioni di rubli, una cifra sedici volte superiore ai ricavi ottenuti nei primi nove mesi del 1921. La crescita del numero dei mercati nei quali furono esportati i prodotti petroliferi corrispose sempre con una crescita del gettito medio del petrolio estratto a Baku. Se nel biennio 1921-1922 i prodotti petroliferi erano esportati in cinque paesi, già nel biennio del 1922-1923 il numero di paesi era salito a tredici (12).

Fu, quindi, proprio il petrolio di Baku la fonte di approvvigionamento e di scambio primaria per l'economia dell'Unione Sovietica. 🌟

BIBLIOGRAFIA

1. *Azərbaycan nefti*. Bakı, 2010, c. 24.
2. *Там же*, c.30.
3. Ергин Д. Добыча. Всемирная история борьбы за нефть, деньги и власть. Москва, 1999 // [http:// ek-lit.narod.ru](http://ek-lit.narod.ru).
4. İsmayilov M., İbrahimov M. *Azərbaycan neft sənayesinin inqilabaqədərki tarixi*. Bakı, 1991, s.109.
5. Ахундов Б.Ю. *Монополистический капитал в дореволюционной бакинской нефтяной промышленности*. М., 1959, с.159.
6. Мурадалиева Э.Б. *Становление Баку как мирового центра нефтепромышленности (последняя четверть XIX века) / Azərbaycanca neft sənayesinin tarixinə dair I Beynəlxalq konfransın materialları*. Bakı, 1996, s.27.
7. Алияров С.С. *Нефтяные монополии в Азербайджане в период первой мировой войны*. Баку, 1974, с.19.
8. *Азербайджанская Демократическая Республика*. Баку, 1998, с.209.
9. *Внешняя торговля СССР за 1918-1940 гг. Статистический сборник*. М., 1960, с.45.
10. *Документы внешней политики СССР*. Т.2. Москва, 1958, с.552.
11. *Внешняя торговля СССР...* с.449, с.520.
12. Алиев А.П. *История борьбы против капиталистических нефтяных монополий и выхода советской нефти на мировой рынок (1920-1937 годы)*. Автореф. дисс... докт.ист.наук. Баку, 1960, с.2, 24.