

Д 13
056

П. В. Оль.

РУССКАЯ НЕФТЬ

И ЕЯ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ.

ИЗДАНИЕ РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА

„М О Р Е“.

Вас. Остр., 4 лин., № 17.



С.-Петербургъ.

*Экономическая Типо-Литографія, В. О., 14 л., д. № 5.
1905.*

201424
056

В. В. Оль
W+

П. В. Оль.

ПРОВЕРЕНО
2000 г.

РУССКАЯ НЕФТЬ

И ЕЯ

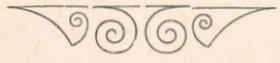
ГОСУДАРСТВЕННОЕ

ЗНАЧЕНИЕ.

ИЗДАНИЕ РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА

„М О Р Е“.

Вас. Остр., 4 лин., № 17.



С.-Петербургъ.
Экономическая Типо-Литографія, В. О., 14 л., д. № 5
1905.



Дозволено цензурою. Спб. 31 Августа 1905 г.

СПбГУ



ПРЕДИСЛОВИЕ.

Автор настоящего исследования четырнадцать лет тому назад указывал на надвигающуюся опасность захвата нефтяной промышленности иностранцами и на ее монополизацию в частных руках, и предлагал ради устранения этой опасности монополизировать нефтяное дело правительству. Это позволило бы разрешить вопрос снабжения России горючем независимо от ввоза такового из-за границы.

Старое правительство оказалось несостоятельным охранить интересы русского народа и к началу великой мировой войны большая часть русской промышленности оказалась захваченною международным капиталом в том числе и нефтяная промышленность. Этому захвату промышленности международным капиталом содействовали наши частные банки, руководимые ставленниками международного капитала. Результатом захвата нашей промышленности международным капиталом явилось искусственное сокращение или удержание роста производительности тех отраслей промышленности, которые оказались захваченными международным капиталом и монополизированными в его руках.

Ярким примером такого сокращения производства служит наша нефтяная промышленность, а искусственного задержания роста—наша каменноугольная промышленность.

Из нижеследующей таблицы усматривается сокращение роста добычи нефти, начавшееся вскоре за проникновением в нее иностранных капиталов, и его последствие в виде стремительного роста цены на нефть.

	Приток иностранных капиталов в нефтяную промышлен. в милл. руб.	Добыча нефти в милл. пуд.		Цены в Баку.	
		В Бакин. районе.	Всего в России.	Нефти.	Нефтян. остатков.
1886 г.	0	115,0	115,0	—	—
1891 г.	0	275,0	275,0	3,3	3,3
1895 г.	4,5	377,0	377,0	6,1	6,1
1896 г.	1,2	386,0	403,2	7,8	7,7
1897 г.	11,4	422,0	449,8	7,7	8,2
1898 г.	36,6	486,0	503,9	9,8	10,7
1899 г.	21,6	525,0	550,4	13,7	13,1
1900 г.	14,6	600,0	631,1	15,7	16,9
1901 г.	7,7	671,0	706,3	8,1	9,6
1902 г.	0,6	636,0	670,5	6,7	7,7
1903 г.	7,5	597,0	630,2	8,9	8,8
1904 г.	2,4	625,0	656,4	15,2	15,2
1905 г.	20,3	410,0	457,2	15,4	17,0
1906 г.	6,2	448,8	492,5	25,0	29,0
1907 г.	0,1	477,6	521,2	28,0	29,0
1908 г.	0,9	474,1	530,3	21,6	24,0
1909 г.	10,1	502,5	562,1	21,0	22,0
1910 г.	59,6	502,1	585,3	15,0	16,0
1911 г.	37,1	461,9	556,0	21,7	22,0
1912 г.	48,4	478,3	569,1	34,8	35,0
1913 г.	45,7	430,1	566,1	42,3	41,0
1914 г.	33,7	435,3	561,0	40,3*)	38,1*)

Приток иностранных капиталов в нефтяную промышленность в 1898, 1899 и 1900 гг. не мог оказать влияния на увеличение добычи нефти так как эти капиталы были употреблены в большей части на приобретение уже существо-

*) Средняя цена до начала войны т. е. за первые 7 месяцев.

вавших крупных русских нефтяных предприятий по высоким ценам, а не на создание новых нефтяных предприятий. Понижение цен на нефть в 1901 и 1902 гг., сильно возросших с 1895 г., благодаря усиленному спросу на горючее, со стороны железных дорог и промышленности, произошло отчасти вследствие усиленной добычи нефти, а отчасти вследствие перехода значительного числа железных дорог с нефтяного отопления на угольное вследствие сильного возвышения цен на нефтяные остатки в 1899, 1900 и 1901 г.г. Это понижение цен вызвало сокращение добычи нефти в 1902, 1903 и 1904 г., благодаря чему цены на нефть вновь сильно повышаются и достигают почти уровня 1900 г. Разгром бакинской нефтяной промышленности в 1905 г. приводит к дальнейшему огромному сокращению добычи нефти и цена на нее возрастает до 25 коп. в 1906 г. С восстановлением бакинских нефтяных промыслов возрастает в 1907, 1908, 1909 и 1910 г.г. добыча нефти и цены на нее постепенно понижаются до 15 коп. в 1910 г. С 1910 г. начинается опять усиленный приток иностранных капиталов в нашу нефтяную промышленность и таковая окончательно монополизирована в руках международного капитала *); вместе с этим с одной стороны происходит сокращение добычи нефти, а с другой такое-же повышение цен на нефть до небывалой до тех пор высоты.

Монополизация донецкой каменноугольной промышленности в руках международного капитала, посредством «Продугля» **), начавшего свою деятельность в 1906 г., ознаменовалась сокращением добычи каменного угля со второй половины 1907 г., а также запасов каменного угля на рудниках, как это усматривается из нижеследующей таблицы:

*) См. «финансовые перспективы» П. Оль «Новый Экономист» №№ 33—4 от 26-го Августа 1918 г.

**) См. «Развитие промышленности на иностранные капиталы» П. Оль. — «Вечернее Время» №№ 1557 и

	Добыча кам. угля		Запасы кам. угля на рудниках.			Цены рядо- вого кам. угля на рудниках. В коп. за пуд.	
	В милл. пуд.		В милл. пуд.	В % от годовой добычи.	В днях добычи.		
1901 г.	611,6	—	34,9	5,7	20,8	7,0	
1902 г.	580,3	—	—	—	—	7,0	
1903 г.	646,8	—	18,8	2,9	10,6	6,6	
1904 г.	710,8	—	—	—	—	7,1	
1905 г.	700,8	—	—	—	—	7,6	
1906 г.	805,8	—	—	—	—	9,2	
1907 г.	935,2	{	460,7	69,4	5,3	19,3	7,8
			474,5	39,8	2,8	10,2	8,1
1908 г.	959,9	—	41,2	4,3	15,7	8,7	
1909 г.	927,0	—	38,6	4,2	15,3	7,9	
1910 г.	868,9	—	29,4	3,3	12,0	8,2	
1911 г.	1.033,4	—	16,8	1,6	5,8	8,9	
1912 г.	1.033,6	—	19,7	1,8	6,6	9,2	
1913 г.	1.268,3	—	24,3	1,9	6,9	11,6	
1914 г.	1.371,6	—	40,5	2,9	10,6	12,7	

Соответственно с сокращением добычи угля и его запасов на рудниках цены на уголь начинают подниматься ко второй половине 1907 г., некоторое понижение цен на уголь в 1909 г. вследствие конкуренции нефтяных остатков вызывает дальнейшее сокращение добычи угля в 1909 и 1910 г. г. и сокращение запасов на рудниках с двух-недельной выработки всего лишь до шестидневной!

Политика международного капитала по сокращению добычи горючего в России ради поднятия цен до небывало высокого уровня, в целях получения наибольшей прибыли, породила в России еще за два года до войны нефтяной и каменноугольный голод. Этот голод поставил нашу промышленность и транспортное дело в крайне затруднительное по-

ложение. Производительные силы русского народа не могли развиваться в тех размерах, как этого требовали интересы государства и народа. В результате мы оказались не подготовленными к войне и лишенными возможности мобилизовать и мелиторизовать нашу промышленность в тех размерах, как это требовалось мировой войной.

Для выхода из нашего настоящего финансового и экономического оскудения необходимо наконец начать работать, не покладая рук, а для этого прежде всего требуется горючее. Для этого нужно приложить все усилия чтобы возстановить нашу каменноугольную и нефтяную промышленность, не допуская в нее проникновения иностранных капиталов, дабы оградить ее от монополизации вновь в руках международного капитала, преследующего лишь свои узкокорыстные интересы и нисколько не заботящегося о развитии производительных сил русского народа и о его благоденствии.

П. Оль.

ИСПРАВЛЕНИЯ.

На стр. 62.

нефтяной налогъ 6

отъ 11—14 коп.

Стоимость пуда керосина при средней цѣнѣ нефти въ 13 коп.

На стр. 100.

Черезъ Н.-Новгородъ		Черезъ Ярославль.		Черезъ Саратовъ.		
Орѣхово.	Богородскъ.	Люберцы.	Егорьевскъ.	Грязань.	Данковъ.	Козловъ.
			368	621		
			14,0	14,0		
			1,75	1,75		
			0,25	0,25		
			0,75	0,75		
			6,00	2,00		
			6,81	9,60		
			0,52	0,52		
			30,68	28,82		
			15,34	14,41		

На стр. 101.

На 15-й строкѣ сверху вмѣсто «разницы» — границы.

Оглавление.

Часть первая.

Наше нефтяное хозяйство.

	Стр.
I. Роль русской нефти на международномъ рынкѣ.	1
II. Монополизация русскаго нефтянаго дѣла иностранцами.	21
III. Хищническое хозяйство	25
IV. Усиленная выработка мазута	30
V. Сокращеніе выгонки керосина	34
VI. Поощреніе вывоза керосина въ ущербъ русскимъ потребителямъ	37
VII. Возрастающій заграничный спросъ на русскій керосинъ.	42
VIII. Громадныя прибыли экспортеровъ въ ущербъ русскому народному хозяйству	48
IX. Неспособность нашихъ нефтепромышленниковъ въ дѣлѣ организаціи вывоза	52
X. Переплаты казны за нефтяное топливо.	58
XI. Желательныя мѣры Правительства	60
XII. Результатъ сосредоточенія нефтянаго дѣла въ рукахъ казны.	62

Часть вторая.

Вопросъ о замѣнѣ въ прибалтійскомъ районѣ англійскаго угля русскимъ топливомъ.

I. Проекты замѣны англійскаго угля русскимъ углемъ	75
II. Замѣна угля нефтяными остатками и обратно	91
III. Нефтепроводъ для доставки въ Петербургъ сырой нефти.	104
IV. Трубопроводъ для доставки въ Петербургъ мазута.	112
V. Жертвы казны	116
VI. Заключение	123
Приложенія	125

Русская нефть и ея государственное значеніе.

Часть первая.

НАШЕ НЕФТЯНОЕ ХОЗЯЙСТВО.

I. Роль русской нефти на международномъ рынкѣ.

Сильное и рѣзкое повышеніе цѣнъ на керосинъ въ Баку въ концѣ 1903 г. было вызвано появленіемъ на бакинскомъ нефтяномъ рынкѣ американцевъ въ качествѣ покупателей готоваго продукта. Съ конца Сентября (29-го числа) по 19-е Ноября цѣна на керосинъ въ Баку болѣе чѣмъ удвоилась, а именно съ $15\frac{1}{2}$ коп. поднялась до 35 коп. За то же время цѣны на керосинъ въ Лондонѣ поднялись:

	30-го Сентября.		18-го Ноября.	
	пен.	коп.	пен.	коп.
Для русскаго керосина съ	$5\frac{1}{6}$	$87\frac{1}{8}$	до $7\frac{1}{16}$	$121\frac{1}{2}$ ¹⁾
„ американск. „ „	$6\frac{15}{16}$	123	„ $7\frac{11}{16}$	$136\frac{1}{4}$

Такое сильное повышеніе цѣнъ на керосинъ въ Лондонѣ, въ особенности на русскій, и обращеніе американцевъ къ бакинскому нефтяному рынку для покупки крупныхъ партій керосина,—что вызвало еще болѣе сильное повышеніе цѣнъ въ Баку, чѣмъ въ Лондонѣ,—обусловливалось сокращеніемъ привоза керосина изъ Америки, вслѣдствіе истощенія главныхъ нефтеносныхъ площадей

¹⁾ См. „Нефтяное Дѣло“ за 1905 г. № 6. Статью „Нефтяная промышленность Соединенныхъ Штатовъ за 1904 годъ“ и „Вѣстникъ Финансовъ“ №№ 38, 39, 40 и 41 за 1903 г. Статью „Обзоръ міровой нефтяной промышленности за 1902 годъ“.

съ одной стороны, и возрастающаго міроваго спроса на керосинъ, съ другой. Истощеніе главныхъ нефтеносныхъ площадей въ Сѣв.-Ам. Соед. Шт. ясно подтверждается статистическими данными о добычѣ нефти съ означенныхъ площадей.¹⁾

За послѣднія шесть лѣтъ добыча нефти на двухъ главныхъ нефтеносныхъ площадяхъ, на Пенсильванской и Лимско-Индіанской, представляется, по отчетамъ нефтепроводныхъ станцій, въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Пенсильванская площадь. (в ъ б а р е л я х ъ).	Лимско- Индіанская площадь.	Итого.
1899 . .	33.068.356	20.225.356	53.293.712
1900 . .	36.295.433	21.758.750	58.054.183

¹⁾ Добыча нефти во всѣхъ Соединенныхъ Штатахъ за послѣднія шесть лѣтъ составляла:

Названіе штатовъ.	Назв. сорт. нефти.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.
Нью - Йоркъ, Пенсильванія, Зап. Виргинія, Юго-Восточный Огайо, Кентук- ки и Тенесси.	Пенсильван- ская.	33.068	36.295	33.618	32.019	31.557	31.480
	Сѣверо-Западн. Огайо, (или Ли- ма) и Индіана.	20.225	21.759	21.933	23.358	24.080	24.666
Канзасъ, Коло- радо и др.		460	392	639	766	1.155	6.500
	Итого нефти пригодной для выдѣлки кero- сина.	53.753	58.446	56.190	56.143	57.192	62.646
Калифорнія, Те- хасъ и Луизиана	Нефтяное топ- ливо.	3.311	5.160	13.180	32.616	43.256	56.500
Разн. Штаты.	Разные сорта.	6	14	18	7	12	12
	всего . . .	57.070	63.620	69.388	88.766	100.460	119.158

При огромномъ ростѣ добычи за послѣднія шесть лѣтъ, добыча нефти, пригодной для выдѣлки керосина, съ 1900 г. по 1903 г. не только не увеличивается, но даже сокращается и только въ 1904 г. даетъ увеличеніе противъ 1900 г. на 4.200 тыс. барелей, или на 7.3%. Это увеличеніе происходитъ за счетъ добычи нефти въ Канзасѣ и Колорадо; но нефть, добываемая въ этихъ штатахъ, по своимъ качествамъ уступаетъ не только пенсильванской, но и лимской. Большая же часть нефти, добываемой въ Техасѣ и Калифорніи, идетъ на топливо, и только изъ меньшей части тexasской нефти вырабатываются смазочныя и соляровыя масла, нефтяная смола и другіе остатки отъ переработки нефти.

1901 . . .	33.618.171	21.933.379	55.551.550
1902 . . .	32.018.787	23.358.626	55.377.413
1903 . . .	31.557.673	24.080.264	55.637.937
1904 . . .	31.480.170	24.665.508	56.145.678

Все время -возраставшая до 1900 г. добыча нефти начинает затѣмъ замѣтно сокращаться, приче́мъ это сокраще́нiе происходитъ цѣликомъ за счетъ уменьше́нiя добычи на Пенсильванской площади, которая по высокимъ качествамъ своей нефти стоитъ значительно выше всѣхъ прочихъ площадей. Добыча нефти на Пенсильванской площади съ 1900 г. по 1903 г. уменьшилась на 4.737.760 барелей, или на 13.1%. Сокраще́нiе добычи нефти на этой площади компенсируется до нѣкоторой степени продолжающимся еще ростомъ добычи на Лимско-Индiанской площади; но этого роста далеко недостаточно, и общая добыча обѣихъ площадей даетъ въ общемъ за то же время уменьше́нiе на 2.416.246 барелей, или на 4.16%. Увеличенiе добычи нефти на Лимско-Индiанской площади обусловливается исключительно ростомъ на Индiанской площади, тогда какъ добыча нефти на Лимской площади также очень замѣтно уменьшается, какъ это усматривается изъ слѣдующей таблицы:

Годы.	Лимская площадь. (въ бареляхъ).	Индiанская площадь.
1903 . . .	14.839.853	9.186.411
1904 . . .	13.350.508	11.315.600
	— 1.543.345	+ 2.128.589

Это уменьше́нiе добычи нефти прiобрѣтаетъ еще большее значе́нiе при ознакомленiи съ ходомъ буровыхъ работъ. Сравненiе буровыхъ работъ на Пенсильванской площади за послѣднiя шесть лѣтъ даетъ слѣдующую картину:

Годы.	Число закончен- ныхъ скважинъ.	Число сухихъ скважинъ.	Число сухихъ скважинъ въ %.
1899. . .	8.752	1.908	21.8
1900. . .	8.845	2.161	24.4
1901. . .	7.710	2.116	27.4
1902. . .	7.721	2.131	27.5
1903. . .	8.472	2.214	26.1
1904. . .	8.864	2.383	26.8

Увеличенiе процентнаго отноше́нiя сухихъ скважинъ ясно указываетъ на истоще́нiе нефтеносной площади. Рядомъ съ дви-

женіемъ процентнаго отношенія сухихъ скважинъ наблюдается также сильное пониженіе производительности скважинъ. Такъ съ начала 1893 года суточная производительность каждой продуктивной скважины съ 55 барелей понизилась къ Январю 1902 г. до 14.5 барелей, къ концу послѣдняго до 12.7 барелей и къ концу 1904 г. до 11.3 барелей. Первоначальная производительность каждой продуктивной скважины въ 1903 г. составляла 11.7 барелей, а въ 1904 г. 10.9 барелей.

Ходъ буровыхъ работъ на Лимской площади за послѣдніе четыре года представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Число закончен- ныхъ скважинъ.	Число сухихъ скважинъ.	Число сухихъ скважинъ въ %.
1901 . .	3.105	298	9.6
1902 . .	3.528	282	8.0
1903 . .	4.072	299	7.4
1904 . .	3.131	233	7.4

Пониженіе процента сухихъ скважинъ съ 9.6% до 7.4% значительно отстаетъ отъ другихъ фактовъ, указывающихъ на истощеніе этой нефтяной площади. Такъ суточная производительность каждой продуктивной скважины съ начала 1893 г. понизилась съ 60.3 барелей до 14.8 барелей въ началѣ 1902 г. и до 11.0 барелей въ концѣ 1904 г. Первоначальная производительность каждой продуктивной скважины въ 1903 г. составляла 13.2 барелей, а въ 1904 г. 8.0 барелей.

На Индіанской площади ходъ буровыхъ работъ за послѣдніе три года представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Число закончен- ныхъ скважинъ.	Число сухихъ скважинъ.	Число сухихъ скважинъ въ %.
1902 . .	2.939	443	15.1
1903 . .	3.686	376	10.2
1904 . .	3.766	400	10.6

Но и на этой площади наблюдается сильное пониженіе производительности каждой продуктивной скважины. Такъ въ началѣ эксплоатаціи означенной площади, которая началась лишь въ 1893 г., нерѣдко встрѣчались скважины съ суточной производительностью свыше 100 барелей, къ концу же 1904 г. суточная производительность продуктивной скважины составляла 22.5 барелей.

Несмотря на то, что въ послѣдніе два года велись усиленные

работы по бурению, вследствие чего число всѣхъ законченныхъ скважинъ, составлявшее въ 1903 г. 16.230, а въ 1904 г. 15.761, превышало наибольшее до тѣхъ поръ годовое число законченныхъ скважинъ — а именно 14.981 скважину въ 1900 г. — на 1249 и 780 скважинъ,—добыча нефти тѣмъ не менѣе въ 1903 и 1904 г.г. была менѣе таковой въ 1900 г. на 4% слишкомъ.

Вслѣдствіе сокращенія добычи нефти на главныхъ площадяхъ, а также возрастающаго потребленія, запасы нефти въ странѣ въ теченіе 1902 г. уменьшились, причемъ это уменьшеніе для пенсильванской нефти составляло 3,3 мил. барелей, или 36,4 %, ¹⁾ а для лимской 704.000 барелей, или 4%. Это сокращеніе запасовъ нефти и заставило американцевъ обратиться за покупками керосина въ Баку, чтобы не потерять своего господства на мировомъ нефтяномъ рынкѣ. Встрѣтивъ сильное повышеніе цѣнъ на керосинъ въ Баку, американцы неизбежно придуть къ заключенію о необходимости приобрести нефтяные промыслы на Апшеронскомъ полуостровѣ, дабы имѣть возможность пополнять недостатокъ въ готовомъ продуктѣ на мировомъ рынкѣ изъ своихъ собственныхъ средствъ, безъ обращенія къ какимъ либо инымъ производителямъ керосина, такъ какъ только при такой постановкѣ дѣла они могутъ сохранить господство на мировомъ рынкѣ. Постигнувъ эту истину, могущественный „Standard“ не остановится ни передъ какими затратами, чтобы сохранить свое господство, и мы въ скоромъ времени увидимъ, что бакинскія нефтеносныя земли окажутся въ его рукахъ. Будетъ ли это достигнуто посредствомъ скупки акцій различныхъ нефтепромышленныхъ предпріятій, какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ, или посредствомъ приобретенія нефтеносныхъ земель отъ казны на торгахъ прямо, или черезъ подставныхъ лицъ, или тѣмъ и другимъ способомъ—безразлично. Тотъ и другой способъ, при огромныхъ средствахъ „Standard'a“, въ самое короткое время обезпечить его бакинскими нефтеносными землями и еще болѣе укрѣпить его могущество. Что наши нефтепромышленники не устоятъ передъ американскими деньгами—едва ли можно сомнѣваться. Стоитъ лишь вспомнить Шибяевыхъ, Цовьяновыхъ, Арафеловыхъ, Будаковыхъ, Тагировыхъ и другихъ. Съ проникновеніемъ „Standard'a“ въ Баку явится опас-

¹⁾ Въ началѣ года запасы пенсильванской нефти составляли 9 мил. барелей, а къ концу года лишь 5,7 мил. барелей.

ность для русскаго народа увидать русское нефтяное дѣло монополизированнымъ въ еврейско-иностранныхъ рукахъ.

Что монополизация русской нефти въ рукахъ „Standard'a“ не есть лишь одна фантазія автора данной записки, тому служить подтвержденіемъ слѣдующая статья изъ № 20 „Нефтянаго Дѣла“ за 1903 г.: „Попытка привлечь „Standard Oil Company“ къ активному участию въ русской нефтяной промышленности“:

„Въ послѣднемъ полученномъ нами номерѣ лондонскаго журнала „Petroleum Review“ отъ 30/18 октября, мы находимъ сенсационное сообщеніе о сдѣланномъ однимъ изъ видныхъ представителей бакинской нефтепромышленности предложеніи американскому Standard'у принять активное участіе въ русской нефтяной промышленности. Въ отдѣльной редакціонной замѣткѣ названный журналъ, обращая вниманіе своихъ читателей на помѣщаемый далѣе полный текстъ сдѣланнаго предложенія, предупредительно констатируетъ, что это обстоятельство не имѣетъ ничего общаго съ циркулирующими въ Лондонѣ слухами, въ связи съ которыми упоминаются имена „Русскаго О-ва для добыванія нефти и жидкаго топлива“ и „Бакинскаго общества русской нефти“. Далѣе журналъ высказывается отрицательно по отношенію къ идеѣ автора проекта относительно формы, подъ которой долженъ выступить Стандардъ въ Россіи, полагая, что послѣдній ни въ какомъ случаѣ не согласится дѣйствовать въ Россіи иначе, какъ подъ своимъ именемъ. По мнѣнію журнала, Стандардъ болѣе склоненъ покупать русское масло на рынкѣ, чѣмъ приобретать въ Россіи нефтеносныя земли, керосиноочистительные заводы и проч., и несомнѣнно, что шаги, сдѣланные недавно Standard Oil Company для покупки приблизительно 200.000 тоннъ русскаго освѣтительнаго масла въ Баку, указываютъ на то, что это общество только такимъ путемъ намѣрено пополнять ущербъ, причиняемый сокращеніемъ добычи пенсильванской нефти.

„Оставляя всецѣло на отвѣтственности цитируемаго лондонскаго журнала достовѣрность сообщенія и подлинность предложеннаго Standard'у проекта, мы приводимъ въ слѣдующемъ цѣликомъ этотъ интересный документъ въ томъ видѣ, какъ онъ напечатанъ въ „Petroleum Review“.

„Проектъ участія „Standard Oil Company“ въ русской нефтяной промышленности“.

„Цѣль настоящаго проекта предложить вамъ принять широкое участіе въ общемъ ходѣ нефтяной промышленности въ Россіи.

Въ самомъ началѣ это участіе само по себѣ не можетъ предоставить вамъ преобладающаго вліянія въ этой промышленности, но въ связи съ дополнительнымъ частнымъ соглашеніемъ съ небольшою группой крупныхъ мѣстныхъ фирмъ (всего четыре или пять), если онѣ тогда останутся еще независимыми, вы вполне можете обезпечить за собою господство въ нашей нефтепромышленности, и наша нефтепромышленность, которая по добычѣ нефти является богатѣйшей на земномъ шарѣ, достигнетъ того желаемаго единенія, которое сдѣлается неисчерпаемымъ источникомъ благосостоянія для всѣхъ фирмъ и лицъ, заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ. Такая цѣль вполне осуществима въ промышленности, объектомъ которой является продуктъ первой необходимости въ жизни и потребляемый въ такихъ огромныхъ количествахъ.

„Я не сомнѣваюсь въ томъ, что, благодаря занимаемому вами господствующему положенію въ міровой нефтепромышленности, колоссальное развитіе русской нефтедобывающей промышленности на Кавказѣ не могло не обратить на себя ваше вниманіе, и несомнѣнно также, что вы при помощи наиболѣе компетентныхъ лицъ исчерпали всѣ средства, необходимыя для всесторонняго изученія этой промышленности со всѣхъ интересующихъ васъ точекъ зрѣнія.

„Хотя отсутствіе до сихъ поръ вашего участія въ нашей промышленности и можетъ свидѣтельствовать о томъ, что вы находите это невыгоднымъ, или быть можетъ невозможнымъ, я все-таки хочу предложить вамъ мой проектъ, будучи вполне увѣреннымъ въ успѣшности его выполненія.

„Я знаю, что многое, о чемъ трактуется въ моемъ проектѣ, не является для васъ чѣмъ-нибудь новымъ или неизвѣстнымъ, но, въ цѣломъ, проектъ имѣетъ цѣлью разъяснить вамъ нѣкоторыя вещи и убѣдить во многомъ.

„Я полагаю, что причина, удерживающая васъ отъ участія въ нашей промышленности, лежитъ вѣроятно въ томъ, что наши законы въ принципѣ противъ всякихъ формъ трэстовъ, и что одного только подозрѣнія иностраннаго общества въ принадлежности къ трэсту достаточно для того, чтобы вызвать враждебныя мѣры противъ такого общества, для каковой цѣли не требуется никакихъ новыхъ законодательныхъ мѣръ — распоряженіе министра, какъ временная мѣра, вполне достигаетъ въ такихъ случаяхъ своей цѣли.

„Это обстоятельство въ самомъ дѣлѣ существенной важности; я обратилъ на этотъ предметъ особенное вниманіе и съ него начинаю свои разсужденія.

„Не зная вашихъ взглядовъ на торговыя предпріятія въ Россіи и на относящіеся сюда русскіе законы, я долженъ предположить, что они не отличаются отъ взглядовъ, раздѣляемыхъ дѣловыми людьми въ Лондонѣ, и съ цѣлью наиболѣе полного выясненія важныхъ преимуществъ моего проекта, я намѣренъ показать здѣсь всѣ недостатки англійскаго способа дѣйствія въ связи съ русской нефтепромышленностью.

„Всѣ функционирующія здѣсь англійскія общества (числомъ 5), съ капиталомъ приблизительно въ 3.500.000 фунт. стерл., зарегистрированы въ Лондонѣ, получивъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ разрѣшеніе русскаго правительства открыть дѣйствія въ Имперіи. Эти разрѣшенія, отличающіяся въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ отъ предоставляемыхъ русскимъ обществамъ разрѣшеній, содержатъ два главныхъ пункта, 4 и 11, которые я цитирую въ слѣдующемъ:

„4. „Движимое и недвижимое имущество, принадлежащее компаніи на російской территоріи, а также и всѣ причитающіеся компаніи платежи, обращаются на удовлетвореніе вытекающихъ изъ операцій въ Россіи обязательствъ, предпочтительно передъ другими обязательствами“.

„Этотъ параграфъ ставитъ въ крайне невыгодное положеніе тѣ компаніи, которыя выпустили облигаціи, а параграфъ 11-й ставитъ вообще въ неопредѣленное положеніе всѣ компаніи, со всѣмъ ихъ капиталомъ, вложеннымъ въ недвижимую собственность. Параграфъ этотъ гласитъ слѣдующее:

„11. „Русское правительство оставляетъ за собою право, во всякое время и по собственному благоусмотрѣнію, взять обратно данное разрѣшеніе на производство операцій въ Россіи, и потребовать пріостановки этихъ операцій безъ всякихъ объясненій причинъ такого дѣйствія“.

„Практическое значеніе вышеприведеннаго параграфа то, что компаніи, вложившія свои капиталы въ иностранномъ государствѣ, дѣлали это не на основаніи увѣренности въ защитѣ твердыхъ законовъ такой страны, но въ слѣпой вѣрѣ, что хотя эта страна и оставила за собою право взять обратно предоставленное разрѣшеніе, когда бы она ни сочла это необходимымъ, и

безъ всякихъ объясненій причинъ, но прибѣгать къ этому праву она не станетъ.

„Несомѣнно, русское правительство не воспользуется этимъ правомъ безъ вѣсскихъ къ тому поводовъ, но, съ другой стороны, при томъ вниманіи, которое всѣ правительства оказываютъ развитію международной торговли, возникновеніе политическихъ осложненій на почвѣ торговыхъ договоровъ между извѣстными государствами является далеко не невѣроятнымъ.

„Къ тому же, при всемъ покровительствѣ, оказываемомъ русскимъ правительствомъ нашей такъ называемой „молодой промышленности“, нельзя ручаться за то, что взгляды въ высшихъ сферахъ нашего финансоваго управленія будутъ направлены на тѣ-же пути къ развитію эксплуатаціи нефтяныхъ богатствъ страны, какъ прежде.

„Помимо опасеній, вытекающихъ изъ вышесказаннаго, существуетъ много другихъ затрудненій, съ которыми приходится встрѣчаться иностраннымъ компаниямъ въ своихъ торгово-промышленныхъ операціяхъ въ Россіи, только благодаря тому, что эти компании иностраннаго происхожденія. Но не вдаваясь въ излишніи подробности, замѣчу лишь, что всѣ эти затрудненія, какого бы рода они не были, устраняются вполне законнымъ, удобнымъ и удовлетворительнымъ путемъ, а именно дѣйствіемъ подъ русскимъ флагомъ, въ качествѣ русской акціонерной компании съ акціями на предъявителя.

„Этотъ способъ былъ весьма благоразумно использованъ парижскимъ домомъ Ротшильда, нефтяныя предпріятія котораго въ Баку составляютъ русское акціонерное общество, функционирующее подъ фирмой „Каспійско - Черноморскаго О-ва“. Два-три года тому назадъ тотъ-же домъ Ротшильда основалъ въ Россіи второе русское общество, подъ фирмой о-ва „Мазутъ“, которое помѣщаетъ на внутреннихъ рынкахъ около 30% всего потребленія жидкаго топлива и керосина.

„Я такъ долго остановился на этомъ способѣ вести промышленное дѣло въ Россіи, т. е. организациі предпріятія подъ именемъ русскаго общества съ акціями на предъявителя потому, что идея моего проекта основана главнымъ образомъ на этомъ фундаментѣ, и затѣмъ, дабы способствовать объединенію русской нефтяной промышленности, оставаясь въ то же время подъ прикрытіемъ и, если не совсѣмъ, то отчасти, неуязвимымъ по отно-

шенію къ тормозящимъ дѣятельность иностранныхъ обществъ законамъ.

„Въ подкрѣпленіе основательности вышеприведеннаго способа, т. е. необходимости помѣщенія иностранцами своихъ капиталовъ въ русскихъ обществахъ, вмѣсто иностранныхъ, русскимъ правительствомъ лишь допущенныхъ къ дѣятельности въ Россіи, я обращаю вниманіе на одно важное обстоятельство, а именно, что парижскій Ротшильдъ, знавшій Россію уже давно, отдалъ предпочтеніе послѣднему способу веденія своихъ дѣлъ въ Россіи, несмотря на хорошія личныя отношенія съ министерствомъ финансовъ и на дружественную связь между Россіей и Франціей.

„Разрѣшеніе выпускать акціи на предъявителя, даваемое русскимъ правительствомъ русскимъ акціонернымъ обществамъ, основано на желаніи правительства привлечь въ нашу отечественную промышленность иностранные капиталы, равно какъ и капиталы того многочисленнаго класса людей, которымъ несмотря на то, что они подданные Россіи, въ силу исключительныхъ ограниченій правъ, какъ напримѣвъ евреямъ, прегражденъ путь къ свободному участию въ подобныхъ промышленныхъ предпріятіяхъ. Вмѣстѣ съ дозволеніемъ выпускать акціи на предъявителя предоставляется право имѣть въ совѣтѣ правленія двухъ членовъ изъ евреевъ или иностранныхъ подданныхъ.

„Какъ вамъ, вѣроятно, извѣстно, всѣ уставы акціонерныхъ обществъ въ Россіи утверждаются Высочайшей властью и въ такомъ видѣ являюся равносильными закону.

„Изложивъ въ общихъ чертахъ основы образованія русскихъ акціонерныхъ обществъ, я перехожу къ главнымъ пунктамъ моего проекта.

„Я предлагаю вамъ принять дѣятельное участіе въ нашей нефтяной промышленности путемъ приобрѣтенія акцій на предъявителя русскихъ обществъ.

„Изъ таблицы, показывающей добычу нефти въ Россіи за 1902 г., видно, что въ рукахъ 16 фирмъ сосредоточена добыча въ 468.147.618 пудовъ нефти, что составляетъ $73\frac{1}{2}\%$ всей нефтяной добычи; 73.723.002 пуд., или около $11\frac{1}{2}\%$ всей добычи распределяются между 15 фирмами, а остальные 94.169.809 пуд., или 15% всей добычи приходится на долю остальныхъ 116 фирмъ.

„По отношенію къ распределенію нефтяныхъ продуктовъ на рынкахъ, приблизительно 60% всего потребленія находится въ

рукахъ двухъ фирмъ, т-ва бр. Нобель и Каспійско-Черномор. О-ва, около 20% распределяются между 4—5 другими фирмами, а остальные 20% потребленія вывозится на рынки посредствующими фирмами, которыя заняты исключительно распределеніемъ продуктовъ, не принимая никакого участія въ производствѣ послѣднихъ. (Говоря о распределеніи продуктовъ, я имѣю въ виду лишь внутренніе рынки потребленія, потребляющіе около 85% всей добываемой въ Россіи нефти, не касаясь иностранныхъ рынковъ сбыта, обслуживаемыхъ т-омъ бр. Нобель и Ротшильдомъ въ соединеніи съ иностранными фирмами. Это послѣднее обстоятельство не затрагиваетъ моего проекта въ настоящее время).

„Я полагаю, что группировка фирмъ бьетъ въ глаза тѣмъ фактомъ, что эта огромная промышленность сосредоточена въ рукахъ сравнительно небольшого числа фирмъ, и что идея объединенія этой промышленности въ синдикатъ вполне осуществима.

„Теперь возникаетъ вопросъ, насколько настоящій моментъ является удобнымъ для покупки нефтеносныхъ земель. Не касаясь вопроса, насколько въ прошломъ представлялись, быть можетъ, болѣе удобные для этого моменты, я долженъ отвѣтить на вышепоставленный вопросъ утвердительно—настоящій моментъ вполне соответствуетъ вышеозначенной цѣли, и ближайшій моментъ въ будущемъ можетъ оказаться менѣе удобнымъ.

„Мои выводы основаны на слѣдующемъ. Разсматривая исторію развитія нашей русской нефтяной промышленности за послѣдніе 10 лѣтъ, съ 1892 по 1902 г. включительно, мы находимъ, что въ продолженіе этого періода наша добыча нефти, а равно и цѣны, какъ и спросъ на продукты, постоянно возрастали изъ года въ годъ, достигнувъ кульминаціонной точки, по отношенію къ добычѣ, въ 1900 году. Естественно, что эти цѣны и дивиденды предпріятій вызвали между фирмами сильное увлеченіе буреніемъ, слѣдствіемъ котораго явилось извѣстное перепроизводство нефти, которая къ концу, 1900 г. начинаетъ падать въ цѣнѣ, выразившись въ теченіе слѣдующихъ двухъ лѣтъ, 1901 и 1902 г., полнымъ кризисомъ.

„Если отъ кризиса потерпѣли между прочимъ и небольшія и слабыя фирмы, то болѣе всего отразилось влияніе кризиса, одинаково какъ въ моральномъ такъ и финансовомъ отношеніи, на тѣхъ бакинцахъ, которые заинтересованы въ нефтяной промышленности сравнительно большими капиталами. Эти лица, считавшія себя въ теченіе многихъ лѣтъ, очень состоятельными, какими

они въ дѣйствительности и были, судя по доходности ихъ промысловъ и по реальной цѣнности послѣднихъ, сразу обѣднѣли подъ вліяніемъ кризиса. Находясь въ теченіе долгаго періода подъ давленіемъ убыточной эксплуатаціи своихъ скважинъ вслѣдствіе низкихъ цѣнъ на нефть, они примирились съ мыслью о низкой цѣнности ихъ промысловъ.

„Я лично придаю огромное значеніе подавленному настроенію этихъ нефтепромышленниковъ, отъ которыхъ и предполагается откупить промысла, и думаю, что они будутъ весьма умѣрены въ своихъ требованіяхъ и въ оцѣнкѣ своихъ промысловъ, и съ жадностью ухватятся за случай реализовать послѣдніе.

„Что касается высказаннаго раньше мнѣнія, что въ ближайшемъ будущемъ, а именно, черезъ 10—12 мѣсяцевъ, моментъ для пріобрѣтенія нефтяныхъ промысловъ можетъ оказаться менѣе благоприятнымъ для покупателя, то это мнѣніе основано на томъ, что благодаря большому сокращенію буреній въ теченіе двухъ послѣднихъ лѣтъ (времени длившагося кризиса), уменьшеніе добычи нефти уже начинаетъ чувствоваться.

„Въ цифрахъ сокращеніе добычи можетъ быть выражено слѣдующимъ образомъ:

„Общая добыча нефти за время съ 1-го августа по 31 декабря 1902 г. составляла 278.018.292 пуда, что въ среднемъ даетъ на каждый мѣсяць приблизительно около 56.000.000 пудовъ. Добыча же за время съ 1-го января по 31-е мая 1903 г. составляла 245.000.000 пуд., или въ среднемъ 49.000.000 пудовъ въ мѣсяць.

„При этомъ нужно имѣть въ виду, что въ добычѣ за пять мѣсяцевъ 1903 года фигурируетъ добыча, полученная на бибиэй-батскихъ участкахъ, сданныхъ съ торговъ 3-й и 4-й очереди, которые въ 1902 году совсѣмъ не эксплуатировались. Отсюда слѣдуетъ, что сокращеніе добычи помѣсячно окажется гораздо болѣе значительнымъ, чѣмъ разница между 56.000.000 — 49.000.000 пудовъ.

„Такъ какъ 600.000.000 пуд. нефти въ годъ недостаточно для удовлетворенія спроса на нее со стороны потребленія и такъ какъ у насъ не имѣется накопленія запасовъ, то можно ожидать, что цѣны начнутъ постепенно крѣпнуть, что несомнѣнно повлияетъ на продавцовъ нефтеносныхъ земель въ нежелательную для покупателей сторону.

„Я имѣю много основаній думать, что при настоящихъ условіяхъ представляется вполне возможнымъ выгодное и быстрое

приобрѣтеніе по сравнительно весьма умѣренной цѣнѣ большой группы хорошихъ нефтяныхъ промысловъ, принадлежащихъ небольшимъ компаніямъ, большей частью частнымъ товариществамъ, не акціонернымъ компаніямъ, и доставляющихъ въ годъ добычу въ 100.000.000 пудовъ нефти.

„Я знаю также три или четыре акціонерныхъ общества, главныя управленія которыхъ находятся внѣ Баку, съ годичной добычей въ 20—25.000.000 пуд. нефти каждое, и акціи этихъ обществъ могутъ быть приобрѣтены немедленно по весьма доступной цѣнѣ.

„Мое ближайшее знакомство съ положеніемъ дѣлъ, условіями и лицами, стоящими во главѣ нашей нефтепромышленности, даетъ мнѣ основаніе положительно утверждать, что группа различныхъ промысловъ, участвующихъ въ общей добычѣ въ размѣрѣ 200—250.000.000 пуд. нефти въ годъ, можетъ быть приобрѣтена безъ существеннаго преувеличенія ихъ нормальной цѣнности.

„Что касается данныхъ для оцѣнки могущаго быть приобрѣтеннымъ промысла, то они, судя по бакинскимъ условіямъ, представляются въ слѣдующемъ видѣ:

„Сравнительно небольшія предпріятія могутъ быть приобрѣтены на основаніи средней производительности ихъ промысловъ, взявъ за норму среднюю годичную добычу и нормальную цѣну нефти въ 10 коп. за пудъ. Я считаю эту цѣну близкой къ средней (хотя такая цѣна ближе къ минимуму, чѣмъ къ максимуму). Капитализацію покупаемаго дѣла я считаю въ размѣрѣ 15 до 20% на капиталъ и 10% еще въ погашеніе. Такимъ образомъ, напримѣръ, если нормальная добыча даннаго промысла 5.000.000 пуд. въ годъ, цѣна нефти 10 к. за пудъ, и промыселъ даетъ прибыли (за вычетомъ расходовъ, но не погашенія) 300.000 руб., то стоимость такого промысла отъ 1.500.000 руб. до 2.000.000 руб. Конечно, при этомъ остается достаточно мѣста для отступленія отъ этого схематическаго исчисленія и въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ взгляды на ожидаемую нормальную добычу могутъ быть различны.

„При покупкѣ крупныхъ предпріятій расчетъ долженъ быть сдѣланъ отдѣльно отъ вышеприведенной схемы, на основаніи стоимости ихъ акцій на биржѣ, что при теперешнихъ условіяхъ послѣдней не можетъ составить особенно большой разницы въ оцѣнкѣ.

„Выше я говорилъ о способѣ приобрѣтенія въ собственность

нефтеносныхъ земель путемъ организациі русскихъ акціонерныхъ обществъ съ акціями на предъявителя. Охарактеризовавъ вкратцѣ положеніе дѣлъ здѣсь, состояніе нефтяной добычи, я пришелъ къ заключенію о возможности пріобрѣтенія нефтяныхъ предпріятій безъ преувеличенія ихъ нормальной дѣйности, опредѣляемой по оцѣнкѣ вышеприведеннымъ способомъ. Теперь возникаетъ вопросъ, какимъ образомъ осуществить эти покупки, и въ какой формѣ можетъ выразиться отношеніе къ вашему появленію на нашемъ горизонтѣ той части нашей промышленности, которая останется свободной и независимой.

„Начну съ этого отношенія къ вамъ со стороны независимыхъ фирмъ, отношенія, отъ котораго будетъ зависѣть тотъ или другой способъ дѣйствія, могущій быть вамъ предложенъ для осуществленія этого проекта.

„Разсуждая логически, нужно предположить, что даже та часть нашей нефтяной промышленности, которая останется ей вѣрна, не имѣя никакого намѣренія ликвидировать свои дѣла, должна смотрѣть на ваше появленіе въ Россіи, какъ на обстоятельство, которое благотворно отразится на всей совокупности нефтепромышленной дѣятельности, и это на слѣдующемъ основаніи:

„Нормальную добычу нефти въ Баку можно считать въ 600.000.000 пуд. въ годъ. Нашъ вывозъ керосина за границу достигъ максимальной величины въ 1901 г., а именно 65.120.043 пудовъ по закавказской желѣзной дорогѣ черезъ Батумъ, и 9.238.323 пуда черезъ Владикавказскую дорогу и Новороссійскъ. Отсюда слѣдуетъ, что изъ всего количества добываемой въ Баку нефти, за вычетомъ утечки и потерь при очисткѣ, приблизительно только 15% вывезено за границу, остальные-же 85% всей добычи продано въ видѣ жидкаго топлива и керосина на внутреннихъ рынкахъ Россіи.

„Такимъ образомъ, какія-бы намѣренія ни приписывали вамъ ваши противники въ связи съ вашимъ появленіемъ въ Россіи, они не могутъ не признать, что вы всегда будете преслѣдовать тѣ-же цѣли, что и они, реализуя свои продукты на русскихъ рынкахъ потребленія по возможно высокимъ цѣнамъ.

„Опасенія, что вы будете монополизовать русскіе рынки исключительно въ свою пользу, также будетъ имѣть мало основанія.

„Эти рынки вполне доступны для всякаго, и русское правительство вполне гарантируетъ свободу дѣйствія въ этомъ от-

ношеніи тѣмъ обстоятельствомъ, что въ правительственныхъ учрежденіяхъ никому не дается никакого предпочтенія передъ другими, насколько это касается перевозки и храненія товаровъ.

„Я разсматриваю здѣсь только вывозъ за границу русскаго керосина, по отношенію къ которому можетъ имѣть мѣсто предположеніе, что ваши интересы не совпадаютъ съ интересами бакинскихъ фирмъ.

„Васъ могутъ заподозрить въ политикѣ, которая будетъ направлена къ тому, чтобы сокращать вывозъ русскаго минеральнаго масла въ пользу американскаго, но это послѣднее опасеніе не затрагиваетъ особенно сильно интересы всѣхъ производителей, а съ фирмами, вывозящими въ настоящее время русскій керосинъ за границу, я совѣтую, въ интересахъ этого проекта, войти въ соглашеніе, во что-бы то ни стало.

„Т-во Бр. Нобель и Каспійско-Черноморское Общество являются почти единственными нефтепромышленными фирмами въ Баку, которыя имѣютъ обширныя непосредственныя связи съ заграничными распредѣлительными фирмами.

„Съ этими двумя фирмами вамъ обязательно слѣдуетъ войти въ соглашеніе, такъ какъ въ Т-вѣ бр. Нобель вы найдете фирму, которая пользуется большимъ влияніемъ, которое гораздо выгоднѣе утилизировать въ свою пользу, вмѣсто того, чтобы имѣть ее противъ вашихъ интересовъ.

„Что-же касается фирмы Ротшильда, то ваше появленіе въ русской нефтепромышленности несомнѣнно вызоветъ недовольство ея и, пользуясь своими матеріальными средствами, она можетъ дѣйствовать противъ вашихъ плановъ. Тѣмъ не менѣе я считаю, что возможности соглашенія съ обѣими фирмами не представляется особенныхъ затрудненій.

„Я думаю, что Т-во Бр. Нобель охотно пойдетъ навстрѣчу идеѣ соглашенія съ вами. Я хорошо и близко знакомъ съ представителями этой фирмы, и мое мнѣніе, имѣющее весьма прочное основаніе—таково, что товарищество, несмотря на занимаемое имъ первенствующее положеніе въ русской нефтяной промышленности, твердо рѣшило не увеличивать своего дѣла и не дѣлать никакихъ новыхъ приобрѣтеній, но только удержать за собою то, чѣмъ оно пользуется теперь въ нефтяной промышленности.

„Соединеніе съ вами въ высокой степени благоприятно интересамъ этого общества на внутреннихъ рынкахъ Россіи и въ

то же время ни въ какомъ случаѣ не измѣняетъ его положенія на вѣдшихъ рынкахъ потребления керосина.

„Участіе этого товарищества въ дѣлѣ распредѣленія керосина за границей вполнѣ исчерпывается тѣмъ количествомъ керосина, которое это общество въ состояніи доставить въ настоящее время, считаясь съ ограниченной провозоспособностью нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

„Я думаю, что эта фирма даже поможетъ вамъ скупить ту часть акцій, которая обращается въ публикѣ, и возможно, что Нобель уступитъ вамъ часть своихъ акцій.

„Соглашеніе-же съ Каспійско-Черноморскимъ О-вомъ я считаю гораздо болѣе сложнымъ и труднымъ.

„Ваше появленіе въ русской нефтяной промышленности должно вызвать недовольство этого общества потому, что прежде всего вы лишите его навсегда надежды на господство въ этой промышленности, если таковыя виды имѣются (хотя до настоящаго времени это общество мало что сдѣлало въ этомъ направленіи), а затѣмъ, ваша организація на заграничныхъ рынкахъ распредѣленія керосина одновременно столкнется съ интересами этого общества здѣсь.

„Въ общемъ участіе Ротшильдовъ, не только парижскаго дома, но и всѣхъ другихъ, во всѣхъ существующихъ за границей обществахъ для сбыта русскаго керосина опредѣляется приблизительно въ 40% всего потребления русскаго керосина за границей.

„Благодаря неблагоприятнымъ условіямъ транспорта отъ Баку до портовъ Чернаго моря, перевозка керосина для цѣлей экспорта ограничена и распредѣляется между керосинозаводчиками пропорціонально выработкѣ, такъ что Кас.-Чер. О-во въ состояніи отправлять весьма незначительное количество собственнаго керосина въ сравненіи съ количествомъ, продаваемымъ всѣми другими компаніями. Поэтому въ интересахъ этого о-ва держать керосиновыя цѣны въ Баку на очень низкомъ уровнѣ, сравнительно съ реализованными за границей цѣнами, такъ какъ оно вынуждено покупать керосинъ.

„Съ вашимъ вступленіемъ въ нашу нефтепромышленность, съ приобрѣтеніемъ вами большаго участія въ нефтяной добычѣ, наряду съ вашими будущими операціями вообще, Кас.-Чер. О-во лишается конечно возможности извлекать выгоды за счетъ тѣхъ, которые вынуждены сбывать ему свой продуктъ.

„Я не считаю это обстоятельство настолько важнымъ, чтобы невозможно было придти къ соглашенію съ этимъ обществомъ, если дѣйствовать въ этомъ направленіи. Ротшильды, несомнѣнно разсуждаютъ логично, а потому они не могутъ не видѣть, что остановить теченіе событій они не въ состояніи будутъ. Вы съ своей стороны должны въ основу переговоровъ съ этой, столь могущественной въ финансовомъ мірѣ, фирмой положить представленіе извѣстныхъ привилегій, и такимъ путемъ можетъ быть достигнуто соглашеніе на почвѣ нейтральныхъ концессій между вами и домою Ротшильдовъ.

„Изложивъ вкратцѣ мои соображенія касательно могущихъ установиться отношеній между вами и здѣшними нефтепромышленными фирмами, я разсмотрю теперь планъ дѣйствій, рекомендованный мною для осуществленія этого проекта.

„Такъ какъ начатая вами кампанія станетъ скоро извѣстной въ коммерческомъ мірѣ и для такихъ фирмъ, какъ Ротшильдъ, Нобель, Манташевъ это тоже не будетъ секретомъ, то вы должны официально скрыть ваши намѣренія подъ видомъ дѣйствія отъ имени нѣкоторыхъ англійскихъ капиталистовъ.

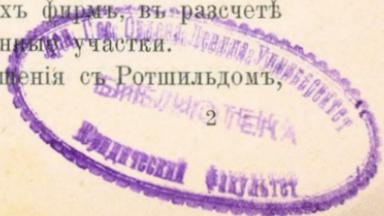
„Я рекомендую, прежде чѣмъ начать переговоры съ крупными фирмами, какъ Ротшильдъ, Нобель, Манташевъ, и проч., первымъ дѣломъ приступить къ приобрѣтенію и удаленію съ рынка тѣхъ изъ мелкихъ фирмъ, которыя въ настоящее время склонны, или даже озабочены мыслью ликвидировать свое дѣло.

„Я уже выше сказалъ, что такого типа предпріятій найдется много, а такъ какъ названія фирмъ не измѣняются, мѣняются только держатели акцій, то я полагаю, что участіе въ нефтяной промышленности въ размѣрахъ приблизительно 100.000.000 пудовъ ежегодной добычи можетъ быть приобрѣтено раньше, чѣмъ возникнутъ какіе либо слухи на этотъ счетъ; такъ же мало будетъ извѣстно что либо относительно размѣровъ этихъ покупокъ.

„Такой первоначальный образъ дѣйствія важенъ на слѣдующемъ основаніи:

„1. Важно приобрѣсти на наиболѣе выгодныхъ началахъ тѣ предпріятія, которыя, благодаря стѣсненному положенію дѣлъ, сами ищутъ случая реализовать свое дѣло; позднѣе-же, когда пойдутъ слухи о вашихъ намѣреніяхъ, эти предпріятія могутъ сдѣлаться источникомъ спекуляцій для другихъ фирмъ, въ расчетѣ перепродать вамъ съ барышомъ приобрѣтенныя участки.

„2. Для осуществленія будущаго соглашенія съ Ротшильдомъ,



Нобелемъ и другими крупными фирмами на наиболѣе выгодныхъ для васъ началахъ, необходимо, чтобы вы къ началу переговоровъ были уже во владѣннн извѣстнаго количества промысловъ, такъ что имъ придется считаться уже съ совершившимся фактомъ.

„Я полагаю также, что для цѣлей сокрытія вашихъ дѣйствій, было-бы цѣлесообразно привлечь, за небольшой интересъ, къ участию въ производствѣ этихъ трансакцій два или три русскіихъ банковыхъ учрежденія въ Петербургѣ, которыя дѣйствовали-бы какъ-бы отъ имени группы англійскихъ, германскихъ и французскихъ капиталистовъ (часть денегъ можно было-бы перевести изъ этихъ странъ), рѣшившихся вложить свои капиталы въ нефтяныя предпріятія. Не бесполезно также внушить мысль, что и русскіе капиталисты принимаютъ участіе наравнѣ съ иностранными. Во всякомъ случаѣ, догадаются-ли эти банки на счетъ дѣйствительныхъ цѣлей этой комбинаціи, или нѣтъ, они—согласно вашимъ инструкціямъ—будутъ распространять въ публикѣ желаемыя свѣдѣнія въ связи съ этимъ предпріятіемъ.

„Дѣло, затронутое здѣсь моимъ проектомъ, такъ сложно, благодаря взаимно сталкивающимся различнымъ интересамъ, и такъ обширно по тѣмъ капиталамъ, которые потребуются для его осуществленія, что стоило-бы подробно остановиться на каждой отдѣльной фразѣ этого проекта. Но не желая утруждать васъ подробнымъ изложеніемъ, я счелъ цѣлесообразнымъ ознакомить васъ съ общими чертами моего проекта, предпочитая дать подробныя разъясненія по полученіи вашихъ на то указаній.

„1. Выше я указалъ, какимъ путемъ можно, по моему мнѣнію, пріобрѣсти огромное участіе въ русской нефтяной промышленности, и въ какой формѣ могутъ выразиться отношенія русскіихъ нефтепромышленниковъ къ вашему появленію въ ихъ средѣ. Теперь я разсмотрю весьма важный предметъ, какимъ образомъ можно наипроще замаскировать желаемое объединеніе этой промышленности, имѣя въ виду добиться болѣе высокихъ цѣнъ отъ русскаго потребителя на внутреннихъ рынкахъ сбыта, интересы котораго озабочиваютъ правительство. Въ проектѣ сказано было, что изъ всего количества нефтяныхъ продуктовъ, предаваемыхъ на внутреннихъ рынкахъ Россіи, 60% приходится на долю Т-ва бр. Нобель и О-ва „Мазуть“. Теперь предположимъ, что вы являетесь держателемъ большинства акцій большого числа нефтепромышленныхъ компаній, репрезентирующихъ 300.000.000 пуд.

добычи въ годъ. Въ отдѣльности каждая компанія рѣшаетъ, вмѣсто того, чтобы продавать свои продукты на мѣстѣ, передавать ихъ на комиссіонныхъ началахъ Т-ву Нобель и О-ву Мазутъ для продажи на внутреннихъ рынкахъ, а часть керосина, которую каждая изъ вашихъ фирмъ въ состояніи вывозить за границу, передать для той-же цѣли комиссіонной продажи, скажемъ, „Consolidated Petroleum Co“—въ Англии, „Deutsche Russische Import Gesellschaft“—въ Германіи и „Asiatic Company“ на Дальнемъ Востокѣ. Здѣсь вы имѣете готовый синдикатъ, противъ котораго никакое правительство спорить не можетъ; какія-бы правительство мѣры ни предпринимало, оно не можетъ вмѣшиваться въ частныя дѣла торговаго предпріятія, съ цѣлью воспрепятствовать передачу продуктовъ другому обществу на комиссію, и предписывать продажу продуктовъ на мѣстѣ ихъ производства.

„Я обращаю ваше вниманіе на тотъ фактъ, что мой проектъ совершенно обходитъ вопросъ о приобрѣтеніи торговыхъ приспособленій, въ видѣ складовъ, резервуаровъ и проч., на распределительныхъ рынкахъ Россіи и за границей. Эти приспособленія можно найти вездѣ въ большемъ количествѣ, чѣмъ это требуется для удовлетворенія насущныхъ нуждъ потребленія.

„Наши транспортныя средства на Каспійскомъ морѣ и фрахты за послѣдніе 10 лѣтъ приносили владѣльцамъ слишкомъ мало дохода, такъ что нѣтъ надобности еще больше обезцѣнивать существующія предпріятія подобнаго рода сооруженіемъ новыхъ средствъ храненія и перевозки. При этомъ такой образъ дѣйствія послужитъ средствомъ для скрѣпленія дружескихъ отношеній между вами и существующими транспортными фирмами, и главнымъ образомъ съ Ротшильдомъ и Нобелемъ, при посредствѣ утилизованія ихъ транспортныхъ приспособленій для вашихъ цѣлей.

„Въ заключеніе я не могу пройти молчаніемъ весьма важнаго вопроса о сотрудникахъ для успѣшнаго веденія этого сложнаго предпріятія въ невѣдомой вамъ странѣ, въ случаѣ осуществленія вами этого проекта.

„Я имѣлъ уже случай коснуться недостатковъ англійскаго способа дѣйствія въ связи съ правовой постановкой организаціи промышленныхъ предпріятій въ Россіи—недостаткахъ, которые встрѣчаются также и въ коммерческой постановкѣ дѣла.

„Они работаютъ здѣсь несомнѣнно хуже, чѣмъ наихудше организованное русское предпріятіе, благодаря ихъ усиліямъ при

дать своему дѣлу вполнѣ англійскій видъ. Они стараются елико возможно посадить во всѣхъ отрасляхъ предпріятія только англичанъ.

„Имъ не можетъ быть неизвѣстнымъ, какъ трудно найти подходящихъ лицъ съ коммерческими способностями для отвѣтственныхъ постовъ, несмотря на большое число предложеній. Но еще труднѣе оцѣнивать степень пригодности такихъ людей въ одной странѣ для службы въ другой—сколько времени и энергій потребуется для нихъ, чтобы приспособиться къ чуждымъ имъ мѣстнымъ условіямъ, обычаямъ и законамъ новой страны. Желаніе имѣть на службѣ исключительно иностранцевъ почти на всѣхъ отвѣтственныхъ постахъ ведетъ къ весьма дурнымъ послѣдствіямъ.

„Я полагаю, что въ случаѣ осуществленія этого проекта цѣлесообразнѣе оставить въ приобрѣтенныхъ предпріятіяхъ, за малыми исключеніями, прежнее руководство, только съ меньшими правами и полномочіями; общее-же веденіе всего русскаго отдѣла слѣдовало-бы сосредоточить въ главномъ управленіи, или, еще лучше, въ комитетѣ, состоящемъ изъ трехъ или четырехъ лицъ, лично вамъ извѣстныхъ, способныхъ и опытныхъ, которые руководили-бы всѣмъ дѣломъ, съ правомъ назначать по своему выбору лицъ на служебныя должности въ Россіи, и даже назначать директоровъ или на другіе отвѣтственные посты въ тѣхъ обществахъ, въ которыхъ вы будете заинтересованы, тамъ, гдѣ таковыя окажутся нужными.

„Такимъ путемъ вы избѣгнете неудобства имѣть составъ служащихъ, которые свое коммерческое образованіе получили въ странѣ, совершенно чуждой ихъ сферѣ дѣятельности.

„Выше я разъяснилъ, какимъ удобнымъ путемъ можно, по моему мнѣнію, довести до желаемаго результата торгово-промышленное соглашеніе, имѣющее цѣлью поднять цѣны на рынкахъ потребления нефтяныхъ продуктовъ, на чемъ собственно и зиждется конечная цѣль моего проекта. Я долженъ еще однако замѣтить, что приобрѣтеніе предлагаемыхъ мною предпріятій, выполненное даже помимо проектированнаго соглашенія съ другими фирмами, ни въ коемъ случаѣ нельзя считать рискованнымъ помѣщеніемъ капитала.

„Я не задавался въ этомъ проектѣ обсужденіемъ технической и геологической сторонъ нашей нефтяной промышленности, оставляя этотъ вопросъ специалистамъ, но, вообще говоря, можно

положительно утверждать, что долговѣчность такой нефтяной промышленности, которая послѣ 30 лѣтняго существованія въ состояніи производить добычу въ 700.000.000 пуд. нефти въ годъ, и которая вынесла временный кризисъ, благодаря перепроизводству продукта — что долговѣчность такой промышленности, говорю я, вполне обеспечена.

„Эта промышленность является тѣмъ болѣе заманчивой, если принять во вниманіе ограниченность занимаемой ею площади, что всѣ поиски вокругъ этой богатѣйшей территоріи, а равно и въ другихъ мѣстахъ Кавказа, никакихъ удовлетворительныхъ результатовъ не дали. Мы должны прійти къ заключенію, что эти неисчерпаемыя естественныя богатства, будучи сосредоточенными на ограниченной площади, предоставляютъ собою колоссальную цѣнность“.

Редакція „Нефтянаго Дѣла“, помѣстивъ означенную статью, сочла нужнымъ сдѣлать слѣдующее замѣчаніе:

„Помѣщая на страницахъ нашей газеты настоящій проектъ, мы имѣли лишь цѣлью познакомить нашихъ читателей съ тѣмъ, до какихъ геркулесовыхъ столбовъ доходить смѣлость нѣкоторыхъ прожектеровъ, мечтающихъ о полномъ упраздненіи самостоятельности русской нефтяной промышленности путемъ водворенія у насъ „Standard““.

Когда „Standard“ справится въ борьбѣ со „Shell Transport and Trading С^о“, то вѣроятно недалекое будущее покажетъ: явится-ли монополизациа русской нефтяной промышленности въ рукахъ „Standard“ геркулесовыми столбами, или-же и этому явленію суждено быть лишь промежуточною стадіею въ дѣлѣ перехода естественныхъ богатствъ Россіи въ руки иностранцевъ.

II. Монополизациа русскаго нефтянаго дѣла иностранцами.

Движеніе къ монополизации русскаго нефтянаго дѣла въ еврейско-иностранныхъ рукахъ наблюдается у насъ уже не первый годъ, и насколько успѣшно оно подвигается впередъ—свидѣтельствуетъ Н. Д. Былимъ-Колосовскій *):

Въ 1901 году противъ 1889 года число фирмъ, работавшихъ въ бакинскомъ районѣ, увеличилось на 180⁰/₀, а добыча на 250⁰/₀,

*) „Бакинская нефтяная промышленность и казенныя земли, поступившія въ разработку послѣ 1893 г.“. „Вѣстникъ Финансовъ“ за 1903 г. № 7.

причем средняя добыча на фирму повысилась на 770.000 пуд. Въ то же время $\frac{1}{4}$ часть наиболѣе крупныхъ фирмъ добывала въ 1889 г. 75% всей добычи, а въ 1901 г. уже 87.3%, при увеличеніи средней добычи на фирму съ 9.720.000 пуд. до 14.000.000 пудовъ, или на 4.280.000 пудовъ, и уменьшеніи средней добычи прочихъ мелкихъ фирмъ съ 1.000.000 пуд. до 650.000, или почти на $\frac{1}{3}$. Если же взять по 15 наиболѣе крупныхъ фирмъ въ 1889 и 1901 г.г., то окажется, что за эти оба года 15 фирмами было добыто около $\frac{3}{4}$ всей добычи, но въ первый изъ этихъ годовъ средняя добыча на одну фирму изъ этой группы составляла 9.720.000, а въ 1901 году она достигла уже 33 милл. пуд.; при этомъ эти 15 фирмъ въ 1889 г. составляли 25%, а въ 1901 г. только 9%. Если же взять половину всей добычи 1901 года, то окажется, что она составляла достояніе только 6 фирмъ, или $\frac{1}{28}$ общаго ихъ числа. Такимъ образомъ, въ общемъ послѣдовало значительное сосредоточеніе добычи нефти въ рукахъ немногихъ сравнительно предпріятій *).

Та же тенденція въ нефтяной промышленности наблюдалась и въ 1902 г. При сравненіи съ предыдущимъ годомъ получаются слѣдующіе результаты. Въ 1902 г. число фирмъ, добывшихъ нефти свыше 4 милл. пудовъ, было уже всего 24 противъ 28 въ предыдущемъ году, и составляло въ 1902 г. 14,4% отъ всѣхъ работавшихъ фирмъ, тогда какъ въ 1901 г. этотъ процентъ составлялъ 16,4%; при этомъ наблюдается дальнѣйшее повышеніе средней добычи на фирму, а именно съ 19,9 милл. пудовъ до 21,7 милл.

*) Этотъ выводъ относится къ слѣдующей таблицѣ:

	Было фирмъ:				Было добыто нефти.				Средняя добыча на фирму.	
	1889		1901		1889		1901		1889	1901
	Фирмъ	%	Фирмъ	%	Въ тыс. пудовъ.	%	Въ тыс. пудовъ.	%	Въ тыс. пуд.	
Всего:	61	100	171	100	192.000	100	671.000	100	3.150	3.920
Въ томъ числѣ:										
болѣе крупн.	15	25	42	25	146.000	75	586.000	87,3	9.720	14.000
прочихъ. . .	46	75	129	75	46.000	25	85.000	12,7	1.000	659
Или изъ общаго количества:										
Наибол. крупн.	15	25	15	9	147.000	75	495.000	74	9.720	33.000
прочихъ. . .	46	75	166	91	46.000	25	176.000	26	1.000	1.300

пудовъ. Сопоставляя данныя за послѣдніе два года, получимъ слѣдующую таблицу:

Годы:	Число фирмъ:			Добыча нефти:			Средн. добыча фирмъ съ доб. свыше 4 милл. пуд. (милл. пуд.).
	Всѣхъ работавш.	съ доб. свыше 4 м. пд.	въ %	общая. (милл. пудовъ).	фирмъ съ доб. свыше 4 м. пд. (милл. пудовъ).	въ %	
1901	171	28	16,4	671,3	557,7	83,1	19,9
1902	167	24	14,4	636,5	521,0	81,9	21,7

Въ 1903 г. *) изъ 170 фирмъ, добывавшихъ нефть, 24 фирмы или 14.1%, съ добычею свыше 5 милл. пудовъ каждая, добыли нефти 480.2 милл. пудовъ изъ всей добычи нефти въ 596.9 милл. пудовъ **), или 80.4%, причѣмъ средняя добыча означенныхъ 24 фирмъ составляла 20.1 милл. пудовъ.

Изъ общей добычи нефти на долю 12 наиболѣ крупныхъ акціонерныхъ обществъ приходилось:

	1903 г.	1902 г.	1901 г.
	(в ъ п у д а х ъ).		
Т-ство нефтянаго производства бр. Нобель.	66.885.908	78.108.125	81.351.741
Каспійск. Черноморск. нефтепром. и торг. Общество.	41.173.129	55.929.467	50.691.052
Нефтепром. и торгов. Общ. „А. И. Манташевъ и Ко“	40.658.448	49.949.297	56.996.305
Нефтепром. и торгов. Общ. подъ фирмою „Каспійское Товарищество“	40.269.518	37.379.480	40.007.000

*) См. „Нефтяное дѣло въ 1903 году“ Л. Л. Першке „Вѣстникъ Финансовъ“ за 1904 г. №№ 41, 44 и 46. Всѣ послѣдующія данныя за 1903 г. заимствованы изъ означеннаго источника. Оффиціальныя данныя за 1903 г. еще не опубликованы.

**) „Сокращеніе полезной добычи“, говоритъ Л. Першке, „замѣчаемое уже два-три года, вслѣдствіе истощенія верхнихъ нефтеносныхъ пластовъ на старыхъ площадяхъ, въ отчетномъ году обозначилось рѣзче подъ вліяніемъ двухъ обстоятельствъ исключительнаго характера: во-первыхъ, громаднаго пожара на Биби-Эйбатъ, уничтожившаго большое количество нефти и остановившаго на-долго дѣятельность промысловъ на участкахъ, обѣщавшихъ богатую добычу, а во-вторыхъ, рабочаго движенія, которое въ іюль привело къ грандіозной стачкѣ, вызвавшей полное прекращеніе работы на 7 дней на всѣхъ промыслахъ“.

Добыча нефти въ 1904 году составляла 615 милл. пудовъ и превышала таковую 1903 г. на 19,6 милл. пудовъ.

Бакинское нефтепром. Общество	32.021.079	34.129.882	56.587.018
Общ. для добывания Русской нефти и жидкаго топлива съ огр. отв.	27.264.820	30.142.195	33.865.496
Шибавское нефтепром. Общество съ огр. отв.	25.138.284	24.814.458	23.300.825
Бакинское Общ. Русской нефти съ огр. отв.	23.400.694	22.298.280	25.945.657
Нефтепром. и торг. Общество „М. Е. Питовевъ и К ^о “.	22.065.680	19.422.300	16.567.444
Нефтепром. и торговое Т-во „Бр. Мирзоевыхъ и К ^о “.	16.691.205	18.914.601	23.659.859
Акц. Общ. подъ наименов.: „Европейская нефтепром. Компания“ съ огр. отв.	11.381.550	14.171.023	17.137.314
Нефтепром. и торг. Общество „Арамаздъ“	11.122.500	10.295.500	13.661.700

Итого 359.072.815 395.549.408 439.771.411

Изъ общей добычи 596.921.422 636.528.852 671.276.263
 60,2% 62,1% 65,5%

т. е. на долю 12 крупнейшихъ предприятий приходится почти $\frac{2}{3}$ всей добычи бакинской нефти.

Еще болѣе замѣтна монополизация керосиноваго дѣла въ рукахъ крупныхъ обществъ. За послѣдніе три года производство керосина для шести наиболѣе крупныхъ предприятий составляло:

1903 г. 1902 г. 1901 г.

(в т ь п у д а х ъ).

Т-ство нефтянаго производства бр. Нобель	32.647.515	30.902.090	26.212.359
Нефтепром. и торгов. Общ. „А. И. Манташевъ и К ^о “.	15.861.787	13.276.251	12.040.196
Каспійск. Черноморск. нефтепром. и торг. Общество.	13.493.162	11.884.415	10.012.871
Нефтепром. и торгов. Общ. подъ фирмою „Каспійское Товарищество“	9.184.105	7.231.136	4.871.903
„Шибавск. нефтепром. Общество съ огр. отв.	8.008.325	6.845.288	6.650.700

Общ. для добыванія Русской
нефти и жидкаго топлива

съ огр. отв.	5.900.095	6.204.661	4.951.981
Итого. . .	85.094.989	76.343.841	64.740.010
изъ общаго производства .	158.329.519	135.130.619	128.651.866
или	54,0 ⁰ / ₀	56,5 ⁰ / ₀	50,3 ⁰ / ₀

Эта монополизациа бакинскаго нефтянаго дѣла въ частныхъ рукахъ происходила при посредствѣ большаго прилива капиталовъ въ нефтяное дѣло, преимущественно иностранныхъ, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы: (см. таблицу на оборотѣ).

1893 г. изъ 6 акціонерныхъ нефтяныхъ обществъ съ акціонерными капиталами въ 25.340.000 руб., на долю иностранныхъ предпріятій приходилось лишь одно съ капиталомъ въ 1.500.000 руб., что составляло всего лишь 16.6% отъ числа крупныхъ нефтяныхъ обществъ, а отъ суммы ихъ капиталовъ не болѣе 5.9%. Въ 1902 г. картина рѣзко измѣнилась, и изъ числа 12 наиболѣе крупныхъ акціонерныхъ предпріятій съ общей суммой основныхъ капиталовъ уже въ 104.991.250 руб. (число акціонерныхъ обществъ увеличилось лишь на 100%, а сумма ихъ капиталовъ свыше чѣмъ на 300%) на долю иностранныхъ предпріятій приходилось 5 акціонерныхъ обществъ съ общей суммой акціонерныхъ капиталовъ въ 50.981,250 руб., т. е. иностранныя общества по числу составляли уже 41.7%, а по суммѣ капиталовъ 48.5%, (вмѣсто 16.6% и 5.9% въ 1893 г.).

Такая монополизациа нефтянаго и керосиноваго дѣла въ рукахъ небольшого числа предпріятій, почти половина которыхъ принадлежитъ иностраннымъ обществамъ, сильно облегчить „Standard'у“ задачу объединенія бакинскои нефтяной промышленности посредствомъ скупки акцій означенныхъ обществъ или соглашенія съ ними. Въ результатъ наша нефтяная промышленность окажется монополизованною въ рукахъ „Standard'a“.

III. Хищническое хозяйство.

Въ виду этого не безынтересно взглянуть, какіе успѣхи достигнуты въ смыслѣ упорядоченія нефтянаго дѣла по мѣрѣ монополизациа этого дѣла въ частныхъ рукахъ. Пожары на нефтяныхъ промыслахъ по прежнему уничтожаютъ ежегодно массу нефти,

	Въ 1893 г.		Въ 1902 г.	
	Акционерные капиталы.	Акционерные капиталы.	Въ иностранн. вал.	Въ рубл.
"Товарищество нефтяного производства братьевъ Нобель".	—	15 000.000	—	15 000.000
"Каспійско-Черноморское нефтепромышленное и торговое Общество" ^{*)} .	—	1 500.000	—	6 000.000
"Нефтепромышленное и торговое Общество А. И. Маташевъ и Ко ^ю ".	—	—	—	22 000.000
"Нефтепромышл. и торговое Общество подл. фирмой "Каспійское Товарищество".	—	2 000.000	—	2 000.000
"Вакинское нефтяное Общество".	—	3 200.000	—	2 300.000
"Общ. для добыванія Русской нефти и жидкаго топлива съ орган. отвѣтственности".	—	—	1 200.000	11 280.000
"Г-во производства русск. мин. масла и др. хим. продукт. подл. фирмой С. М. Шигаевъ и Ко ^ю ".	—	—	—	—
"Шигаевское нефтепромышленное Общество съ орган. отвѣтственностью".	28-го Сент. 1884 г.	1 500.000	—	—
"Вакинское Общество русской нефти съ орган. отвѣтственности".	10-го Юля 1898 г.	—	1 125 000	10 631 250
"Нефтепромышленное и торговое Общество М. Е. Питюевъ и Ко ^ю ".	10-го Юля 1898 г.	—	1 500 000	14 175 000
"Нефтепромышл. и торговое Товарищество Братевъ Мирзоевхъ и Ко ^ю ".	26-го Мая 1900 г.	—	—	4 000.000
"Нефтепромышл. и торговое Общество "Армазлъ".	24-го Янв. 1886 г.	2 140.000	—	3 210 000
"Англійское Акционер. Общество подл. фирмой "Европ. Нефтяная Компания съ орган. отвѣтств.". "	10-го Юля 1898 г.	—	—	4 000.000
	18-го Юня 1899 г.	—	1 100.000	10 395 000
	И Т О Г О .	—	25 340 000	—
				104 991 250

^{*)} Акція этого Общества находится въ рукахъ парижскаго Ротшильда, а потому это предпріятіе слѣдуетъ считать иностранн. капиталомъ.

и въ этомъ отношеніи не только не наблюдается улучшенія, но скорѣе ухудшеніе. Особенно усилились пожары за послѣдніе годы, причѣмъ въ 1903 году они приняли стихійный характеръ*). Горятъ главнымъ образомъ нефтяные промыслы наиболѣе крупныхъ предпріятій. Помимо потери нефти отъ пожаровъ, теряется много нефти при храненіи въ земляныхъ амбарахъ, какъ на промыслахъ, такъ и при заводахъ. Въ 1903 г. земляные амбары при заводахъ по своей емкости составляли 77.1% емкости всѣхъ хранилищъ для сырой нефти, причѣмъ за послѣдніе два года и въ этомъ отношеніи не только не наблюдается улучшенія, а напротивъ того, существенное ухудшеніе**). При храненіи нефти въ земляныхъ амбарахъ потеря выражается не только въ одной количественной потерѣ, но и въ потерѣ качества нефти, а именно, въ потерѣ болѣе легкихъ и цѣнныхъ веществъ.

Объ успѣхахъ и современномъ положеніи нефтянаго дѣла можно судить по слѣдующимъ даннымъ (см. таблицу на оборотѣ).

Такимъ образомъ, процентное отношеніе нефти, расходуемой на нефтяное производство (нефтедобываніе и нефтепереработку), съ ея потерями и расходами на мѣстѣ, ко всему количеству израсходованной нефти, не обнаруживаетъ склонности къ пониженію. Если же взять данныя послѣднія семь лѣтъ, то наблюдается даже обратное явленіе, а именно, довольно равномерное и значительное повы-

*) По даннымъ, представленнымъ техническою комиссією на засѣданіе 9-го Декабря 1903 г. XVIII-го очереднаго съѣзда бакинскихъ нефтепромышленниковъ, убытки отъ пожаровъ на нефтяныхъ промыслахъ страшно возрастаютъ: въ 1897 г. убытки составляли 299,000 руб., въ 1898 г.—526,800, руб., въ 1899 г.—350,000 руб., въ 1900 г.—2.658,000 руб. въ 1901 г.—1.430,000 руб., въ 1902 г.—1.385,650 руб. и въ 1903 г. (по 1-ое Сентября)—3.336,400 рублей.

**) За послѣдніе годы не наблюдается никакого прогресса въ измѣненіи состава хранилищъ сырой нефти, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

Годы	Емкость хранилищъ сырой нефти.				Процент. отнош. емкости земл. амб. къ общ. емк. всѣхъ хранил.
	всѣхъ хранилищъ.	земляныхъ амбаровъ въ мил. пудовъ.	каменныхъ амбаровъ.	жельзныхъ резервуаровъ.	
1899	83.3	63.0	11.3	9.0	75.6
1900	85.9	63.0	11.5	11.4	73.3
1901	90.5	62.5	12.5	15.5	69.0
1902	126.8	93.5	12.1	21.1	74.2
1903	131.7	101.6	10.7	19.4	77.1

	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.
(ВЪ М И Л Л И О Н Я ХЪ П У Д О В Ъ).												
Добыча нефти (полезная)	286,0	325,5	297,5	377,5	386,3	425,2	486	526	602	673	638	597
Количество израсходованной нефти	279,1	321,1	309,4	364,3	393,3	427,9	487,1	498,1	601,5	643,6	667,8	602,1
Выработано изъ нефти: керосина	78,5	85,6	66,0	87,8	88,1	89,6	92,0	110,4	128,3	120,9	125,9	149,7
Смазочныхъ маселъ	5,8	6,2	7,0	7,2	8,7	9,3	10,7	11,8	13,9	14,4	14,7	15,7
Нефтяныхъ остатковъ.	117,3	143,5	174,6	175,9	207,4	224,4	238,6	231,0	287,3	322,4	352,3	277,5
Вензина и прочихъ продуктовъ.	0,5	0,7	0,7	1,1	1,0	1,2	1,4	1,4	2,5	1,4	2,1	1,1
Вывезено сырой нефти	11,6	12,2	16,6	15,1	25,5	23,7	43,9	24,5	39,0	35,1	32,2	23,0
Итого выработано и вывезено .	213,7	248,2	264,7	287,1	330,7	348,2	386,6	379,1	471,0	494,2	527,2	467,0
Недостача нефти въ мил. пудовъ	65,7	72,9	44,7	77,2	62,6	79,7	100,5	119,0	130,5	149,4	140,6	135,1
Недостача въ %	23,5	22,7	14,4	21,2	15,9	18,6	20,7	23,9	21,7	23,2	21,0	22,4

шеніе процентнаго отношенія (съ 15.9% въ 1896 г. до 23.9% въ 1899 г., а затѣмъ это процентное отношеніе колеблется между 21.0% и 23.9%). Между тѣмъ этотъ показатель нехозяйственнаго веденія дѣла за пять первыхъ лѣтъ разсматриваемаго 12-тилѣтія все таки обнаруживалъ нѣкоторую склонность къ пониженію.

Что касается выхода керосина изъ нефти, то эта сторона дѣла за послѣднія 13 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы	Поступило на за- воды въ перера- ботку сырой нефти.	Выработано ос- вѣтительныхъ маслъ очи- щенныхъ	На 1 пудъ выра- ботаннаго кероси- на приходится сы- рой нефти.	Выходъ керосина въ %
	(въ милліонахъ пудовъ)..			
1891	249.8	74.3	3.37	29.7
1892	258.0	78.5	3.29	30.4
1893	261.5	85.6	3.05	32.8
1894	273.3	66.0	4.14	24.1
1895	325.0	87.8	3.70	27.0
1896	339.5	88.1	3.85	26.0
1897	363.4	89.6	4.05	24.7
1898	398.2	92.0	4.33	23.1
1899	407.5	110.4	3.69	27.1
1900	481.5	128.3	3.75	26.6
1901	520.7	120.9	4.31	23.21
1902	493.2	125.9	3.92	25.5
1903	479.8	149.7	3.20	31.2

За первые три года разсматриваемаго тринадцатилѣтія наблюдалось прогрессивное увеличеніе выхода керосина, такъ что процентъ выхода съ 29.7% въ 1891 г. повысился до 32.8% въ 1893 г., сообразно съ этимъ сократился расходъ нефти на пудъ выработаннаго керосина, а именно съ 3.37 пудовъ въ 1891 г. до 3.05 пудовъ въ 1893 г. Но съ 1893 г. процентъ выхода керосина рѣзко понижается и составляетъ для 1894 г. всего лишь 24.1%, причѣмъ расходъ нефти на пудъ выработаннаго керосина составляетъ 4.14 пудовъ. За послѣдующіе 9 лѣтъ процентъ выхода керосина колеблется между 27.1% (1899 г.) и 23.1 (1898 г.), а расходъ нефти на пудъ выработаннаго керосина между 3.69 пуда (1899 г.) и 4.33 пуда (1898 г.), такимъ образомъ, за девять лѣтъ процентъ выхода керосина ни разу не достигаетъ не только процента выхода керосина 1893 г., но и 1891 г., т. е. года, съ котораго наблюдалось увеличеніе выхода керосина за первое трехлѣтіе. Въ 1903 г. выходъ керосина сильно увеличивается благо-

даря очень высокому уровню цѣны на керосинъ въ Баку, такъ что выходъ керосина составляетъ 31.2%, а на пудъ выработаннаго керосина приходится всего лишь 3.20 пудовъ нефти. Такія высокія цѣны на керосинъ держатся въ теченіи 1903 и 1904 гг., но къ концу послѣдняго года начинаютъ понижаться и наконецъ цѣна сырой нефти оказывается выше цѣны керосина**). Естественно, что при такомъ положеніи дѣлъ выходъ керосина изъ нефти долженъ сильно понизиться.

Такое пониженіе процента выхода керосина происходитъ за счетъ увеличенія получки нефтяныхъ остатковъ, какъ это усматривается изъ слѣдующей таблицы:

Годы.	Выработ. (въ мил. пуд.)		На одинъ пудъ керосина приходится пудовъ нефтяныхъ остатковъ.
	Керосина.	Нефтяныхъ остатковъ*).	
1896	88.1	240.9	2.74
1897	89.6	261.8	2.92
1898	92.0	272.2	2.96
1899	110.4	287.9	2.61
1900	128.3	356.9	2.77
1901	120.9	399.8	3.37
1902	125.9	428.1	3.40
1903	149.7	365.5	2.45

II. Усиленная выработка мазута.

Усиленіе выработки нефтяныхъ остатковъ за счетъ сокращенія выработки керосина обусловливалось усиленнымъ спросомъ на топливо со стороны нашей фабрично-заводской промышленности, искусственно взвинченной привлеченіемъ къ намъ иностранныхъ капиталовъ и усиленнымъ желѣзнодорожнымъ строительствомъ. Этотъ искусственный подъемъ фабрично-заводской

***) Цѣны въ Баку (въ коп. за пудъ).

	Сырая нефть.	Нефт. остат.	Керосинъ въ судахъ.	Керос. въ котл.
1901 г.	8.1	9.6	8.9	11.9
1902 „	6.6	7.7	8.4	9.2
1903 „	8.9	8.8	12.6	17.3
1904 „	15.2	15.25	21.2	25.6
Янв. 1905	14.0	15.0	16.0	18.0
Май „	16.0	16.0	15.0	15.0
Июль „	21.0	22.5	19.5	19.5

дѣятельности начинается съ 1893 г. и достигаетъ своего апогея въ 1900 г. Усиленный спросъ на горючее со стороны нашей промышленности, особенно металлургической, а также желѣзнодорожной сѣти привелъ насъ въ 1899 и 1900 г.г. къ угольному голоду. Вздороженіе кам. угля вынудило многія желѣзныя дороги замѣнить его нефтяными остатками, вслѣдствіе чего спросъ на мазуть сильно возросъ. О ростѣ потребления мазута на желѣзныхъ дорогахъ за счетъ вытѣсненія каменнаго угля даетъ ясное представленіе слѣдующая таблица:

Употреблено желѣзными дорогами.

Годы.	Нефтяныхъ.	Кам. угля, ан-	Въ томъ числѣ	Антрацита.
	остатковъ.	трацита, кокса и брикетовъ.	днецакаго кам. угля.	
	(въ милліонахъ пудовъ).			
1892	21,1 (100%)	102,2 (100%)	55,5 (100%)	8,9 (100%)
1893	27,6	99,6	54,8	7,3
1894	37,3	103,8	56,8	6,8
1895	50,2	104,4	56,5	6,2
1896	62,6	120,7	67,3	6,4
1897	71,6	132,9	79,0	5,9
1898	73,1	146,0	94,0	8,1
1899	78,2	172,2	89,9	11,8
1900	104,4	211,3	100,2	10,9
1901	107,6	232,8	121,3	9,8
1902	112,1 (533 ⁰ / ₀)	255,6 (150 ⁰ / ₀)	150,5 (271 ⁰ / ₀)	11,5 (129 ⁰ / ₀)

Вмѣстѣ съ желѣзными дорогами къ мазуту перешло много фабрикъ и заводовъ промышленнаго района, замѣнивъ имъ дрова, торфъ и каменный уголь. Вслѣдствіе увеличенія спроса на нефтяные остатки, сильно увеличился ихъ вывозъ изъ Баку на Астрахань, а оттуда по Волгѣ къ мѣстамъ потребления, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

Вывезено нефтяныхъ остатковъ изъ Баку.

Годы.	(въ милліонахъ пудовъ).	
	Всего.	въ Астрахань.
1891	103,8	91,6
1892	117,3	104,2
1893	143,5	129,2

(въ миллионѣхъ пудовъ).

Годы.	Всего.	въ Астрахань.
1894	193,6	174,9
1895	180,4	164,7
1896	185,0	171,8
1897	221,7	206,3
1898	242,4	228,2
1899	244,9	226,9
1900	264,4	244,3
1901	309,3	289,3
1902	342,5	321,0
1903	303,8	275,9
1904 *)	302,6	261,6

За двѣнадцать лѣтъ, съ 1891 г. по 1902 г., вывозъ нефтяныхъ остатковъ изъ Баку увеличился на 238,7 милл. пудовъ или на 230⁰/₀, тогда какъ вывозъ нефтяныхъ остатковъ въ Астрахань возросъ на 229,4 мил. пудовъ, или на 250,4⁰/₀. Такимъ образомъ вывозъ нефтяныхъ остатковъ въ Астрахань увеличился пропорціонально болѣе, чѣмъ весь вывозъ нефтяныхъ остатковъ изъ Баку. Это произошло за счетъ уменьшенія вывоза нефтяныхъ остатковъ по другимъ направленіямъ, а именно, по Закавказской желѣзной дорогѣ, по которой вывозъ за это время понизился съ 8,6 мил. пудовъ до 3,8 мил. пудовъ, т. е. далъ уменьшеніе на 4,8 мил. пудовъ, или на 55,7⁰/₀.

Подъ вліяніемъ такого усиленнаго спроса на нефтяные остатки внутри страны цѣны на нихъ сильно поднялись, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:

Годы.	Баку.	Нижн.-Новгородъ.	Москва.
	въ коп. за пудъ.		
1891	3,3	15,2	28,0
1892	1,5	12,9	23,0
1893	2,1	16,5	28,0
1894	3,9	14,2	26,0
1895	6,1	15,3	26,0
1896	7,7	19,3	28,5
1897	8,2	21,0	31,5
1898	10,7	19,8	30,5
1899	13,1	20,7	31,0
1900	16,9	27,9	40,4

*) „Нефтяное дѣло“ за 1905 г. № 3—4 стр. 275—276.

1901	9,6	22,1	32,5
1902	7,7	17,1	26,9
1903	8,8	15,2	24,7
1904 *)	15,2	22,6	36,0

Съ 1892 г. по 1900 г. цѣны въ Баку непрерывно и сильно повышаются, также повышаются цѣны въ Нижнемъ Новгородѣ и Москвѣ; но тамъ повышение не идетъ съ тою непрерывностью и замѣчаются довольно значительныя колебанія. Если сравнить цѣны 1892 г. съ цѣнами 1900 г., то мы получимъ слѣдующую картину:

Цѣны нефтян. остатковъ.	1892 г. въ коп.	1900 г. за пудъ.	Цѣны повы- сились про- тивъ 1892 г.
въ Баку	1.5	16.9	15.4
„ Нижн. Новгородѣ . .	12.9	27.9	15.0
„ Москвѣ	23.0	40.4	17.4

Если же сравнить цѣны 1900 г. съ такими же 1891 г., какъ съ годомъ нормальныхъ цѣнъ, а не съ 1892 г., годомъ очень низкихъ цѣнъ, то результатъ сравненія получится слѣдующій:

Цѣны нефтян. остатковъ.	1891 г. въ коп.	1900 г. за пудъ.	Цѣны повы- сились про- тивъ 1891 г.
въ Баку	3.3	16.9	13.6
„ Нижн. Новгородѣ . .	15.2	27.9	12.7
„ Москвѣ	28.0	40.4	12.4

Принимая во вниманіе, что съ начала девяностыхъ годовъ расходы по доставкѣ нефтяныхъ остатковъ изъ Баку въ Нижн. Новгородъ понизились на 1.0 до 1.5 коп. за пудъ, то оказывается, что все повышение цѣнъ на нефтяные остатки въ центрахъ потребленія было цѣликомъ учтено въ Баку.

Благодаря такому спросу на нефтяные остатки и подъему цѣнъ на нихъ, нефтепромышленникамъ было выгодно увеличивать ихъ выходъ, сводя временами заводскую обработку нефти къ простой отгонкѣ бензина. „Въ прежніе годы“, говоритъ Л. Л. Першке въ своемъ отчетѣ за 1901 г. **) многіе нефтепромышленники возили сырую нефть безъ всякой предварительной обработки подь

*) См. „Обзоры Внѣшней торговли по Европейской границѣ“.

Виржевыя цѣны главнѣйшихъ отпусковыхъ и привозныхъ товаровъ

**) См. Обзоръ отраслей промышленности въ Закавказскомъ краѣ, служащихъ источникомъ косвенныхъ налоговъ, и поступления акцизнаго по краю дохода за 1901 г. Отчетъ Завѣдывающаго Акцизными Сборами Закавказскаго края, Л. А. Першке.

видомъ нефтяныхъ остатковъ; но въ отчетномъ году, вслѣдствіе громаднаго спроса на нефтяные остатки и требованія извѣстныхъ ихъ качествъ (уд. вѣсъ не менѣе 0,900 и температура вспышки около 70° С.), обусловленныхъ договорами, многіе заводы работали преимущественно на мазуть, отгоняя бензинъ и лишь незначительное количество керосина, съ такимъ расчетомъ, чтобы получить остатки, удовлетворяющіе по качеству заключеннымъ договорамъ. Кромѣ того, въ нефтяные остатки въ 1901 году было спущено свыше 50 мил. пуд. сырой нефти, около 20 милл. пуд. маслянаго гудрона, до 6 милл. пуд. газалина, соляровыхъ маселъ и проч.».

V. Сокращеніе выгонки керосина.

Такимъ образомъ выработка мазута заняла въ бакинской нефтяной промышленности главенствующее значеніе, а выработка керосина, главнаго продукта нефти, отошла на второй планъ. Картину этой эволюціи въ бакинской нефтяной промышленности рисуетъ слѣдующая таблица.

	Валовой доходъ отъ продажи:					Отнош. пер- ваго ко вто- рому.
	составлялъ.		% отношеніе къ общему доходу до- хода отъ			
	Мазута	Керосина	Мазута	Керосина		
	(мил. рублей)					
въ 1892 г.	1,76	6,05	22,54	77,46	1 : 3, 4	
1893	3,01	5,74	34,40	65,60	1 : 1, 9	
1894	7,55	5,08	59,78	40,22	1 : 0, 7	
1895	11,18	13,41	45,47	54,53	1 : 1, 2	
1896	13,87	16,58	45,47	54,53	1 : 1, 2	
1897	18,47	10,72	63,28	36,72	1 : 0,58	
1898	26,42	14,27	64,96	35,04	1 : 0,54	
1899	33,06	25,94	56,03	43,97	1 : 0,78	
1900	44,82	34,59	56,44	43,56	1 : 0,77	
1901	29,69	13,75	68,35	31,65	1 : 0,46	
1902	26,34	10,74	71,04	28,96	1 : 0,41	
1903	26,70	21,98	54,92	45,08	1 : 0,82	

За послѣдніе годы валовой доходъ отъ продажи керосина составляетъ едва одну треть отъ общаго валового дохода отъ продажи мазута и керосина, тогда какъ въ началѣ девяностыхъ годовъ валовой доходъ отъ продажи керосина составлялъ болѣе двухъ третей отъ общаго валового дохода. Только въ 1903 г.

валовой доходъ отъ продажи керосина возрастаетъ благодаря сильному повышенію цѣнъ на керосинъ, но это явленіе, какъ было указано выше, носить лишь временной характеръ.

Въ результатъ такой эволюціи въ нашей нефтяной промышленности получается сильное пониженіе выхода основного и наиболѣе цѣннаго продукта нефтяной промышленности, керосина, изъ всего количества добытой нефти, которое представляется въ слѣдующемъ видѣ.

	Полезная добыча нефти.	Выработано керосина.	% отношеніе выработки керосина къ добычѣ нефти.
	въ миллионѣхъ пудовъ		
Въ 1891 г.	274,0	74,3	27,1
1892	286,0	78,5	27,6
1893	325,5	85,6	26,3
1894	297,5	66,4	22,2
1895	377,5	87,8	22,3
1896	386,3	88,1	22,8
1897	421,9	89,6	21,8
1898	485,9	92,0	18,9
1899	525,2	110,4	21,0
1900	600,8	128,3	21,35
1901	674,3	120,9	18,01
1902	636,8	125,9	19,77
1903	596,9	149,7	25,08

Такимъ образомъ за двѣнадцать лѣтъ, съ 1891 г. по 1902 г. процентное отношеніе выработки керосина къ добычѣ нефти понизилось съ 27,1% до 19,77%, причемъ за послѣднее время встрѣчались годы съ еще болѣе пониженнымъ процентнымъ отношеніемъ, а именно 1898 г. съ 18,9% и 1901 г. съ 18,01%. Только 1903 г. и вѣроятно еще 1904 г. представляютъ исключеніе, благодаря сильному повышенію цѣнъ на керосинъ; но, съ пониженіемъ цѣнъ на таковой и сильнымъ повышеніемъ цѣнъ на нефтяные остатки %, отношеніе выработки керосина къ добычѣ нефти должно опять сильно понизиться.

Въ отчетѣ за 1901 г. Л. Л. Першке говоритъ: „Въ отчетномъ году выходъ этотъ (керосина) по крайней мѣрѣ процентовъ на 12 былъ ниже технически возможнаго выхода, что на 500 мил. пудовъ сырой нефти, поступившей въ переработку, составляетъ разницу въ 60 мил. пудовъ керосина. Эти 60 мил. пуд. могли

бы быть выставлены на рынокъ, но они остались въ недогонѣ и сожжены подъ топками паровиковъ. Нѣтъ сомнѣнія въ томъ, что использованіе этихъ 60 мил. пуд. въ формѣ освѣтительной энергіи было бы продуктивнѣе для страны, чѣмъ использованіе ихъ въ формѣ энергіи тепловой при полномъ избыткѣ топлива и крайнемъ недостаткѣ освѣтительныхъ матеріаловъ, какъ въ домашнемъ быту населенія, такъ и въ дѣлѣ освѣщенія городовъ, въ коемъ керосинъ, при современныхъ усовершенствованныхъ освѣтительныхъ приборахъ, имѣетъ полное право разсчитывать на побѣду надъ электричествомъ. Съ точки зрѣнія государственной экономіи, широкое распространеніе мазута и нефги, какъ топлива, по справедливому заключенію весьма компетентнаго лица въ промышленномъ мѣрѣ, въ Россіи слѣдуетъ признать явленіемъ ненормальнымъ, которое объяснимо лишь изобиліемъ нефти на Кавказѣ и временнымъ успѣхомъ ея добычи, тогда какъ было бы болѣе рационально не истощать ея источниковъ ради выбрасыванія на рынокъ обезцѣненного сырого продукта, а перерабатывать всю сырую нефть на мѣстѣ въ болѣе цѣнные продукты и только въ такомъ видѣ отпускать ихъ на рынокъ. И я твердо держусь того взгляда (какой высказывалъ и въ прежнихъ отчетахъ), что наиболѣе выгоднымъ для государства является сохраненіе запасовъ сырой нефти до поры въ недрахъ казенныхъ земель. Та неосмотрительно широкая эксплуатація Апшеронскаго мѣсторожденія, которая въ послѣднее время приняла характеръ хищнической его разработки, приведетъ въ недалекомъ будущемъ къ полному его истощенію. Примѣръ балахано-сабунчанской площади подтверждаетъ такое предположеніе до полной очевидности. Попытка расширить границы нефтеносныхъ полей въ предѣлахъ Апшеронскаго полуострова не увѣнчалась успѣхомъ. Всѣ другія отдѣльныя до сихъ поръ мѣсторожденія нефти не представляютъ совокупности тѣхъ условий, при которыхъ могли бы почитаться благонадежными. Этого то обстоятельства и нельзя оставлять безъ вниманія“.

„Главнымъ факторомъ“, говоритъ далѣе Л. Л. Першке, „обуславливающимъ сосредоточеніе энергіи въ сырой нефти, является время, измѣряемое геологическими періодами; пользованіе имъ выходитъ изъ предѣловъ человѣческаго знанія. При самомъ доврчивомъ отношеніи къ успѣхамъ науки (синтеза), едва ли можно надѣяться на вѣроятность возстановленія утраты такого естественнаго богатства, какимъ является нефть, замѣной его сходственнымъ по продуктивности веществомъ. Сырая нефть, разложенная

на свои элементы для получения энергии, лишь незначительная часть которой утилизируется, не может быть восстановлена и потому навсегда выпадает из экономического кругооборота. Поэтому такие естественные богатства, как сырая нефть, распределенные на земной поверхности в условиях, доступных для эксплуатации в относительно незначительном количестве, требуют крайне бережливого к себе отношения; но этого то и не наблюдается по отношению к нашей нефти. Ради удовлетворения потребностей минуты вполне пренебрегаются интересы будущего“.

Такое ненормальное и нежелательное развитие нашей нефтяной промышленности обуславливалось, как было указано выше, усиленным спросом на нефтяные остатки, но для того, чтобы выработка нефтяных остатков увеличилась за счет сокращения выработки керосина, одного усиленного спроса на нефтяные остатки было недостаточно, для этого было необходимо, чтобы спрос на керосин был меньше спроса на нефтяные остатки и, чтобы цены на него были меньше выгодны, чем для нефтяных остатков. Имелись ли эти обстоятельства и, если они имелись, то чем они обуславливались?

VI. Поощрение вывоза керосина в ущерб русским потребителям.

— Наша нефтяная промышленность для сбыта керосина имеет два рынка: внутренний и внешний. Внутренний рынок, благодаря высокому обложению керосина, акцизу в 60 коп. на пуд для легких масел и в 50 коп. на пуд для тяжелых, делает его слишком дорогим для широкого потребления, вследствие чего потребление его в стране развивается крайне медленно и далеко отстает от потребления за границей, тогда как вывоз керосина за границу, благодаря освобождению его от акциза, быстро возрастает. О соотношении внутреннего и внешнего рынков ясное понятие дает следующая таблица, заимствованная из книги М. Кашкарова „Финансовые итоги последнего десятилетия“ (1892—1901 г.г.) т. I. стр. 151.

За время с 1891 г. по 1901 г. внутреннее потребление керосина возросло с 29,3 мил. пудов до 47,0 мил. пудов, т. е. всего лишь на 17,7 мил. пудов или 60,4⁰/₁₀₀, тогда как вывоз.

керосина за это же время увеличился съ 45,0 мил. пудовъ до 78,6 мил. пудовъ, т. е. на 33,6 мил. пудовъ или на 74,7⁰/₀.

Выпускъ керосина на рынки съ 1891 г. по 1901 г. увеличился на 51,3 мил. пудовъ. Изъ этого количества 33,6 мил. пудовъ или 65,5⁰/₀ приходится на увеличеніе вывоза за границу и лишь 17,7 мил. пудовъ или 34,5⁰/₀ на увеличеніе внутренняго потребленія.

Въ 1891 г. выпущено керосина на рынки всего 74,3 мил. пудовъ. Изъ нихъ на внутреннее потребленіе пошло лишь 29,3 мил. пудовъ или 39,5⁰/₀, а на вывозъ за границу 45,0 мил. пудовъ или 60,5⁰/₀.

Въ 1901 г. выпущено керосина на рынки всего 125,6 мил. пудовъ. Изъ нихъ лишь 47,0 мил. пудовъ или уже только 37,4⁰/₀ пошло на внутреннее потребленіе, а на вывозъ за границу 78,6 мил. пудовъ или 62,6⁰/₀.

Изъ вышеприведенныхъ данныхъ ясно видно, какое первенствующее значеніе для нашей керосиновой промышленности имѣетъ внѣшній рынокъ и насколько незначительнымъ является внутренній рынокъ съ его 130 милліонами потребителей.

О распредѣленіи вывоза керосина на внѣшнемъ рынкѣ даютъ ясное представленіе свѣдѣнія и данныя о вывозѣ керосина изъ Батума, на долю котораго приходится около 90⁰/₀ всего вывоза керосина за границу. По этимъ даннымъ вывезено керосина изъ Батума.

Годы.	Вывозъ керосина изъ Батума.			Процентное отношеніе вывоза въ Европу ко всему вывозу.
	Въ Европу.	На Востокъ.	Всего.	
	(въ милліонахъ пудовъ).			
1891	28,1	14,2	42,3	66,4
1892	27,7	17,7	45,4	61,0
1893	26,8	21,3	48,1	55,7
1894	26,7	14,9	41,6	64,2
1895	28,0	22,8	50,8	55,1
1896	24,4	24,1	48,5	50,3
1897	23,6	25,8	48,8	48,4
1898	27,1	25,2	52,3	51,8
1899	28,9	27,6	56,5	51,2
1900	28,0	23,2	51,2	54,7
1901	33,4	31,7	65,1	51,3
1902	43,8	24,1	67,9	64,5
1903	43,9	23,2	67,1	65,4

Годы.	Выпущено с заводов:			Вывезено за границу:			Поступило из подохран. и таможен складов (+) или в подохр. и тамож. склады (-)*			Из выпущенных с заводов осталось на внутреннее потребление.		
	Легк.	Тяжел.	Всего.	Легк.	Тяжел.	Всего.	Легк.	Тяжел.	Всего.	Легк.	Тяжел.	Всего.
				Легк.	Тяжел.	Всего.	Легк.	Тяжел.	Всего.	Легк.	Тяжел.	Всего.
				(в т я ж е л ы)								
1891	66,3	9,9	76,2	44,7	0,3	45,0	-1,8	-0,1	-1,9	19,8	9,5	29,3
1892	77,0	4,0	80,9	47,1	1,0	48,1	-0,7	-0,1	-0,8	29,2	2,9	32,1
1893	85,8	2,1	87,9	49,6	0,4	50,0	-6,0	-0,0	-6,0	30,2	1,7	31,9
1894	71,5	1,9	73,4	42,9	0,4	43,3	+2,8	+0,1	+2,9	31,4	1,6	33,0
1895	81,7	1,9	83,6	50,7	0,6	51,3	+4,0	-0,2	+3,8	35,0	1,1	36,1
1896	86,9	3,2	91,1	50,5	1,9	52,4	+2,3	+0,1	+2,4	38,7	1,3	40,0
1897	91,0	2,9	93,9	50,2	2,2	52,4	-1,9	-0,2	-2,1	38,9	0,5	39,4
1898	96,8	1,9	98,7	54,8	1,4	56,2	+0,1	-0,0	+0,1	42,1	0,5	42,6
1899	105,3	3,7	109,0	68,1	0,9	69,0	+2,6	-0,2	+2,4	39,8	2,6	42,4
1900	122,8	7,1	129,9	68,4	6,9	75,3	-10,3	-0,3	-10,6	44,1	—	44,1
1901	129,4	6,2	135,6	72,2	6,4	78,6	-11,1	-1,1	-10,0	46,1	0,9	47,0

*) Главная часть выпускаемых из Бакинского района масел, предназначенных для внутренних рынков, а также значительная их часть для заграничного вывоза, поступает предварительно в подохранные склады и уже из них расходуется по своему назначению. Приведенные цифры представляют собою разности остатков в подохранных складах к концу двух последующих лет, а за 1900 и 1901 г. и таможенных складов в Новороссийск и Батумь

Съ 1891 г. по 1899 г. наблюдался постоянный и очень значительный ростъ вывоза керосина на Востокъ, который за это время почти что удвоился, а именно съ 14,2 мил. пудовъ возросъ до 27,6 мил. пудовъ. За послѣдніе три года онъ колеблется между 23,2 мил. пудовъ до 31,7 мил. пудовъ, обнаруживая нѣкоторую тенденцію къ сокращенію. Уменьшеніе вывоза керосина наблюдается за послѣдніе годы въ Индію и Китай, благодаря конкуренціи керосина съ Зондскихъ острововъ, куда недавно перенесъ свою дѣятельность Samuel въ лицѣ Shell Transport and Trading С^о и успѣвшій уже войти въ соглашеніе съ голландскими нефтепромышленными компаніями. Ожидать дальнѣйшаго сокращенія вывоза керосина въ Индію и Китай едва ли есть основаніе, такъ какъ Зондскія мѣстороженія нефти далеко не оглчаются своимъ богатствомъ, какъ по качеству, такъ и по количеству нефти. Соглашеніе же между Shell Transport and Trading С^о и голландскими компаніями обезпечитъ имъ лишь полученіе большихъ барышей, какъ отъ торговли Лангкаскимъ, такъ и русскимъ *) керосиномъ на рынкахъ Индіи и Дальняго Востока.

Что касается вывоза керосина въ Европу, то онъ наоборотъ за время съ 1891 г. по 1897 г. не только не обнаруживалъ склонности къ усилению, но напротивъ того сократился съ 28,1 мил. пудовъ въ 1891 г. до 23,6 мил. пудовъ въ 1897 г. Это сокращеніе вывоза керосина на европейскіе рынки обуславливалось сильною конкуренціею „Standard'a“, которая достигла наибольшей силы въ 1893 и 1894 г.г., а также вытѣсненіемъ русскаго керосина изъ Австріи влѣдствіе развитія галиційской нефтяной промышленности. Сильнѣе всего конкуренція „Standard'a“ отразилась на вывозѣ нашего керосина въ Англію, Нидерланды и Италію, каковой вывозъ за послѣдніе тринадцать лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

*) „Shell Transport and Trading С^о“ является наиболѣе крупнымъ экспортеромъ русскаго керосина на рынки Востока, гдѣ имѣетъ свои собственные склады и ведетъ крупную торговлю. Голландскія нефтяныя компаніи также занимаются торговлею русскимъ керосиномъ на рынкахъ Востока.

Годы.	Въ Англию, Гибралтаръ и о. Мальту.	Въ Нидерланды.	Въ Италію.
	(в ъ п у д а х ъ).		
1891	8.520.930	3.041.000	2.285.000
1892	8.883.157	2.284.732	2.269.809
1893	7.811.629	2.044.754	1.411.927
1894	7.346.830	2.363.789	593.622
1895	7.277.439	2.907.481	1.300.867
1896	8.627.452	1.041.235	1.298.162
1897	7.636.383	527.924	1.564.629
1898	10.083.827	2.267.389	1.475.780
1899	12.875.005	1.955.260	1.163.920
1900	12.939.236	1.868.652	367.096
1901	13.409.584	3.206.520	1.249.609
1902	21.045.814	5.054.723	1.291.557
1903	21.887.971	5.248.036	945.146

Съ 1891 года по 1897 годъ вывозъ керосина на эти три рынка сократился съ 13,8 милл. пудовъ до 9,7 милл. пудовъ, т. е. на 4,1 милл. пудовъ или на 29,7%, но съ 1897 года наблюдается поворотъ, и съ этого года вывозъ керосина начинаетъ быстро возрастать, такъ что въ 1902 г. вывозъ керосина на три вышеуказанные рынка превысилъ таковой въ 1897 г. на 17,7 милл. пудовъ или на 182,0%. Въ 1903 г. вывозъ керосина на означенные рынки даетъ дальнѣйшее увеличеніе на 0,7 милл. пудовъ.

VII. Возрастающий заграничный спрос на русский керосинъ.

Это усиленіе вывоза нашего керосина на европейскіе рынки обусловливалось возрастающимъ спросомъ на керосинъ съ одной стороны и невозможностью для „Standard'a“ усилить вывозъ керосина изъ Америки, вѣдствие истощенія нефтеносныхъ площадей, пропорціонально возрастанію спроса. На такое положеніе дѣлъ указываютъ данныя о привозѣ керосина на главный потребительный рынокъ, въ Соединенное Королевство, заимствуемая изъ статистическаго труда Генри Функа и Ко ¹⁾:

Привезено въ Соединенное Королевство керосина.

Годы.	Американскаго.		Русскаго.		Румынскаго.		Всего.
	въ бар- реляхъ.	въ %.	въ бар- реляхъ.	въ %.	въ бар- реляхъ.	въ %.	
1883	1.329.004	100	502	—			1.329.506
1884	927.919	98,2	17.078	1,8			944.997
1885	1.367.720	95,1	70.149	4,9			1.437.869
1886	1.363.801	96,7	46.814	3,3			1.410.615
1887	1.444.350	88,5	188.461	11,5			1.632.811
1888	1.286.148	70,0	549.126	30,0			1.835.274
1889	1.355.590	63,7	774.227	36,3			2.126.817
1880	1.357.122	63,3	787.529	36,7			2.144.651
1891	1.647.772	66,5	830.863	33,5			2.478.635
1892	1.741.089	68,0	807.600	32,0			2.518.689
1893	2.209.619	74,8	743.094	25,2			2.952.713
1894	2.736.236	82,5	578.115	17,5			3.314.351
1895	2.730.909	81,9	602.900	18,1			3.332.909
1896	2.992.709	82,5	633.971	17,5			3.626.680
1897	2.755.486	84,8	494.278	15,2			3.249.764
1898	2.843.541	75,6	918.354	24,4			3.758.895
1809	2.701.772	66,9	1.340.385	33,1			4.042.157
1900	2.657.548	67,1	1.300.019	32,9			3.957.567
1901	2.619.283	67,7	1.200.316	31,0	51.492	1,3	3.871.091
1902	2.515.051	58,3	1.732.493	40,2	65.500	1,5	4.313.044
1903	2.083.627	48,2	2.202.120	51,1	31.000	0,7	4.316.747

Съ 1896 г. по 1903 г. ввозъ американскаго керосина уменьшается на 909.08 барелей или на 30,4⁰/₀, тогда, какъ ввозъ русскаго керосина увеличивается съ 633.971 барелей до 2.202,120 барелей т. е. на 1.568,149 барелей, или 247,3⁰/₀.

Съ увеличеніемъ ввоза русскаго керосина въ Англію дѣна на

¹⁾ См. „Нефтяное Дѣло“ за 1905 г. № 3—4, стр. 260—261.

него не только не понизилась, но даже очень значительно повысилась; причѣмъ, если не считать маленькихъ колебаній, то она непрерывно повышалась съ конца 1897 г. по Мартъ 1900 г., когда достигла наибольшей высоты, затѣмъ нѣсколько понижается, но въ общемъ держится довольно высоко.

За послѣдніе тринадцать лѣтъ среднія годовыя цѣны въ Лондонѣ на русскій керосинъ были слѣдующія:

Годы.	въ пенсахъ за галонъ.	въ коп. за пудъ.
1892	4 ¹ / ₂	79,2
1893	3 ¹³ / ₁₆	65,5
1894	3 ¹ / ₂	59,5
1895	5 ⁷ / ₁₆	93,8
1896	5 ⁵ / ₈	97,0
1897	4 ³ / ₈	75,5
1898	4 ¹¹ / ₁₆	80,8
1899	5 ³ / ₈	92,8
1900	6 ¹ / ₄	107,6
1901	6	103,6
1902	5 ⁵ / ₈	96,6
1903	4 ⁷ / ₈	83,2
1904	5 ¹ / ₂	95,0

Наблюдается также за послѣдніе годы усиленіе ввоза русскаго керосина въ Бельгію за счетъ сокращенія ввоза американскаго. За послѣднія 12 лѣтъ ввозъ керосина въ Бельгію представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Привезено въ Бельгію керосина.
Въ томъ числѣ:

Годы.	Всего въ тоннахъ.	Американскаго				Русскаго	
		въ тоннахъ.	въ %.	въ тоннахъ.	въ %.		
1893	145.139	109.356	75,4	32.891	22,7		
1894	142.429	114.805	80,8	27.563	19,4		
1895	159.980	119.988	75,0	39.918	24,9		
1896	158.979	132.420	83,3	26.229	16,5		
1897	149.501	139.305	92,8	9.113	6,1		
1898	161.282	129.371	80,2	31.177	19,5		
1899	166.404	137.312	82,7	28.830	17,3		
1900	158.064	122.157	77,3	33.014	20,9		
1901	160.327	127.713	79,8	31.575	19,7		
1902	183.592	143.085	78,2	39.706	21,7		
1903	210.905	157.097	74,8	50.061	24,0		
1904	195.527	128.530	65,9	53.982	27,7		

Такимъ образомъ, съ 1897 г. на міровыхъ рынкахъ наблюдается усиленный спросъ на керосинъ и несостоятельность „Standard'a“ удовлетворить этотъ спросъ влѣдствіе истощенія американскихъ нефтяныхъ площадей. Влѣдствіе этого увеличивается спросъ на русскій керосинъ на тѣхъ рынкахъ, гдѣ ранѣе господствовалъ американскій керосинъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ значительно повышаются цѣны на русскій керосинъ. Подъ вліяніемъ этого возрастаетъ вывозъ русскаго керосина съ 52,4 милл. пудовъ въ 1897 г. до 78,6 милл. пудовъ, въ 1901 г., т. е. на 26,2 милл. пудовъ въ теченіе 4 лѣтъ, т. е. на 50⁰/₀. Едва ли такое положеніе дѣлъ на керосиновыхъ міровыхъ рынкахъ можетъ оправдывать хищническое направленіе нашей нефтяной промышленности, усиленно работающей на мазуть; иными словами: едва ли уровень цѣнъ на керосинъ на міровыхъ рынкахъ даетъ меньше барыша нефтепромышленнику на вывезенномъ за границу керосинѣ, чѣмъ отъ продажи мазута на внутренніе рынки. Для выясненія этого вопроса недостаточно, одного сопоставленія бакинскихъ цѣнъ съ лондонскими, гамбургскими, или съ цѣнами иныхъ заграничныхъ рынковъ. Для этого требуется къ бакинскимъ цѣнамъ прибавить всѣ расходы по доставкѣ керосина на любой изъ рынковъ, равно какъ расходы по храненію керосина до продажи на заграничномъ рынкѣ плюсъ расходы по продажѣ.

Такими расходами для керосина, отправляемаго на англійскіе рынки, являются:

- 1) провозная плата отъ Баку до Батума по желѣзной дорогѣ, которая подвергалась нѣсколько разъ измѣненіямъ и колебалась отъ 19 до 12 коп. за пудъ,
- 2) дополнительные сборы, составляющіе 0,55 коп. за пудъ при вагонахъ въ 600 пудовъ и 0,52 коп. при вагонахъ въ 750 пудовъ,
- 3) 1⁰/₀ утечки по стоимости керосина въ Баку плюсъ провозная плата,
- 4) перекачка въ пароходы—0,1 коп. за пудъ,
- 5) портовой сборъ въ Батумѣ—1,0 коп. за пудъ,
- 6) фрахтъ до мѣста доставки (до Лондона средній годовой фрахтъ за керосинъ наливомъ за это время колебался отъ 18 шилл. до 15 шилл. за тонну),
- 7) морская страховка, включая стоимость фрахта, $\frac{1}{2}$ ⁰/₀,
- 8) 1⁰/₀ утечки въ пути,
- 9) выгрузка въ Лондонѣ, разливъ и храненіе по 5 шилл. за тонну, или 3,8 коп. за пудъ,

10) страховка $\frac{3}{4}\%$ со стоимости керосина по его продажной цѣнѣ,

11) бочка, ремонтъ и окраска ея по 1,20 пенса за галонъ, или 20,7 коп. за пудъ,

12) 2% съ продажной цѣны на комиссію и разные расходы и

13) 5% на капиталъ за три мѣсяца со дня отправки керосина изъ Баку по день продажи.

Провозная плата по желѣзной дорогѣ отъ Баку до Батума измѣнялась слѣдующимъ образомъ: 2-го Марта 1894 г. понижена съ 19 коп. до 14 коп., а съ 1-го Юля 1894 г. до 9 коп.; затѣмъ съ 15-го Мая 1895 г. опять возвышена до 14 коп. и съ 1-го Юля 1895 г. восстановлена въ прежнемъ размѣрѣ (19 коп.); съ 3-го Декабря 1897 г. опять понижена до 12 коп., а съ 15-го Января 1900 г. повышена до 16 коп.

Что касается фрахтовъ отъ Батума до Лондона, то въ 1892, 1893 и 1894 г.г. они въ среднемъ за годъ составляли около 18 шилл. за тонну, или 13,70 коп. за пудъ; за 1895 и 1896 г.г. эти же фрахты составляли около 17 шилл., или 12,97 коп.; за 1897, 1898 и 1899 г.г. ихъ можно считать въ среднемъ около 16 шилл., или 12,16 коп. за пудъ; за 1900, 1901 и 1902 г.г. они составляли въ среднемъ около 15 шилл. за тонну, или 11,45 коп. за пудъ, а за 1903 г. 14 шилл. 6 пенсовъ, или 11,07 коп. за пудъ.

При сопоставленіи, такимъ образомъ, бакинскихъ цѣнъ на керосинъ съ лондонскими, получаются слѣдующіе результаты (см. таблицу на оборотѣ):

	Г О			
	1892	1893	1894	1895
Цѣна керосина въ Баку въ котлахъ	7.70	6.70	7.90	17.50
1) Провозъ по желѣзнымъ дорогамъ	19.00	19.00	12.00	14.50
2) Дополнительный сборъ	—55	—55	—55	—55
3) Утечка	—27	—26	—20	—32
4) Перек. въ пароходы	—10	—10	—10	—10
5) Портовый сборъ	1.—	1.—	1.—	1.—
6) Фрахтъ до Лондона	13.70	13.70	13.70	12.97
7) Морское страхованіе	—21	—21	—18	—23
8) Утечка	—42	—41	—35	—47
9) Перекачка, храненіе и разливъ	3.80	3.80	3.80	3.80
10) Страховка	—60	—48	—45	—70
11) Бочка	20.70	20.70	20.70	20.70
12) Комиссіонные и разные расходы	1.58	1.31	1.19	1.87
13) % на капиталъ	—87	—83	—78	—93
В С Е Г О расхода	62.80	62.35	55.00	58.14
Стоимость керос. въ Лондонѣ экспорт.	70.50	69.05	62.87	75.64
Среднія годовыя цѣны русскаго керосина въ Лондонѣ	79.20	65.50	59.50	93.80
Цѣна въ Лондонѣ превыш. стоимость керосина или была ниже таковой на	+8.70	—3.55	—3.37	+ 18.16
Тоже въ %	+ 12,3	— 5,1	— 5,4	+ 23,9
На сколько % разница между стоимостью и цѣною керосина въ Лондонѣ превышала цѣну керосина въ Баку	+113,0	— 53,0	— 42,6	+103,6

Д Ы

1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
24.30	11.30	15.80	27.90	32.90	11.90	9.20	17.28
19.00	19.00	12.00	12.00	16.00	16.00	16.00	16.00
—55	—52	—52	—52	—52	—52	—52	—52
—44	—31	—28	—40	—49	—28	—26	—26
—10	—10	—10	—10	—10	—10	—10	—10
1.—	1.—	1.—	1.10	—10	1.—	1.—	1.—
12.97	12.16	12.16	12.16	14.45	11.45	11.45	11.07
—29	—22	—21	—27	—31	—20	—19	0.23
—58	—44	—42	—54	—62	—41	—38	0.46
3.80	3.80	3.80	3.80	3.80	3.80	3.80	3.80
—73	—56	—60	—70	—81	—78	—72	—62
20.70	20.70	20.70	20.70	20.70	20.70	20.70	20.70
1.94	1.51	1.62	1.85	2.15	2.07	1.93	1.66
1.08	—88	—86	1.02	1.13	—86	—83	—90
63.18	61.20	54.27	55.06	59.08	58.17	57.88	57.32
87.48	72.50	70.07	82.96	91.98	70.07	67.08	74.60
97.00	75.50	80.80	92.80	107.—	103.60	96.60	83.20
+9.52	+3.00	+10.73	+9.84	+15.62	+33.53	+29.52	+8.6
+10.8	+4.1	+15.3	+11.8	+16.9	+47.8	+43.9	+11.5
+39.0	+26.5	+67.7	+35.1	+47.3	+281.4	+320.3	+50.0

VIII. Громадныя прибыли экспортеровъ въ ущербъ русскому народному хозяйству.

Изъ вышеприведенной таблицы видно, что экспортеры керосина, за исключеніемъ 1893 и 1894 годовъ, когда они несли убытки влѣдствіе сильной конкуренціи „Standard'a“, старавшагося вытѣснить русскій керосинъ на европейскихъ рынкахъ, и 1897 года, когда цѣны въ Лондонѣ сильно понизились благодаря обильному привозу керосина изъ Америки, и когда экспортеры русскаго керосина должны были довольствоваться сравнительной небольшой прибылью, все остальное время имѣли очень значительную прибыль, которая за послѣдніе два года достигла прямо огромныхъ размѣровъ.

Съ 1892 г. по 1900 г. включительно, за исключеніемъ 1893, 1894 и 1897 г.г., т. е. за шесть лѣтъ, прибыль экспортеровъ колебалась отъ 8.70 коп. до 18.16 коп. на пудъ, а въ процентахъ отъ стоимости керосина отъ 10.8% до 23.9%, причемъ эта прибыль превышала цѣны на керосинъ Баку отъ 35.1% до 113.0%.

За послѣдующіе два года прибыль экспортеровъ достигла прямо чудовищныхъ размѣровъ и составляла за 1901 г. 33.53 коп. на пудъ и за 1902 г. 29.52 коп., причемъ отъ стоимости керосина въ Лондонѣ составляла 47.8% и 43.9%, а отъ цѣны керосина въ Баку 281.4% и 320.3%, т. е. прибыль отъ экспорта керосина за границу превышала стоимость керосина въ Баку въ три раза. За 1903 г. прибыль экспортеровъ составляла 8.6 коп. или 11.5% отъ стоимости себѣ керосина въ Лондонѣ и 50% отъ цѣны керосина въ Баку.

И при такомъ положеніи дѣлъ процентное отношеніе выработки керосина къ добычѣ нефти понизилось, составляя:

въ 1901 г. 18.01%

и въ 1902 г. 19.77%

противъ 21.0% въ 1899 г.

и 21.35% въ 1900 г.

Далѣе заслуживаетъ вниманія, что увеличеніе прибыли экспортеровъ за послѣдніе два года обуславливается не повышеніемъ цѣны на керосинъ на Лондонскомъ рынкѣ, гдѣ цѣны даже понизились, а сильнымъ паденіемъ цѣны на керосинъ въ Баку.

При постоянно возрастающемъ спросѣ на керосинъ со стороны заграничныхъ рынковъ и усиленномъ вывозѣ керосина за границу цѣны въ Баку сильно понижаются—съ 32.9 коп. за пудъ въ

1900 г. до 11.9 коп. въ 1901 г. и до 9.2 коп. въ 1902 г., тогда какъ цѣны на керосинъ въ Лондонѣ понижаются подѣ влияніемъ обильнаго привоза, съ 107.6 коп. въ 1900 г. до 103.6 коп. въ 1901 г. и до 96.6 коп. въ 1902 г., т. е. въ то время, когда цѣны на керосинъ въ Баку понижаются на 21.0 коп. и на 23.7 коп. противъ 1900 г., таковыя понижаются въ Лондонѣ всего лишь на 4.0 коп. и 11.0 коп. противъ 1900 г., благодаря чему прибыль экспортеровъ русскаго керосина и достигаетъ чудовищныхъ размѣровъ.

Этотъ чудовищный ростъ прибылей экспортеровъ русскаго керосина и одновременно съ нимъ сильное пониженіе цѣнъ на керосинъ въ Баку ясно указываютъ на полную разобщенность экспортеровъ русскаго керосина отъ нашей нефтяной промышленности и на противоположность ихъ интересовъ и съ интересами нашихъ нефтепромышленниковъ.

Вотъ что говоритъ по поводу прибылей экспортеровъ Л. Л. Першке въ своемъ отчетѣ за 1901 г.: „Но прибыли эти никому изъ бакинскихъ промышленниковъ не достались, и даже самымъ крупнымъ; онѣ составляли удѣлъ иностранныхъ экспортеровъ въ лицѣ фирмъ, располагающихъ своимъ наливнымъ флотомъ и доминирующихъ на рынкахъ Европы и Дальняго Востока. Напротивъ при такихъ цѣнахъ, которыя стояли въ теченіе всего 1901 г. въ Баку, торговля операціи громаднаго большинства бакинскихъ керосинозаводчиковъ можно уже а priori считать малоприбыльными, а то и убыточными, какъ результатъ той же полной разобщенности (хотя и по другой причинѣ) бакинскаго рынка отъ рынковъ сбыта, отмѣченной уже и во внутренней торговлѣ ¹⁾. Разобщенность эта въ дѣлѣ экспорта сказывается еще сильнѣе по почти полному отсутствію русскаго наливнаго флота дальняго плаванія. При такомъ положеніи дѣла, русскихъ или собственно бакинскихъ экспортеровъ нѣтъ. Есть продавцы керосина въ Баку и Батумѣ, есть посредники по продажѣ русскаго керосина за границы, но покупателями и фактическими экспортерами являются почти исключительно иностранныя фирмы, располагающія своими крупными перевозочными средствами и организованною сѣтью торговыхъ складовъ на всѣхъ рынкахъ; какъ на исключеніе, можно

¹⁾ Разобщенность внутреннихъ рынковъ съ Баку въ теченіе 5—6 мѣсяцевъ вслѣдствіе закрытія навигаціи по Волгѣ. *Ш. Оль.*

указать лишь на 2—3 бакинскія фирмы ¹⁾, до послѣдняго времени самостоятельно оперировавшія на нѣкоторыхъ заграничныхъ рынкахъ, но все же играющія тамъ лишь подчиненную роль. Понятно поэтому, что повышательное движеніе цѣнъ на иностранныхъ рынкахъ лишь въ слабой степени передается на бакинскую биржу; понятны также явленія въ родѣ имѣвшихъ мѣсто въ послѣдніе два года—одновременнаго упадка цѣнъ въ Баку при громадномъ спросѣ товара за границу и повышеніи тамъ его цѣны—иностранный покупатель при данныхъ обстоятельствахъ всегда имѣетъ возможность диктовать бакинской биржѣ свои цѣны. Обезцѣненіе товара въ Баку, очевидно, въ его прямыхъ интересахъ“.

„И такое положеніе дѣла существуетъ уже десятокъ лѣтъ“, говоритъ далѣе Л. Л. Першке, „имъ обусловливался и кризисъ 1892 г.; чуть ли не ежегодно въ отчетахъ управленія указывалось на непрочность въ этомъ отношеніи бакинской промышленности; да это сознавалось и фирмами, положившими своими трудами основанія къ широкому ея развитію“.

Что касается сильнаго паденія цѣнъ въ Баку на керосинъ въ 1901 г., создавшаго новый кризисъ, то о его причинахъ Л. Л. Першке въ томъ же отчетѣ говоритъ слѣдующее: „Можно даже удивляться тому, что обезцѣненіе керосина въ Баку совершилось такъ поздно, такъ какъ всѣ условія для кризиса существовали давно. И думается намъ, что и въ ускореніи событій опять таки виноваты менѣе дальновидныя, менѣе прочно организованныя бакинскія фирмы. Стремленіе подчинить себѣ бакинскую биржу всегда существовало у крупныхъ иностранныхъ компаній въ родѣ „Shell Transport and Trading Co“ съ Самуелемъ во главѣ, вѣдающей нашимъ экспортомъ на Дальній Востокъ и на азіатское и африканское побережье Индійскаго океана, и „Consolidated Petroleum Co“, оперирующей русскимъ керосиномъ въ Европѣ; стремленіе это въ послѣднее время особенно усилилось, когда

¹⁾ Нефтепромышленное и торговое Общество А. И. Манташевъ и Ко“ занимается непосредственно экспортомъ керосина въ Индію, хотя для этой цѣли пользуется англійскими пароходами. Экспортомъ въ Англию непосредственно занимаются два общества: „Общ. для добыванія русской нефти и жидкаго топлива съ огранич. отвѣтств.“ и „Европейская нефтяная Компанія съ огранич. отвѣтств.“, послѣдняя имѣетъ собственные пароходы.

Самуель вошелъ въ соглашеніе съ голландскими нефтепромышленными компаніями на островѣ Суматрѣ, по сбыту ихъ товаровъ не только въ восточныхъ странахъ, но и въ Европѣ, а затѣмъ основалъ на островѣ Борнео и свое самостоятельное дѣло. Для Consolidated Co стимулъ къ пониженію русскихъ цѣнъ лежалъ въ конкуренціи компаніи съ американскимъ „Standard Oil“ трестомъ. Толчекъ къ осуществленію этихъ стремленій дало расширеніе производства въ Баку, вызванное усиленнымъ спросомъ на керосинъ на всѣхъ рынкахъ, — расширеніе, въ которомъ приняли участіе всѣ бакинскія фирмы, также и тѣ, которыя для такого расширенія производства не позаботились обезпечить себя ни сырымъ матеріаломъ, ни необходимыми хранилищами. Возникла взаимная конкуренція между фирмами на мѣстѣ, погоня за вагоноочередями, въ связи съ этимъ форсированная дѣятельность заводовъ, не отличавшаяся наличности керосиновыхъ хранилищъ ни въ Баку, ни въ Батумѣ, необходимость какъ можно скорѣе сбывать керосинъ; однимъ словомъ, создалась въ Баку благодарная почва для чрезвычайно выгодныхъ операций съ нашимъ керосиномъ. Ею и воспользовались экспортеры, постепенно понижая покупную цѣну керосина и не встрѣчая въ этомъ отпора со стороны бакинскихъ керосинопромышленниковъ“.

Что касается тѣхъ нѣсколькихъ бакинскихъ фирмъ, которыя имѣли за границею свое самостоятельное дѣло, то ихъ положеніе Л. Л. Першке рисуетъ въ слѣдующихъ выраженіяхъ: „Сознавая необходимость, въ отношеніи продажныхъ цѣнъ на рынкахъ, считаться съ опредѣленною стоимостью товара, онѣ обстоятельствами были поставлены въ весьма трудныя условія конкуренціи съ могущественными заграничными трестами, которымъ бакинскіе промышленники готовы были отдавать свой товаръ за безцѣнокъ. Предвидя печальные результаты, они избрали самый простой, если не единственный для нихъ исходъ—вошли въ соглашеніе съ главными руководителями всемірной торговли, обезпечивъ себѣ сбытъ своего товара въ требуемомъ ихъ дѣломъ количествѣ и по сходной цѣнѣ“.

Несмотря на сильный подъемъ цѣнъ въ Баку на керосинъ въ концѣ 1903 г., прибыль экспортеровъ достигала огромныхъ размѣровъ, какъ это видно изъ слѣдующаго подсчета:

Цѣна керосина въ Баку (въ котлахъ)	35 коп. ¹⁾
Провозъ по жел. дор. отъ Баку до Батума	16,00
Дополнительные сборы	0,52
Утечка	0,52
Перекачка въ пароходы	—,10
Портовой сборъ въ Батумѣ	1,00
Фрахтъ до Лондона	11,45
Морская страховка	—,32
Утечка	—,64
Перекачка, храненіе и разливъ въ бочки	3,80
Страховка	0,91
Бочка, ремонтъ и окраска	20,70
Коммиссія и разные расходы	2,43
Проценты на капиталъ	1,17
	59,56
Стоимость керосина въ Лондонѣ экспортерамъ	94,56
Цѣна въ Лондонѣ	121,50
Прибыль экспортеровъ	26,94

или 28,5⁰/₀ отъ стоимости себѣ керосина въ Лондонѣ.

Эта прибыль экспортеровъ составляетъ потерю для русскаго народнаго хозяйства, вследствие ненормальной постановки и развитія нашего нефтянаго дѣла, и на десятка два миллионъ рублей ухудшаетъ нашъ расчетный балансъ.

IX. Неспособность нашихъ нефтепромышленниковъ въ дѣлѣ организаціи вывоза.

Ожидать, чтобы въ ближайшемъ будущемъ положеніе дѣла измѣнилось къ лучшему, т. е. чтобы сама русская промышленность организовала самостоятельное экспортное дѣло и сама явилась бы торговцемъ изъ первыхъ рукъ, къ сожалѣнію, нѣтъ никакихъ основаній. „Тому доказательствомъ служатъ, говоритъ Л. Л. Першке, неудачныя попытки въ этомъ направленіи, сдѣланныя 10 лѣтъ тому назадъ, тоже послѣ кризиса, и еще болѣе тщетныя старанія въ отчетномъ году нѣкоторыхъ изъ бакинскихъ крупныхъ фирмъ сплотить хотя бы большинство нефте-и керосинопромышленниковъ въ одинъ общій союзъ. Вопросъ этотъ

¹⁾ Во второй половинѣ ноября 1903 г.

былъ предметомъ всесторонняго обсужденія на XVI съѣздѣ бакинскихъ нефтепромышленниковъ, пришедшемъ единогласно къ такому заключенію: „признавая единственнымъ выходомъ изъ настоящаго тяжелаго положенія нефтяной промышленности вообще и, въ частности, керосинового экспорта, объединеніе керосинозаводчиковъ съ экспортерами на почвѣ договорныхъ отношеній, избрать особую комиссію для составленія проекта будущаго соглашения въ видѣ ли договора, или же устава акціонернаго экспортнаго общества и, по одобреніи такового большинствомъ керосинозаводчиковъ, возложить на эту комиссію ходатайствовать передъ Г. Министромъ Финансовъ о принятіи такового соглашения подъ свое особое покровительство, съ цѣлью огражденія полезной дѣятельности проектируемаго общества отъ пагубной конкуренціи могущихъ остаться внѣ объединенной группы“. Выбранная комиссія, въ свою очередь, единогласно признала, что „правительственное огражденіе будущаго союза, какъ необходимое условіе объединенія, должно заключаться въ установленіи особыхъ пониженныхъ тарифовъ на керосинъ на Закавказской и Владикавказской желѣзныхъ дорогахъ только для объединившихся фирмъ. Самое же объединеніе предполагалось достигнуть на почвѣ акціонернаго экспортнаго общества, въ которое можетъ войти всякій желающій; затѣмъ отношенія керосинозаводчиковъ къ будущему экспортному обществу предполагалось организовать на слѣдующихъ началахъ: 1) заводъ можетъ работать, получая сырой и сдавая обработанный продуктъ экспортному обществу, причемъ заводчикъ, получая $3\frac{1}{2}$ пуда нефти, долженъ сдать 1 пудъ керосина въ котлахъ и 2 пуда мазута, получая за выработку 5 коп. съ пуда керосина, если онъ участвуетъ въ прибыляхъ общества, и 6 коп., если въ нихъ не участвуетъ; 2) заводъ можетъ работать самостоятельно и тогда только сдаетъ выработанный продуктъ обществу на комиссію, условія которой будутъ выработаны въ уставѣ общества. Условія эти, казалось бы, являлись очень льготными для заводчиковъ, такъ какъ обыкновенно 1 пудъ керосина и 2 пуда мазута получаютъ изъ 3 пудовъ и 10 фунт. нефти и за переработку заводчикъ рѣдко получаетъ больше 4 коп., обыкновенно только 3 коп. съ пуда керосина. Но стоило только правительству отклонить указанное выше огражденіе интересовъ частнаго общества, какимъ являлся бы союзъ, всѣ дальнѣйшіе переговоры на мѣстѣ не привели ни къ чему и союзъ бакинскихъ керосинозаводчиковъ не состоялся. Однимъ словомъ повто-

рилось тоже самое, что происходило 10 лѣтъ тому назадъ“. Нынѣшнее положеніе нефтяной промышленности и торговли ея продуктами еще разъ подтверждаетъ полную неспособность нашихъ нефтепромышленниковъ организовать правильный вывозъ нефтяныхъ продуктовъ за границу, чѣмъ причиняетъ огромныя потери народному хозяйству.

Сейчасъ цѣны въ Баку на керосинъ стоятъ ниже, чѣмъ на сырую нефть и нефтяныя остатки, а именно: керосинъ продается въ Баку по 19,5 коп. за пудъ, тогда какъ сырая нефть—по 20,5 и 21 коп., а нефтяные остатки по 22,5 коп. за наличный расчетъ, а на августъ - сентябрь по 26,5 коп. за пудъ. Очевидно, при такомъ положеніи дѣлъ, производство керосина не можетъ считаться выгоднымъ и таковой получается лишь какъ побочный продуктъ отъ производства нефтяныхъ остатковъ, цѣна которыхъ достигла небывалой высоты.

Между тѣмъ такое положеніе дѣлъ не оправдывается состояніемъ цѣнъ на заграничныхъ рынкахъ. Цѣна въ Лондонѣ на русскій керосинъ держится на 90¹/₄ коп. за пудъ, тогда какъ при цѣнѣ его въ Баку 19,5 коп. за пудъ таковой обходится экспортерамъ въ Лондонѣ не болѣе 79,3 коп. за пудъ.

Стоимость керосина въ Баку.		19,5
Провозъ по жел. дороги отъ Баку до		
Батума	18,3	
Дополнительные сборы	0,52	
Утечка	0,38	
Перекачка въ пароходы	0,10	
Портовой сборъ въ Батумѣ	1,10	
Фрахтъ до Лондона	11,07	
Морская страховка	0,25	
Утечка	0,50	
Перекачка, храненіе и розливъ въ бочки.	3,80	
Страховка	0,68	
Бочка, ремонтъ, окраска.	20,70	
Комиссія и разные расходы	1,80	
Проценты на капиталъ.	0,70	59,80
Стоимость керосина въ Лондонѣ экс-		
портерамъ		79,3
Цѣна въ Лондонѣ.		90,25
Прибыль экспортеровъ		11,05
или 14 ⁰ / ₁₀₀ отъ стоимости себѣ керосина въ Лондонѣ.		

Эта прибыль составляет 56% отъ цѣны керосина въ Баку.

При правильной постановкѣ вывоза керосина за границу не могло бы быть такого неестественнаго положенія дѣлъ, чтобы сырая нефть стоила дороже керосина.

Наши нефтепромышленники, не будучи въ состояніи сплотиться и организовать правильный вывозъ керосина за границу, чтобы получить, если не всю, то большую часть прибыли, получаемой иностранными экспортерами, сумѣли однако придти къ соглашенію и поднять цѣны на нефтяные остатки на внутреннихъ рынкахъ до неимоверной высоты, а вмѣстѣ съ тѣмъ и цѣны на сырую нефть.

Что это дѣйствительно такъ, не трудно подтвердить цифрами изъ нефтяной статистики, помѣщаемой въ „Нефтяномъ дѣлѣ“, органѣ нашихъ нефтепромышленниковъ.

Добыча нефти за первые четыре мѣсяца нынѣшняго года, въ сравненіи съ таковой за то-же время прошлаго года, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

составляла въ	Д о б ы ч а н е ф т и .	
	1904 г.	1903 г.
	(въ милл. пудовъ).	
Январѣ	45,1	45,6
Февралѣ	42,5	45,7
Мартѣ	49,8	51,3
Апрѣлѣ	47,2	25,4
Итого	184,6	195,0

Такимъ образомъ, добыча нефти за первые четыре мѣсяца нынѣшняго года была менѣ таковой прошлаго года всего лишь на 10.4 мил. пудовъ, или на 5.3%.

Принимая во вниманіе, что въ нынѣшнемъ году цѣны на керосинъ на заграничныхъ рынкахъ значительно ниже таковыхъ прошлаго года, а слѣдовательно въ нынѣшнемъ году спросъ на керосинъ за границу далеко не достигалъ той остроты, что въ прошломъ году, а также, что внутреннее положеніе дѣлъ не могло содѣйствовать потребленію нефти, какъ топлива, то едва ли имѣется въ наличности уважительная причина для указаннаго выше сильнаго подъема цѣнъ на сырую нефть.

Справедливость этого подтверждается сравненіемъ запасовъ нефти въ бакинскомъ районѣ за первые пять мѣсяцевъ нынѣшняго и прошлаго годовъ, которые составляли:

	1904 г. (въ милл. пудовъ)	1905 г. (въ милл. пудовъ)	Запасы 1905 года превышали таковыя 1904 года на
на 1-е января	30,9	35,5	4,6
„ 1-е февраля	37,2	40,4	3,2
„ 1-е марта	33,2	35,1	1,9
„ 1-е апрѣля	33,9	34,8	0,9
„ 1-е мая	28,0	31,6	3,6

Не менѣе благоприятную картину представляютъ запасы нефтяныхъ остатковъ въ бакинскомъ районѣ, которые составляли:

	1904 г. (въ милл. пудовъ)	1905 г. (въ милл. пудовъ)	Запасы 1905 года были — менѣе } запасовъ + болѣе } 1904 г.
на 1-е января	57,2	44,6	— 12,6
„ 1-е февраля	70,1	59,9	— 10,2
„ 1-е марта	89,2	81,2	— 8,0
„ 1-е апрѣля	82,8	93,0	+ 10,2
„ 1-е мая	68,6	80,2	+ 11,6

Цѣны же на нефтяные остатки начинаютъ повышаться по мѣрѣ того, какъ запасы увеличиваются, а именно, въ январѣ цѣна нефтяныхъ остатковъ была 15 коп. за пудъ, въ февралѣ и мартѣ 16 коп., въ апрѣлѣ уже 17 коп., а въ маѣ уже 18,5 коп.

Такимъ образомъ, повышение цѣнъ въ Баку на нефтяные остатки никоимъ образомъ не можетъ быть объяснено сокращеніемъ ихъ запасовъ, также не можетъ быть объяснено повышение цѣнъ на нефтяные остатки на Волгѣ недостаточностью подвоза ихъ.

Вывозъ нефтяныхъ остатковъ изъ Баку за первые пять мѣсяцевъ нынѣшняго года составлялъ 104,3 милл. пудовъ противъ 104,9 милл. пудовъ за то же время прошлаго года, т. е. всего на 0,6 милл. пудовъ меньше, причемъ вывозъ по Каспійскому морю составлялъ въ 1905 г. 94,6 милл. пудовъ противъ 94,6 милл. пуд. въ 1904 г. За послѣдніе три мѣсяца нынѣшняго и прошлаго года вывозъ нефтяныхъ остатковъ по Каспійскому морю представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1904 г. (въ милл. пудовъ)	1905 г. (въ милл. пудовъ)
Мартъ	24,6	13,6
Апрѣль	36,3	40,7
Май	39,5	45,7

Такимъ образомъ, желаніе объяснить повышение цѣнъ на нефтяные остатки сокращеніемъ добычи нефти, сокращеніемъ запасовъ

нефтяныхъ остатковъ и недостаточностью подвоза такихъ на Волгу не находятъ себѣ никакой поддержки въ данныхъ нефтяной статистики, а напротивъ того всѣ статистическія данныя указываютъ, что нѣтъ никакого основанія для такого чрезмѣрнаго вздорозанія нефтяныхъ остатковъ и сырой нефти.

Въ томъ же „Нефтяномъ Дѣлѣ“ имѣется указаніе на истинную причину повышенія цѣнъ на нефтяные остатки, а вмѣстѣ съ тѣмъ и на сырую нефть.

„Фактъ тотъ“, говорится въ № 3 „Нефтянаго Дѣла“ на стр. 202, „что на пристаняхъ будутъ существовать двѣ группы продавцевъ: одна—подъ эгидою Нобеля, а другая—подъ эгидою О-ва „Мазутъ“, къ которымъ въ извѣстныхъ соотношеніяхъ останутся прочія фирмы, какъ: Манташевъ, Ліанозовъ, Восточное О-во, О-во „Кавказъ“, Теръ-Акоповъ и другія. Если принять во вниманіе, что вся свободная перевозочная способность по Волгѣ либо составляетъ собственность этихъ фирмъ, либо арендована ими, то станетъ очевидно, что новыя бакинскія фирмы со своимъ товаромъ на Волгу попасть не могутъ, а если на какую-либо пристань проникнетъ количество, скажемъ, даже въ 1 миллионъ пудовъ, то конкуренція этого количества въ самый разгаръ сезона доведена будетъ до нуля, вслѣдствіе ограниченной емкости резервуаровъ на пристаняхъ и недостаточной провозной способности новыхъ фирмъ“.

Въ № 8 „Нефтянаго дѣла“ на стр. 790 говорится: „Въ Мартѣ мѣсяцѣ подписанъ договоръ между Т-вомъ Бр. Нобель и О-вомъ „Мазутъ“ съ одной стороны, и Т-вомъ С. М. Шибаевъ и К^о и „Олеумъ“ (двумя другими англійскими обществами), съ другой, по которому переходятъ отъ послѣднихъ къ первымъ, срокомъ на 10 лѣтъ, въ арендное пользованіе всѣ склады въ Россіи, имъ принадлежащіе, а также, на комиссіонныхъ началахъ, товаръ, всего около 9 милл. пуд. керосина, смазочнаго масла и 30—40 милл. пудовъ остатковъ ежегодно“.

Такимъ образомъ, достигнуто не только полное соглашеніе между обѣими вышеуказанными группами „Нобеля“ и „Мазута“, но присоединены еще оставшіяся до того времени независимыми три англійскія общества.

Этимъ-то и объясняется то чудовищное повышеніе цѣнъ на нефтяные остатки, которое не оправдывается положеніемъ нефтяной промышленности и противорѣчитъ статистическимъ даннымъ о добычѣ нефти, ея запасахъ, запасахъ нефтяныхъ остатковъ и о вывозѣ такихъ на внутренніе рынки.

Х. Переплаты казны за нефтяное топливо.

Подводя итоги всего вышеизложеннаго, становится яснымъ, что монополизация бакинской нефтяной промышленности въ рукахъ небольшого числа крупныхъ акціонерныхъ предприятий не дала никакихъ положительныхъ результатовъ. Добыча нефти носить прежній хищнический характеръ; усиленно ведется выработка наименѣ цѣннаго продукта за счетъ уменьшенія выработки основного и наиболѣ цѣннаго, благодаря полной несостоятельности керосинозаводчиковъ организовать правильный экспортъ керосина за границу, чѣмъ наносится огромный ущербъ нашему народному хозяйству. И достиженіе этихъ результатовъ поощряется отдачею казенныхъ нефтеносныхъ земель въ аренду частнымъ лицамъ до полной ихъ выработки: Правда, за аренду этихъ земель казна получаетъ попудную плату, или известную часть изъ добытой нефти. Но доходъ казны отъ сдачи въ аренду частнымъ лицамъ казенныхъ нефтяныхъ земель далеко превышаетъ расходами казны по переплатѣ этимъ-же арендаторамъ за нефтяные остатки. По исчисленіямъ Н. Д. Былимъ-Колосовскаго ¹⁾ казна, какъ крупнѣйшій потребитель нефтянаго топлива, за три года 1899, 1900 и 1901, переплатила, благодаря созданнымъ вновь условіямъ чрезъ введеніе системы торговъ и повышеніе на нихъ арендной платы, 31,5 милл. рублей, тогда какъ за то же время получила отъ сдачи въ аренду нефтяныхъ земель добавочной арендной платы всего лишь около 8 милл. рублей ²⁾, т. е. пере-

¹⁾ См „Вѣстникъ Финансовъ“ за 1903 г. № 7, статью Н. Д. Былимъ-Колосовскаго „Бакинская нефтяная промышленность и казенныя земли, поступившія въ разработку послѣ 1893 г.“.

²⁾ По отчетамъ Государственнаго Контроля доходъ казны отъ сдачи въ аренду нефтяныхъ земель составлялъ:

	рублей.
въ 1902 г.	7.198,338
„ 1903 г.	6.171,213

Обязательная-же минимальная добыча нефти со сдаваемыхъ въ аренду земель и арендная попудная плата означенной добычи составляли:

	Обязательная добыча нефти въ пудахъ.	Арендная плата въ рубляхъ.	Средняя Арендная плата въ коп. за пуд.
для 1902 г.	195.358,604	4.183,811	3,97
„ 1903 г.	103.580,783	4.102,392	3,96

платы казны на нефтяных остатках превышали доходъ отъ сдачи въ аренду нефтяныхъ земель на 23,5 милл. рублей. Если изъ этой суммы исключить увеличеніе расходовъ нефтепромышленниковъ отъ добычи нефти съ большей глубины, чѣмъ прежде, которые за это время на долю потребленныхъ казною нефтяныхъ остатковъ составляли 13,5 милл. рублей, то введеніе новыхъ условий для сдачи казенныхъ земель въ аренду принесло казнѣ убытокъ въ 10 милл. рублей за 3 года. Переплаты частныхъ потребителей нефтянаго топлива (промышленности, пароходства, частныхъ желѣзныхъ дорогъ) за эти же годы составляли 31,5 милл. руб., а за исключеніемъ увеличенія расходовъ нефтепромышленниковъ отъ добычи нефти съ болѣе значительныхъ глубинъ, чѣмъ прежде, которые по исчисленію Н. Былима-Колосовскаго составляли 13,5 милл. рублей, получится, что частные потребители переплатили нефтепромышленникамъ въ три года 18,0 милл. рублей отъ введенія новыхъ условий для сдачи въ аренду казенныхъ нефтеносныхъ земель.

Единственнымъ доходомъ, какой имѣетъ казна отъ всего нефтянаго дѣла, является акцизъ съ керосина, который за послѣдніе тринадцать лѣтъ составлялъ:

Годы.	Рублей.
1891	10.132,271
1892	12.879,105
1893	16.305,106
1894	18.868,897
1895	19.718,846
1896	20.837,397
1897	22.749,931
1898	23.404,786
1899	26.130,760
1900	25.444,706
1901	28.617,273
1902	29.597,913
1903	31.890,695

Между тѣмъ дѣйствительная добыча нефти на означенныхъ участкахъ составляла:

въ 1902 г.	206.381,682 пудовъ.
„ 1903 г.	216.344,697 „

такъ что, въ дѣйствительности, средняя арендная попудная плата составляла въ 1902 г. 3,49 коп.

„ 1903 г. 2,85 коп.

Но обложение керосина акцизомъ въ 60 коп. съ пуда настолько сильно удорожаетъ его, что онъ является слишкомъ дорогимъ для широкаго потребленія, вслѣдствіе чего, какъ было указано выше, потребленіе его въ странѣ развивается крайне медленно. Русскій потребитель платитъ гораздо дороже за керосинъ, чѣмъ заграничный, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:

	Лондонъ.	Ливерпуль.	Гамбургъ.	Генуя.	СПБ.	Москва.
1900	107,7	117,6	102,7	129,8	140,5	140,5
1901	103,6	115,5	91,6	101,9	138,7	118,6
1902	96,6	117,3	84,5	97,8	122,5	107,1
1903	83,2	—	97,7	102,1	133,2	115,1
1904 *)	94,3	112,3	93,2	100,0	131,8	127,1

XI. Желательныя мѣры Правительства.

Такіе печальные результаты для государственнаго и народнаго хозяйства отъ неправильной постановки и развитія нефтяной промышленности должны вызвать наконецъ со стороны правительства нѣкоторыя мѣропріятія, направленные къ упорядоченію нефтяной промышленности и торговли ея продуктами. Эти мѣропріятія должны сводиться: 1) къ замѣнѣ акциза на керосинъ введеніемъ нефтянаго налога, 2) къ прекращенію раздачи въ аренду частнымъ лицамъ казенныхъ земель, 3) къ разработкѣ казною собственныхъ нефтяныхъ земель и 4) ко взятію правительствомъ въ свои руки экспорта керосина за границу.

Первая мѣра—нефтяной налогъ, вмѣсто акциза на керосинъ:—во-первыхъ, сравниваетъ русскихъ потребителей съ заграничными, понизивъ цѣны на керосинъ на внутреннихъ рынкахъ и повысивъ таковыя на вывозной керосинъ; во-вторыхъ, это пониженіе цѣны на керосинъ на внутреннихъ рынкахъ будетъ содѣйствовать распространенію керосина въ домашнемъ быту нашего многомилліоннаго населенія; въ третьихъ, поднявъ стоимость сырой нефти и увеличивъ спросъ на керосинъ внутри страны, заставитъ нефтепромышленниковъ усилить выработку керосина за счетъ уменьшенія выработки мазута, а также заставитъ съ большимъ

*) Цѣны для 1904 г. взяты изъ ежемѣсячныхъ обзоровъ вѣншей торговли по европейской границѣ, изданія департамента таможенныхъ сборовъ.

вниманіемъ относиться къ добычѣ и храненію сырой нефти, т. е. поведетъ къ полной утилизациі естественнаго богатства, вмѣсто нынѣшняго хищничества введенія дѣла.

Вторая мѣра — прекращеніе сдачи частнымъ лицамъ казенныхъ земель, необходима для сохраненія естественныхъ богатствъ отъ слишкомъ быстрой разработки нефтеносныхъ земель и истощенія запаса этихъ земель, а также ради извлеченія большаго дохода чрезъ эксплуатацію этихъ земель, самимъ правительствомъ, чѣмъ отъ сдачи ихъ въ аренду частнымъ лицамъ.

Третья мѣра — разработка казенныхъ земель казною, дастъ не только больше дохода правительству, но явится необходимою для регулированія цѣнъ на внутреннихъ рынкахъ, какъ на керосинѣ, такъ и на нефтяные остатки, чѣмъ будутъ ограждены интересы казны и частныхъ лицъ отъ ни съ чѣмъ несообразныхъ перепадовъ въ пользу нефтепромышленниковъ.

Четвертая мѣра — казенный экспортъ керосина за границу, является необходимою вслѣдствіи полной несостоятельности нефтепромышленниковъ правильно организовать этотъ экспортъ инымъ путемъ, какъ новыми пожертвованіями со стороны казны, сводящимися къ увеличенію ихъ прибылей и обремененію податныхъ силъ населенія. Въ рукахъ же правительства экспортъ керосина дастъ тѣ прибыли, которыя сейчасъ остаются въ рукахъ экспортеровъ иностранцевъ; эти прибыли не только увеличатъ доходъ казны, но и улучшатъ нашъ расчетный балансъ.

Могущія послѣдовать возраженія, что нефтяное дѣло слишкомъ сложное, чтобы имъ могла заниматься казна, едва ли выдерживаютъ критику, послѣ того какъ правительство ввело винную монополію и взяло въ свои руки веденіе гораздо болѣе сложнаго дѣла, чѣмъ эксплуатація собственныхъ нефтеносныхъ земель.

Что касается взятія въ свои руки правительствомъ экспорта керосина, то эта операція на первое время можетъ ограничиться слѣдующимъ: казна, по впередъ установленнымъ цѣнамъ, обеспечивающимъ извѣстный доходъ нефтепромышленникамъ, принимаетъ керосинъ въ котлахъ въ Баку и Новороссійскѣ, или въ ящикахъ въ Батумѣ и Новороссійскѣ, а затѣмъ чрезъ своего уполномоченнаго продаетъ таковой заграничнымъ фирмамъ со задачею на бортъ парохода. Имѣя въ рукахъ около половины всего керосина, поступающаго на міровые рынки, русскому правительству будетъ легко удерживать цѣны на такой высотѣ, чтобы сократить получаемыя заграничными фирмами прибыли до минимума.

Если въ дальнѣйшемъ представится расчетъ воспользоваться прибылями пароходныхъ предприятий, занимающихся перевозкою за границу керосина наливомъ, а также извлечь большую прибыль отъ болѣе широкой и экономной постановки торговли керосиномъ на иностранныхъ рынкахъ, чрезъ пониженіе накладныхъ расходовъ, въ особенности чрезъ замѣну наливомъ бочечной продажи керосина, то правительство можетъ организовать черезъ довѣренныхъ лицъ, дѣйствующее на основаніи англійскихъ законовъ, англійское акціонерное общество, но акціи котораго будутъ однако почти цѣликомъ находиться въ рукахъ русскаго государственнаго банка. Это общество будетъ располагать собственнымъ наливнымъ флотомъ, керосиновыми складами и конторами въ главнѣйшихъ портахъ.

ХП. Результатъ сосредоточенія нефтянаго дѣла въ рукахъ казны.

Дабы возможно было сдѣлать приблизительную оцѣнку тѣхъ результатовъ, какіе должны будутъ получиться отъ этихъ мѣроприятий, необходимо ожидаемые результаты выразить въ цифрахъ.

Допуская, что налогъ на нефть составитъ 6 коп. съ пуда казна получитъ нефтянаго налога при размѣрахъ добычи нефти въ прошломъ году (638 мил. пуд.) 38,28 мил. рублей, т. е. миллионъ на десять больше, чѣмъ получаетъ нынѣ акциза.

Цѣна нефти должна выразиться въ слѣдующихъ цифрахъ:

стоимость добычи нефти съ прибылью

предпринимателя	отъ 3 ¹ / ₂ — 4 ¹ / ₂ коп.
арендная плата *)	„ 1 ¹ / ₂ — 3 ¹ / ₂ „
нефтяной налогъ	„ „ — 5 „

отъ 10 — 13 коп.

Стоимость пуда керосина при наивысшей цѣнѣ нефти въ 13 коп, за пудъ и цѣнѣ нефтяныхъ остатковъ на ¹/₂ коп. большей, чѣмъ сырая нефть, т. е. по 13¹/₂ коп. пуд., при тѣхъ-же условіяхъ выхода керосина и затраты матеріаловъ, какъ и въ 1902 г. составитъ:

*) Взяты дѣйствительно платимыя арендныя платы, а не съ минимальной добычи нефти, обусловленной торгами.

3,65 пуд. нефти по 13 коп.	47,45 коп.
расходъ нефтян. остатковъ на топливо 6,2 по 13 ¹ / ₂ коп.	2,02 „
работе, администр. и накладн. расх. на пудъ не очищ. керос.	1,25 „
Итого	50,72 коп.

Получено въ возвратъ:

отъ 2,6 пуд. нефт. остатковъ и газолитина по 13 ¹ / ₂ коп.	35,10 коп.
	15,62 коп.
3,5 ⁰ / ₁₀₀ потери при очисткѣ керосина	0,54 „
	16,16 коп.
Стоимость очистки	1,05 „
	17,21 коп.

Слѣдовательно керосинъ въ Баку будетъ стоить 17,2 к. пуд.

При такой основной цѣнѣ керосина въ Баку, цѣна на керосинъ въ С.-Петербургѣ составитъ:

Цѣна въ Баку	17,2 коп.
Средняя годовая разница между цѣнами въ Баку и Царицынѣ *)	11,8 „
Средняя годовая разница между цѣнами въ Царицынѣ и С.-Петербургѣ **)	45,6 „
Итого цѣна пуда керосина въ Петербургѣ (для налива)	74,6 коп.

*) Средняя годовая разница между цѣнами въ Баку и Царицынѣ, взята за шесть послѣднихъ лѣтъ, на основаніи слѣдующей таблицы:

**) Средняя годовая разница между цѣнами въ Царицынѣ и СПб. взята за пять послѣднихъ лѣтъ:

Годы.	Баку въ суд.	Царицынъ безъ акциз. (въ коп. за пудъ)	
1891	10,3	26,8	16,5
1892	7,7	25,8	18,1
1893	6,7	21,6	14,9
1894	5,6	15,2	9,6
1895	13,7	22,1	8,4
1896	13,3	29,0	15,7

Пудъ керосина въ Петербургѣ наливомъ.	74, 6	коп.
въ бочкахъ.	104, 6	„
въ рознич. продажѣ.	107, 6	„
или за фунтъ (съ округленіемъ) въ С.П.-Бургѣ.	2,75	„
вмѣсто существующей цѣны 4,25 коп. за фунтъ.		
цѣна же въ Москвѣ составитъ:		
цѣна въ Баку.	17, 2	„
Средняя годовая разница между цѣнами въ Баку и		
Нижн. Новгородѣ *)	21, 8	„

1897	12,0	25,0	13,0
1898	13,9	24,0	10,1
1899	22,0	28,8	6,8
1900	23,1	39,5	16,4
1901	8,9	22,3	13,4
1902	8,5	16,0	7,5
1903	12,6	23,8	13,2
1904	21,2	35,0	13,8
Годы.	Царицынъ съ акциз.	С.-Петербургъ. (въ коп. за пудъ)	
1900	99,5	140,5	41,0
1901	82,3	138,7	56,4
1902	76,0	122,5	46,5
1903	85,8	133,2	47,8
1904	95,0	131,8	56,8

*) Средняя годовая разница между цѣнами въ Баку и Ниж. Новгородѣ взята за шесть послѣднихъ лѣтъ.

Годы.	Баку въ суд.	Нижн.-Нов- городъ безъ акциза.	Разница ме- жду цѣнами въ Баку и Нижн.-Нов- городѣ.
	(въ копейкахъ за пудъ).		
1897	12,0	35,5	23,5
1898	13,9	32,9	19,0
1899	22,0	36,4	14,4
1900	23,1	58,7	35,6
1901	8,9	32,0	23,1
1902	8,5	24,5	16,0
1903	12,6	32,1	19,5
1904	21,2	43,25	22,05

Средняя годовая разница между цѣнами въ Нижн.

Новгородѣ и Москвѣ *) 23, 6 „

Итого пудъ керосина въ Москвѣ наливомъ. 62, 6 коп.

въ бочкахъ. 92, 6 „

въ рознич. продажѣ. 95, 6 „

или за фунтъ (съ округленіемъ) въ Москвѣ 2, 5 коп.
вмѣсто существующей цѣны 4 коп. за фунтъ.

Цѣны же на нефтяные остатки на внутреннихъ рынкахъ, при основной цѣнѣ въ Баку 13,5 коп., составятъ:

въ Нижн.-Новгородѣ:

Цѣна въ Баку 13,5 коп.

Средняя годовая разница между цѣнами въ

Баку и Нижн.-Новгородѣ **). 9,0 „

22,5 коп.

(что соответствуетъ цѣнѣ донецкаго камен. угля въ 11,25 коп.).

*) Средняя годовая разница между цѣнами въ Нижн. Новгородѣ и Москвѣ взята за пять послѣднихъ лѣтъ.

Годы.	Нижн. Нов- городъ съ акціз.	Москва.	Разница ме- жду цѣнами въ Нижн.- Новгородѣ и Москвѣ.
	(въ копѣйкахъ за пудъ).		
1900	118,7	140,5	21,8
1901	92,0	118,6	26,6
1902	84,5	107,1	22,6
1903	92,1	115,1	23,0
1904	103,25	127,15	23,9

**) Средняя годовая разница между цѣнами въ Баку и Нижн.-Новгородѣ взята за шесть послѣднихъ лѣтъ на основаніи слѣдующей таблицы.

Годы.	Баку.	Нижн.-Нов- городѣ.	Разница ме- жду цѣнами въ Баку и Нижн.-Нов- городѣ.
	(въ ко п. за п у д ѣ).		
1890	4,8	18,8	14,0
1891	3,3	15,2	11,9
1892	1,5	12,9	11,4
1893	2,1	16,5	14,4
1894	3,9	14,2	10,3
1895	6,1	15,3	9,2

(Продолженіе см. на оборотѣ).

въ Москвѣ:

Цѣна въ Нижн.-Новг. (за округленіемъ)	24,0 коп.
Средняя годовая разница между цѣнами въ Нижн.Новгородѣ и Москвѣ **)	10,43 „
	<u>34,43 коп.</u>

(что соотвѣтствуетъ цѣнѣ донецкаго камен. угля въ 17,2 коп.).

Эти цѣны на нефтяные остатки лишь немногимъ будутъ выше средних годовыхъ цѣнъ за послѣдніе шесть лѣтъ, которыя составляли:

для Нижн.-Новгорода	21,0 коп.
и для Москвы.	31,4 „

1896	7,7	19,3	11,6
1897	8,2	21,0	12,8
1898	10,7	19,8	9,1
1899	13,1	20,7	7,6
1900	16,95	27,93	10,98
1901	9,61	22,10	12,49
1902	7,69	17,13	9,44
1903	8,79	15,21	6,42
1904	15,25	22,58	7,33

**) Средняя годовая разница между цѣнами въ Нижн.-Новгородѣ и Москвѣ взята за шесть послѣднихъ лѣтъ на основаніи слѣд. таблицы:

Годы.	Нижн.-Нов- городъ.	Москва.	Разница ме- жду цѣнами въ Нижн.- Новгородѣ и въ Москвѣ.
1890	18,8	33,0	14,2
1891	15,2	28,0	12,8
1892	12,9	23,0	10,1
1893	16,5	28,0	11,5
1894	14,2	26,0	11,8
1895	15,3	26,0	10,7
1896	19,3	28,5	9,2
1897	21,0	31,5	10,5
1898	19,8	30,5	10,7
1899	20,7	31,0	10,3
1900	27,93	40,4	12,47
1901	22,10	32,5	10,4
1902	17,13	26,9	9,77
1903	15,21	24,7	9,5
1904	22,58	32,75	10,17

Допуская, что казна назначить на вывозной керосинъ въ Баку цѣну въ 18,5 коп. за пудъ въ котлахъ, то стоимость керосина, вывезеннаго на Лондонскій рынокъ, составила бы:

цѣна въ Баку въ котлахъ		18,50	
провозъ по ж. д. отъ Баку до Батума	16,00		
дополнительные сборы	0,52		
утечка	0,35		
перекачка	0,10		
портовый сборъ	1,00		
фрахтъ	11,45		
страховка	0,24		
утечка	0,48		
перекачка, храненіе и розливъ	3,80		
страховка	0,90		
бочка, ея ремонтъ и окраска	20,70		
коммиссія и разные расходы	2,40		
проценты на капиталъ	0,99		58,90
<hr/>			
Итого стоимость пуда керосина въ Лондонѣ			77,40 коп.

Въ виду постоянно возрастающаго потребленія керосина въ Европѣ и Азій, а также истощенія американскихъ мѣсторожденій, нѣтъ никакого основанія опасаться, чтобы спросъ на русскій керосинъ ослабѣлъ.

Какое значеніе и вліяніе на міровые рынки должна имѣть русская нефтяная промышленность, можно судить по даннымъ о міровой добычѣ нефти за пять послѣднихъ лѣтъ, помѣщеннымъ въ „Нефтяномъ Дѣлѣ“, заимствуемымъ изъ „Petroleum Review“, „Moniteur du Petrole Roumain“ и другихъ источниковъ:

Добыча нефти.
(въ бареляхъ по 42 галлона).

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.
Соед. Штаты	63.620,529	69.389,194	88.766,916	100.459,762	119.157,678
Россія	75.779,415	85.168,556	80.540,045	75.591,256	78.016,000
Суматра, Ява и Борнео	1.907,700	3.038,800	5.860,000	6.640,000	8.000,000
Галиція	2.346,505	3.251,544	4.142,166	5.130,269	5.948,647
Румынія	1.628,535	1.941,300	2.228,900	2.763,117	3.619,446
Индія	1.078,264	1.430,716	1.617,363	2.510,259	3.116,800
Японія	490,220	548,200	1.193,000	964,000	} 2.000,000
Кавида	692,650	704,872	520,000	480,504	
Германія	358,295	313,630	353,675	445,818	
Перу	102,970	72,261	60,000	61,745	
Италія	12,102	10,100	18,933	20,000	
Другія страны	—	—	26,000	30,000	

Всего 148.077,185 165.869,173 185.326,998 195.096,730 219.858,571

Тоже въ тысячахъ метрическихъ тоннъ (61 пуд.).

Добыча нефти
(въ тысячахъ метр. тоннъ).

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.
Соедин. Штаты	7.952	8.673	10.980	12.557	14.895
Россія	10.351	11.583	10.950	10.320	10.600
Суматра, Ява и Борнео	246	380	732	830	1.000
Галиція	326	452	576	714	827
Румынія	227	270	310	384	497
Индія	139	185	209	325	404
Другія страны	206	205	270	250	250

Всего 19.447 21.748 24.027 25.380 28.473

Въ процентахъ участіе странъ въ міровой добычѣ нефти составляетъ:

	%	%	%	%	%
Соедин. Штаты	41,0	39,9	45,7	49,5	52,3
Россія	53,4	53,3	45,6	40,6	37,2
Суматра, Ява и Борнео	1,2	1,8	3,1	3,4	3,5
Галиція	1,6	2,0	2,4	2,8	2,9
Румынія	1,1	1,2	1,3	1,4	1,8
Индія	0,7	0,9	0,8	1,3	1,4
Другія страны	1,0	0,9	1,1	1,0	0,9

Вышеприведенныя таблицы не даютъ еще правильнаго представленія о томъ положеніи, которое занимаетъ Россія среди другихъ странъ, добывающихъ нефть въ качествѣ сырья для производства керосина.

Какъ было указано выше (см. стр. 2—3), добыча нефти въ Соед. Штатахъ возросла сильно за послѣдніе годы за счетъ добычи нефти, не пригодной для производства керосина, а потребляемой почти исключительно въ качествѣ жидкаго топлива.

Для полученія болѣе правильнаго представленія о томъ, какое положеніе занимаетъ Россія среди другихъ странъ, добывающихъ нефть какъ сырье для производства керосина, слѣдуетъ исключить изъ добычи нефти въ Соед. Штатахъ всю добычу нефти въ Техасѣ и Калифорніи, которая въ американскихъ отчетахъ прямо именуется жидкимъ топливомъ. Для того, чтобы не преувеличивать значенія Россіи, какъ міроваго поставщика сырья для производства керосина, слѣдуетъ изъ вышеприведенныхъ данныхъ о добычѣ нефти въ Россіи исключить добычу всего грозненскаго района, такъ какъ, хотя изъ этой нефти и добывается керосинъ, но выходъ такового значительно ниже выхода керосина изъ бакинской нефти.

При такой поправкѣ вышеприведенныхъ данныхъ, положеніе Россіи, какъ страны добывающей нефть для производства керосина, среди другихъ странъ представится въ слѣдующемъ видѣ:

Добыча нефти, пригодной для производства керосина.

(въ тысячахъ метр. тоннъ).

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.
Соедин. Штаты	7.307	7.026	7.011	7.150	7.957
Россія	9.848	11.012	10.439	9.770	10.082
Суматра, Ява и Борнео	246	380	732	830	1.000
Галиція	326	452	576	714	827
Румынія	227	270	310	384	497
Индія	139	185	209	325	404
Другія страны	206	205	270	250	250
Всего	18.299	19.530	19.547	19.423	21.017

То же въ процентахъ:

Соедин. Штаты	39,9	36,0	35,9	36,8	37,9
Россія	53,8	56,4	53,4	50,8	48,0
Суматра, Ява и Борнео	1,4	2,0	3,7	4,3	4,7
Галиція	1,8	2,3	3,0	3,7	3,9
Румынія	1,2	1,4	1,6	2,0	2,4
Индія	0,7	0,9	1,0	1,6	1,9
Другія страны	1,2	1,0	1,4	1,3	1,2

На долю Россіи приходится болѣе половины всей добычи нефти, пригодной для производства керосина. Если за послѣдніе годы и замѣчается нѣкоторое процентное пониженіе участія Россіи

въ міровой добычѣ нефти, то это обусловливается не ростомъ добычи нефти въ Соед. Штатахъ и въ другихъ странахъ, а неурядицею въ бакинской нефтяной промышленности.

Принимая во вниманіе господствующее значеніе русскаго керосина на всемірномъ рынкѣ, а также истощеніе американскихъ мѣсторожденій, являющихся единственными серьезными конкурентами русской нефти, можно съ увѣренностью утверждать, что казна, взявъ въ свои руки дѣло экспорта керосина, будетъ въ состояніи диктовать его міровую цѣну.

Казна безо всякаго опасенія могла бы назначить на первое время для наливнаго керосина въ Батумѣ на бортѣ парохода цѣну въ 80 коп. за пудъ, соответствующую цѣнѣ керосина въ Лондонѣ 120,93 коп., причемъ казна получила бы прибыли на каждомъ пудѣ вывезеннаго керосина 43,5 коп. (120,93—77,40), что при вывозѣ за границу 75 мил. пудовъ дало бы правительству 32.625 тыс. рублей, которыхъ иначе Россія не получила бы, такъ какъ они остались бы въ карманахъ иностранныхъ экспортеровъ. вмѣстѣ съ тѣмъ на эту же сумму улучшился бы нашъ расчетный балансъ.

Такимъ образомъ, замѣна акциза на керосинъ нефтянымъ налогомъ въ 5 коп. съ пуда и монополизация вывоза керосина въ рукахъ казны дала бы казнѣ свыше 60 мил. рублей, вмѣсто получаемыхъ теперь 18 мил. рублей. Эксплоатація казенныхъ нефтеносныхъ земель казною дала бы скоро также очень значительный доходъ. Черезъ 3—4 года добыча нефти легко могла бы достигнуть 150 мил. пудовъ, изъ которыхъ, при исполнѣ возможномъ выходѣ керосина въ 35⁰/₀, казна получила бы 52,5 мил. пудовъ керосина (дестиллята) и около 82,5 мил. пудовъ нефтяныхъ остатковъ.

Допуская, что добыча нефти казнѣ обойдется даже на $\frac{1}{2}$ коп. дороже, чѣмъ частнымъ лицамъ, а именно, по 5 коп. пудъ, и разцѣнивая нефтяные остатки на $\frac{1}{2}$ коп. дороже нефти, т. е. въ $5\frac{1}{2}$ коп., получимъ, что казнѣ собственный керосинъ обойдется:

1,85 пуд. нефти по 5 коп.	14,25 коп.
на топливо 6,8 фун. неф. остат. по $5\frac{1}{2}$ коп.	0,85 „
работіе, администр. расх. и проч.	1,25 „
	<hr/>
	16,35 коп.

и олучится въ возвратъ:

1,8 пуд. нефт. остат. и газолитина по 5,5 к.	9,90 коп.
Остатокъ	6,45 „
3 ⁰ / ₀ потери при очисткѣ	0,20 „
	<hr/>
	6,65 „
стоимость очистки	: 1,05 „
	<hr/>
Итого	7,70 „

т. е. очищенный керосинъ обойдется казнѣ дешевле $7\frac{3}{4}$ коп. за пудъ.

Эти 52 мил. пудовъ очищеннаго керосина могли бы заполнить недовыработку керосина, если таковая начала-бы наблюдаться на частныхъ заводахъ вслѣдствіе долженствующаго наступить ранѣе или позже истощенія нефтеносныхъ земель, которыми они располагають въ данное время,—или же поступить на увеличеніе вывоза за границу за счетъ вытѣсненія керосина частныхъ предпринимателей на внутренніе рынки. Въ случаѣ вывоза за границу каждый пудъ казеннаго керосина дастъ бы казнѣ 54 коп. дохода, что составило бы, при вывозѣ всей выработки керосина, свыше 27 мил. руб.

Нефтяные остатки, полученные казною отъ эксплуатаціи собственныхъ нефтеносныхъ земель и выработки керосина, могущіе достигнуть черезъ 3—4 года, какъ было указано выше, количества 82,5 мил. пудовъ, найдутъ себѣ примѣненіе на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ будутъ служить регуляторомъ цѣны на нефтяные остатки на внутреннихъ рынкахъ, не давая возможности частнымъ нефтепромышленникамъ искусственно поднимать цѣны.

При стоимости казнѣ нефтяныхъ остатковъ въ Баку въ 5,5 коп., таковыя обойдутся правительству въ Нижн. Новгородѣ въ 13,2 к. за пудъ, считая среднюю за шесть лѣтъ провозную плату отъ Баку до Нижн. Новгорода въ 7,68 коп. *) и 1% утечки.

П Р О В О З Н А Я П Л А Т А .

Годы.	Отъ Баку до Астрахани.	Отъ Астрах. до Н.-Новгорода.	За все разстояніе.
1895	3,0	5,1	8,1
1896	3,0	5,1	8,1
1897	3,0	5,0	8,0
1898	2,75	4,4	7,1
1899	2,75	4,2	7,0
1900	1,87	5,75	7,62
1901	2,75	5,37	8,12
1902	2,75	5,5	8,25
1903	2,25	4,0	6,25

Если казна стала-бы продавать эти остатки в Ниж.-Новгородѣ по средней цѣнѣ шести послѣднихъ лѣтъ, т. е. по 21,4 коп. за пудъ, то, не вызывая никакихъ переплатъ со стороны потребителей нефтяныхъ остатковъ (казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, пароходствъ и промышленности), получила бы прибыли отъ продажи около $6\frac{3}{4}$ милл. рублей (82,5 мил. пудовъ \times 8,2 коп.). При отпускѣ же казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ нефтяныхъ остатковъ (потребленіе нефтяныхъ остатковъ казенными желѣзными дорогами за послѣдніе три года составляло: въ 1900 г. 54,4 милл. пуд., въ 1901 г. 56,9 милл. пуд. и въ 1901 г. 60,4 милл. пуд.) по средней годовой цѣнѣ за послѣдніе шесть лѣтъ, и при продажѣ остатка мазута на сторону по цѣнѣ 23,9 коп. въ Нижн.-Новгородѣ, казна получила бы отъ продажи нефтяныхъ остатковъ свыше $7\frac{1}{2}$ милл. рублей.

По мѣрѣ истощенія нефтяныхъ земель, находящихся въ распоряженіи частныхъ нефтепрошленниковъ, все нефтяное дѣло будетъ сосредоточиваться въ рукахъ казны. Съ истощеніемъ частно-заводскихъ земель казна приобрететъ полную монополію въ нефтяномъ дѣлѣ. По мѣрѣ монополизациі нефтянаго дѣла въ рукахъ казны послѣдняя будетъ приобретать все болѣе и болѣе сильное вліяніе и на внутреннихъ рынкахъ, являясь на нихъ оптовымъ продавцомъ не только нефтяныхъ остатковъ, но и керосина и смазочныхъ маселъ. Отъ перехода къ оптовой торговлѣ керосиномъ на внутреннихъ рынкахъ казна получитъ тѣ прибыли, которыя получаютъ теперь частные торговцы керосиномъ въ лицѣ крупныхъ нефтепромышленныхъ и торговыхъ акціонерныхъ обществъ.

Государственный доходъ отъ нефтянаго дѣла при полной его монополизациі въ рукахъ казны выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

Допуская, что добыча нефти не будетъ превышать 600 милл. пудовъ и что расходъ нефти для производства и вывоза въ видѣ топлива составитъ 100 милл. пудовъ, казна получитъ примѣрно слѣдующія количества нефтяныхъ продуктовъ:

175	милл. пудовъ	очищеннаго керосина.
23	„	„ смазочныхъ маселъ.
и 280	„	„ нефтяныхъ остатковъ.

По мѣрѣ сокращенія поступленій арендныхъ платъ за казенныя нефтеносныя земли и нефтянаго налога отъ частныхъ предпринимателей, казна должна будетъ, для полученія того же дохода съ пуда сырой нефти, начислять на стоимость собственной

нефти 5 коп. нефтяного дохода, плюсъ среднюю арендную плату на пудъ нефти; съ момента полной монополизаціи нефтяного дѣла въ рукахъ казны, эти начисленія составятъ, вѣроятно, около 8 коп. на пудъ. Это начисленіе 8 коп. на пудъ казенной сырой нефти замѣнить нефтяной доходъ и арендную плату за нефтеносныя земли и, при добычѣ нефти въ 600 милл. пудовъ, дастъ правительству 48 мил. рублей. При начисленіи 8 коп. на пудъ сырой нефти цѣна нефти составитъ въ Баку 13 коп., а стоимость керосина составитъ:

2.85 пуд. нефти по 13 коп.	37.05 коп.
на топливо 6,2 фун. нефт. остатк. по 13,5 к.	2.02 „
рабочіе, администр. расх. и проч.	1.25 „
	<hr/>
	40.32 коп.

получится въ возвратъ:

1.8 пудовъ нефтн. остатк. и газоллина	
по 13.5 коп.	40.32 коп.
	<hr/>
	16.02 коп.
2 ¹ / ₂ проц. потери при очисткѣ	0.40 „
Стоимость очистки	1.05 „
	<hr/>
Стоимость керосина въ Баку.	17.47 „

Допуская далѣе, что изъ 175 милл. пудовъ керосина 95 мил. пудовъ поступятъ на внутренніе рынки и только 80 милл. пудовъ будутъ вывезены за границу по цѣнѣ 80 коп. въ Батумѣ на бортъ парохода, то и тогда казна получитъ дохода съ каждаго пуда вывезеннаго керосина по 44.54 коп. (80—17.47—17.99), а со всего вывезеннаго за границу керосина 35,63 мил. рублей.

Если же на вывезенномъ на внутренніе рынки керосинѣ казна удовольствуется прибылью въ 3 коп. на пудѣ, дабы не повысить розничныхъ продажныхъ цѣнъ на керосинъ, исчисленныхъ выше, а именно: 2³/₄ коп. въ С.-Петербургѣ и 2¹/₂ коп. въ Москвѣ, то казна получитъ дохода 2,85 мил. руб.

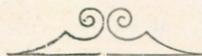
Допуская, что изъ общаго количества полученныхъ смазочныхъ маслъ (23 мил. пудовъ) 15 мил. пудовъ будутъ вывезены за границу съ прибылью лишь въ 20 коп. на пудъ, а остальные 8 мил. поступятъ на внутренніе рынки, причемъ прибыль не превыситъ 10 коп. на пудъ, то и тогда казна получитъ дохода 3,8 мил. рублей.

Допуская далѣе, что на внутреннихъ рынкахъ на нефтяныхъ остаткахъ казна удовольствуется прибылью всего въ 1 коп.

на пудъ, чтобы не повышать цѣны на нефтяные остатки выше цѣнъ исчисленныхъ на стр. 65 и 66, то и тогда казна получить дохода 2,8 мил. рублей, а отъ всего нефтянаго дѣла свыше 90 мил. руб. вмѣсто получаемыхъ нынѣ 28.0 мил. руб. акциза и 5.5 мил. руб. арендной платы *), не только безъ отягощенія податныхъ силъ страны, но даже съ облегченіемъ ихъ.

Всѣ эти выгоды: очень крупное увеличеніе доходовъ казны (бюджетныхъ доходовъ); достиженіе большихъ сбереженій на освѣщеніи отъ пониженія цѣнъ на керосинъ и увеличеніе заработка сельскаго населенія, обреченнаго нынѣ, благодаря дороговизнѣ керосина, сидѣть въ потьмахъ въ теченіе долгихъ зимнихъ вечеровъ, потерянныхъ такимъ образомъ для народнаго труда; улучшеніе разсчетнаго баланса на нѣсколько десятковъ милліоновъ рублей—все это возможно, если казна, не теряя времени, возьмется за нефтяное дѣло и рядомъ послѣдовательныхъ мѣропріятій пойдетъ къ его монополизациі въ своихъ рукахъ.

Если же Правительство не рѣшится теперь на монополизацію нефтянаго дѣла въ рукахъ казны, то оно увидитъ его монополизованнымъ въ рукахъ „Standard'a“, и тогда казна и народное хозяйство не только лишатся всѣхъ вышеуказанныхъ выгодъ, но будутъ обречены платить огромную дань иностранному капиталу въ лицѣ „Standard'a“, въ видѣ огромныхъ цѣнъ на керосинъ и нефтяные остатки на внутреннихъ рынкахъ; и эта дань, плжсь вся прибыль отъ вывоза за границу нефтяныхъ богатствъ, еще болѣе усилить течъ по нашему разсчетному балансу, къ дальнѣйшему ухудшенію нашего государственнаго хозяйства и народнаго благосостоянія.



*) См вышеупомянутую статью Н. Д. Былимъ-Колосовскаго.

Часть вторая.

Вопросъ о замѣнѣ въ прибалтійскомъ районѣ англійскаго угля русскимъ топливомъ.

I. Проекты замѣны англійскаго угля русскимъ углемъ.

Возбужденный въ прошломъ году вопросъ о замѣнѣ на Балтійскомъ побережьи англійскаго угля русскимъ топливомъ, въ виду грозящей опасности остаться нашему военному флоту и всей обратывающей промышленности безъ топлива въ случаѣ войны съ Англіею, до сего времени не получилъ удовлетворительнаго разрѣшенія.

Всѣ попытки разрѣшить этотъ вопросъ посредствомъ замѣны англійскаго угля донецкимъ не привели ни къ какимъ положительнымъ результатамъ. Причиною этому является съ одной стороны отдаленность Донецкаго бассейна отъ Балтійскаго побережья, сильно повышающая провозную плату, а съ другой относительная дешевизна англійскаго угля. Къ тому же количество англійскаго каменнаго угля и кокса, привозимое ежегодно въ порты Балтійскаго моря, достигаетъ значительныхъ размѣровъ, такъ что для замѣны англійскаго угля и кокса донецкимъ потребовалось бы приспособиться къ перевозкѣ очень значительнаго количества угля и кокса.

Привозъ иностраннаго угля и кокса въ порты Балтійскаго моря составлялъ за послѣднія десять лѣтъ, по даннымъ „Обзоровъ внѣшней торговли Россіи“, слѣдующія количества:

I. Привозъ каменнаго угля.

Годы.	по всей балтійской границѣ.	въ томъ числѣ по таможнямъ:			
		С.-Петербур.	Рижской.	Либавск.	Ревельск.
		(въ тысячахъ пудовъ).			
1894 . . .	100.712,9	77.665,7	12.917,1	5.221,9	3.614,4
1895 . . .	98.498,6	77.404,8	13.077,9	5.552,0	1.498,3
1896 . . .	98.937,5	75.583,1	14.091,5	5.829,8	1.880,2
1897 . . .	103.452,8	76.724,6	16.925,3	6.235,3	2.424,4
1898 . . .	121.696,5	90.737,7	19.681,9	6.805,5	3.006,6
1899 . . .	169.873,8	116.951,8	32.082,7	11.423,4	6.291,7
1900 . . .	159.996,6	99.566,6	31.896,3	17.569,7	6.378,1
1901 . . .	129.970,4	86.793,1	23.482,1	9.877,7	5.628,5
1902 . . .	134.569,4	91.016,2	24.323,9	9.450,1	6.329,1
1903 . . .	138.531,0	91.027,0	26.906,0	9.531,0	6.883,0
1904 . . .	—	95.321,0	28.022,0	13.567,0	6.480,0

II. Привозъ кокса.

Годы.	по всей балтійской границѣ.	въ томъ числѣ по таможнямъ.			
		С.-Петербур.	Рижской.	Либавск.	Ревельск.
		(въ тысячахъ пудовъ).			
1894 . . .	5.937,9	4.885,2	509,8	166,1	37,4
1895 . . .	6.522,6	5.178,7	699,2	215,7	23,4
1896 . . .	7.763,7	5.954,4	989,3	192,5	63,8
1897 . . .	9.068,3	7.111,7	868,5	213,6	207,3
1898 . . .	8.975,9	6.639,1	1.338,2	249,0	108,6
1899 . . .	10.418,2	7.917,8	1.538,1	174,4	209,6
1900 . . .	10.093,7	7.717,2	1.491,8	371,8	252,3
1901 . . .	5.401,4	4.015,1	737,6	288,1	254,0
1902 . . .	7.004,7	5.799,6	659,9	221,0	182,1
1903 . . .	—	5.146,0	1.172,0	237,0	126,0
1904 . . .	—	6.322,0	1.379,0	118,0	195,0

Что касается цѣнъ каменнаго угля и кокса, то таковыя, по даннымъ „Свода товарныхъ цѣнъ“, составляли за послѣднія десять лѣтъ въ С.-Петербурѣ:

Годы.	Кардиф- скій.	Ньюкэ- стельск.	Шотланд- скій.	Йоркшир- скій.	Кузнеч- ный.	К о к с ь.	
						легкій	тяже- лый.
(въ копѣйкахъ за пудъ).							
1894	18,6	16,0	16,1	16,5	16,7	—	—
1895	17,2	14,8	14,6	15,0	15,3	—	—
1896	16,3	12,9	12,7	13,9	15,0	—	—
1897	16,5	13,6	12,7	14,2	14,5	—	—
1898	22,1	17,2	16,1	17,4	16,5	—	—
1899	26,1	21,0	20,1	21,1	20,7		31,0
1900	31,7	25,9	25,2	28,0	26,8	28,0	35,0
1901	24,9	19,7	18,4	20,4	20,0	25,0	26,0
1902	22,0	17,0	16,0	18,0	18,0	30,0	30,9
1903	21,0	17,0	16,0	18,0	18,0	—	—
1904	21,0	17,0	16,0	17,0	18,0	25,0	25,0

Эти цѣны значительно выше цѣнъ, по которымъ приобрѣтался уголь фабриками и заводами, и, вѣроятно, относятся къ покупкамъ мелкихъ потребителей угля у углеторговцевъ. По вполне достовѣрнымъ даннымъ цѣны, по которымъ можно было приобрѣсти лучший ньюкэстельскій паровой уголь съ доставкой на заводъ расположенный на берегу Невы, и съ выгрузкою на разстояніе до 75 саж. отъ берега, составляли:

Годы.	Цѣна въ коп. за пудъ.
въ 1894 г.	13,4 коп.
” 1895 ”	12,5 ”
” 1896 ”	12,5 ”
” 1897 ”	12,3 ”
” 1898 ”	12,7 ”
” 1899 ”	15,4 ”
” 1900 ”	23,5 ”
” 1901 ”	16,2 ”
” 1902 ”	15,2 ”
” 1903 ”	15,3 ”
” 1904 ”	14,0 ”

По стоящимъ нынѣ цѣнамъ на уголь въ Англии таковой обходится заводчикамъ, при доставкѣ въ С.-Петербургъ въ теченіе навигаціи, съ доставкою и выгрузкою на заводы, расположенные по Невѣ, по слѣдующимъ цѣнамъ:

	Кардифскій.		Ньюкәстельск.		Шотландск.	
	въ шил. и пен. за тонну.	въ коп. за пудъ.	въ шил. и пен. за тонну.	въ коп. за пудъ.	въ шил. и пен. за тонну.	въ коп. за пудъ.
Стоимость въ вывозномъ пор. съ погрузкою на пароходъ	13 ш. 6 п.	10,38 к.	10 ш. — п.	7,69 к.	9 ш. 6 п.	7,30 к.
Вывозная пошлина	1 „ — „	0,77 „	1 „ — „	0,77 „	1 „ — „	0,77 „
Фрахтъ до С. - Петербурга	4 „ — „	3,08 „	3 „ 6 „	2,69 „	3 „ 6 „	2,69 „
	<hr/>		<hr/>		<hr/>	
	18 ш. 6 п.	14,23 к.	14 ш. 6 п.	11,15 к.	14 ш. 6 п.	10,66 к.
Пошлина, портов. сборъ и проч.		1,75 к.		1,75 к.		1,75 к.
Перевозка изъ Кронштадта къ заводу и выгрузка		1,25 „		1,25 „		1,25 „
		<hr/>		<hr/>		<hr/>
		17,23 к.		14,15 к.		13,76 к.

Едва ли можно ожидать, чтобы въ будущемъ цѣны на уголь понизились настолько, чтобы явилась возможность получать уголь въ С.-Петербургъ по цѣнамъ 1895—1898 г.г.

Годы 1895—1898 были годами наиболѣе низкихъ заработныхъ платъ за послѣднія пятнадцать лѣтъ. Съ тѣхъ поръ заработныя платы сильно возросли, такъ что едва ли возможно ожидать возврата къ нимъ, даже при новомъ сильномъ кризисѣ въ каменноугольной промышленности. Это повышение заработной платы, вмѣстѣ съ возрастаніемъ стоимости добычи угля, по мѣрѣ все большаго и большаго углубленія шахтъ, и съ введеніемъ въ Англїи въ 1901 г. вывозной пошлины на кам. уголь, едва ли позволяютъ значительно понизиться цѣнамъ на уголь противъ вышеисчисленныхъ цѣнъ. Принимая же во вниманіе происшедшее уже за послѣдніе годы значительное пониженіе цѣнъ на кам. уголь, а также крайне низкіе фрахты и провозную плату изъ Кронштадта въ С.-Петербургъ, слѣдуетъ считать нынѣшнія цѣны скорѣе низкими, чѣмъ средними.

Однако, имѣя задачею вытѣсненіе англійскаго угля съ Балтійскаго побережья русскимъ топливомъ, слѣдуетъ во всякомъ случаѣ считаться съ низкими цѣнами, а потому при всѣхъ комбинаціяхъ и проектахъ, долженствующихъ привести къ вытѣсненію англійскаго угля, слѣдуетъ принимать во вниманіе вышеуказанныя цѣны.

При обсужденіи вопроса о вытѣсненіи англійскаго угля донецкимъ, слѣдуетъ также считаться съ качествомъ углей, ихъ теплопроизводительностью и паропроизводительностью.

На основаніи данныхъ о результатахъ сравнительныхъ испытаній англійскихъ и русскихъ (донецкихъ) каменныхъ углей на С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дорогѣ *), качество различныхъ англійскихъ и донецкихъ углей представляется въ слѣдующемъ видѣ: (см. таблицу на оборотѣ):

*) См. записку „По вопросу о сравнительныхъ испытаніяхъ на каменныхъ желѣзныхъ дорогахъ сѣвернаго района англійскаго и русскаго каменнаго угля“. Мин. Пут. Сообщ., Управление желѣзныхъ дорогъ, Хозяйственный отдѣлъ, 3-го марта 1903 г. № 10293/3559.

ДЛЯ:	Главнѣйшіе результаты лабораторныхъ изслѣдованій.				Результаты испытаній на постоянныхъ котлахъ Виленскихъ мастерскихъ.				Результаты испытаній на паровозахъ.	
	Теплопроизводительность (въ калоріяхъ).	Содержаніе.			Количество воды въ пудлахъ, испаряемое однимъ пудомъ топлива.	Количество безпозлезныхъ остатковъ.				Расходъ угля на 1000 вагоно-осеверствъ.
		Сѣры.	Зола.	Летучихъ веществъ.		Шлакъ.	Зола и частицы угля.	Игарь въ дымовой трубкѣ.	ВСЕГО остатковъ.	
1 сорта Кардифскаго угля . . .	7.239,5	1,26	5,56	—	8,54	3,03	14,78	1,07	18,88	2) 13,25
6 сортовъ Кардифскаго угля .	7.384	1,12	5,63	15,53	7,23	—	—	—	—	8,0
3 сортовъ Йоркширскаго угля . . .	7.098	1,32	4,90	33,05	7,08	—	—	—	—	9,6
4 сортовъ Ньюкэстльскаго угля .	6.312	1,63	5,32	31,77	—	3,84	—	—	—	—
1 сорта Ньюкэстльскаго угля . . .	6.219	1,80	7,04	—	7,46	3,84	11,38	2,28	17,50	9,39
вѣсхъ 15 сортовъ англійскихъ углей въ среднемъ . . .	6.954	1,35	5,49	24,59	7,57	3,44	13,08	1,67	18,19	9,92
15 сортовъ донецкихъ углей въ среднемъ	6.957	2,97	10,62	22,27	6,99	3,78	20,37	1,57	25,72	11,70
8 сортовъ Прохоровскихъ, Русско-Донецкихъ и Екатерининскимъ уг.	7.200	2,57	10,02	21,53	6,78	—	—	—	—	9,31
лучшаго Прохоровскаго	9.667	1,72	5,80	—	7,95	3,10	16,72	0,99	20,90	2) 12,37
отборнаго кусковаго Степановскаго . . .	7.363	2,20	2,40	—	7,99	2,17	12,48	1,25	15,90	2) 12,55

1) Судя по теплопроизводительности, едва-ли количество испаряемой воды могло превысить 7,06 пудовъ, такъ что слѣдуетъ подозрѣвать ошибку.

2) Замѣчательно, что эти лучшіе сорта углей по своей теплопроизводительности и на роизводительности оказались наименѣ пригодными для отопленія пар овозовъ.

Изъ вышеприведенныхъ цифръ слѣдуетъ, что донецкіе угли по своему качеству, большому содержанию сѣры и золы, а также по степени отклоненія заводскихъ испытаній отъ лабораторныхъ анализовъ, значительно уступаютъ англійскимъ углямъ; такъ процентъ содержанія сѣры въ донецкихъ угляхъ превышаетъ болѣе чѣмъ въ два раза процентъ содержанія сѣры въ англійскихъ угляхъ, а также процентъ содержанія золы почти въ два раза превышаетъ таковой въ англійскихъ угляхъ. Что касается теплопроизводительности, опредѣляемой лабораторнымъ путемъ, то таковая почти что одинакова для англійскихъ и донецкихъ углей; по практическимъ же результатамъ донецкіе угли значительно уступаютъ англійскимъ, какъ относительно паропроизводительности, такъ и расхода угля на 1.000 вагоно-осе-версть.

Въ общемъ же донецкіе угли лучшихъ каменноугольныхъ копей (Прохоровскихъ, Русско-Донецкихъ и Екатерининскихъ) въ настоящее время по практическимъ результатамъ ближе всего подходятъ къ іоркширскимъ и ньюкэстльскимъ углямъ, а потому, при расчетахъ въ проектируемой замѣнѣ англійскихъ углей донецкимъ, слѣдуетъ цѣну донецкаго угля сравнивать съ цѣною ньюкэстльскаго угля.

При нынѣшней средней цѣнѣ рядоваго пламеннаго угля въ 7 коп. за пудъ и 6,87 коп. за пудъ спекающагося рядоваго паровичнаго угля на коняхъ донецкаго бассейна, съ погрузкою въ вагоны ¹⁾, и допуская пониженіе таковой до 6,5 коп. при большей выработкѣ угля, вслѣдствіе распредѣленія расходовъ по администраціи и погашенію имущества на большее количество добытаго угля, таковой обойдется, при доставкѣ по желѣзной дорогѣ по нынѣ дѣйствующему тарифу, въ городахъ, въ коп. за пудъ:

1) По бюллетеню каменноугольной и желѣзной биржи въ Харьковѣ отъ 8-го іюля цѣны на уголь стояли слѣдующія:

	Р а й о н о в ь.			Средняя цѣна.
	Восточнаго.	Лисичанскаго.	Западнаго.	
	(въ коп. за пудъ съ погрузкою въ вагоны).			
Рядовой пламенный.	6 — 7	6 — 6 ¹ / ₂	7 ¹ / ₄ —8 ¹ / ₄	6,87
Спекающійся рядовой паровичный.	6 ¹ / ₄ —7 ¹ / ₄	6 ¹ / ₂ —7	6 ³ / ₄ —7 ¹ / ₂	7,00

(См. Торг. Пром. Газ. 1905 г. № 157).

	С.-Петербургъ.	Ригъ.	Либавъ
Разстояніе въ верстахъ отъ ст. Алмазная	1.612 ¹⁾	1.580 ²⁾	1.648 ³⁾
Цѣна угля на копяхъ съ погрузк. въ вагоны	6,50	6,50	6,50
Провозная плата	12,90	12,64	13,14
Дополнительн. сборы	0,52	0,52	0,52
	19,92 коп.	19,66 коп.	20,16 коп.

Такъ какъ большая часть англійскаго угля въ С.-Петербургѣ поступаетъ на заводы и фабрики, расположенные по Невѣ и каналамъ, а также въ Кронштадтѣ, то необходимо къ вышеисчисленной цѣнѣ въ 19.92 ⁴⁾ коп. прибавить еще провозъ кам. угля по Путиловской вѣтви въ Новый Портъ, что должно составить—считая по общему тарифу, а не по существующему нынѣ специальному, составляющему 0.50 коп.— за 19 версть 0.15 коп.; къ этому слѣдуетъ прибавить: перегрузку изъ вагоновъ въ суда, при устройствѣ механическихъ приспособленій для перегрузки угля, — 0.12 коп. за пудъ; перевозку угля изъ Новаго Порта къ заводамъ, распо-

1) С.-Петербургъ -- Ново-Сокольники	376	Артаково—Курскъ	78	
Ново-Сокольники Витебскъ	104	Курскъ—Бѣлгородъ	150	
Витебскъ—Смоленскъ	128	Бѣлгородъ—Купянскъ	148	
Смоленскъ—Брянскъ	236	Купянскъ—Попасная	158	
Брянскъ—Артаково	196	Попасная—Алмазная	38	
				1.612
2) Рига—Смоленскъ	576	Курскъ—Бѣлгородъ	150	
Смоленскъ—Брянскъ	236	Бѣлгородъ—Купянскъ	148	
Брянскъ—Артаково	196	Купянскъ—Попасная	158	
Артаково—Курскъ	78	Попасная—Алмазная	38	
				1.580
3) Либавъ—Кошедары	295	Сумы—Басы	9	
Кошедары—Вилейка	71	Басы—Бѣлгородъ	136	
Вилейка—Бахмачъ	638	Бѣлгородъ—Купянскъ	148	
Бахмачъ—Ворожба	96	Купянскъ—Алмазная	196	
Ворожба—Сумы	51			1.643

⁴⁾ При вычисленіи кам. угля и нефтяныхъ остатковъ въ мѣстахъ потребленія не принята въ расчетъ потеря при перевозкахъ; въ общемъ можно принять, что таковыя потери въ процентныхъ величинахъ* будутъ одинаковы, какъ для кам. угля, такъ и для нефтяныхъ остатковъ.

ложеннымъ на Невѣ, съ выгрузкою до 75 саж. отъ берега,— 1.15 коп.; перевозку въ Кронштадтъ съ выгрузкою на склады— 1.25 коп.; въ итогъ получимъ, что донецкій уголь обойдется петербургскимъ фабрикамъ и заводамъ, расположеннымъ на Невѣ, по 21.34 коп., а въ Кронштадтѣ по 21.44 коп., т. е. на 7 слишкомъ копѣекъ дороже ньюкастельскаго угля. Для того, чтобы донецкій уголь могъ конкурировать съ англійскимъ, потребовалось бы либо повышеніе таможенной пошлины на иностранный уголь на 7.5 коп., либо пониженіе желѣзнодорожной провозной платы на тѣ же 7.5 коп.

Первое немислимо, такъ какъ удорожаніе одного изъ наиболѣе существенныхъ факторовъ производства разорить обрабатывающую промышленность прибалтійскаго края и вызоветъ ухудшеніе торговаго баланса вслѣдствіе усиленія ввоза иностранныхъ фабрикатовъ, причѣмъ это ухудшеніе торговаго баланса едва ли покроется тѣмъ плюсомъ, который долженъ получиться отъ замѣны англійскаго угля донецкимъ. Всякое повышеніе пошлины на кам. уголь будетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ возрастаніе стоимости производства и будетъ служить тормазомъ къ развитію нашей обрабатывающей промышленности и мореходства.

Пониженіе же провозной платы по желѣзнымъ дорогамъ на 7,5 коп. противъ существующаго нынѣ тарифа явится чистымъ увеличеніемъ убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства 1), что при перевозкѣ 140 милл. пудовъ кам. угля и кокса изъ Донецкаго бассейна въ порты Балтійскаго моря увеличитъ ежегодный убытокъ желѣзнодорожнаго хозяйства на 10.5 милл. рублей. Кромѣ того слѣдуетъ имѣть въ виду, что для перевозки означеннаго количества угля потребуются очень значительныя затраты по усиленію провозоспособности существующихъ нынѣ желѣзныхъ дорогъ, включая укладку вторыхъ путей на линіяхъ съ одною колеєю.

Не принесетъ также существенной пользы разрѣшенію вопроса доставки донецкаго угля въ балтійскіе порта проектируемое спрямленіе желѣзнодорожнаго пути посредствомъ постройки желѣзной дороги отъ Артакова къ Бѣлгороду, протяженіемъ въ 135 верстъ, которая сократитъ путь на 93 версты, вслѣдствіе чего провозная плата, а вмѣстѣ съ тѣмъ и стоимость угля въ С.-Петербургѣ, Кронштадтѣ и Ригѣ понизится на $\frac{3}{4}$ коп. за пудъ.

1) См. „Итоги финансоваго хозяйства съ 1892 по 1903 г.“ г. Бутми стр. 90—92.

Убыточность желѣзнодорожнаго хозяйства, обусловливаемая пониженіемъ провозной платы до размѣровъ, позволяющихъ донецкому углю вытѣснить англійскій, и долженствующая, какъ указано выше, составить 10,5 милл. руб., уменьшится, благодаря означенному спрямленію, на 1.050 тыс. рублей, не принимая во вниманіе процентовъ и погашенія на капиталъ, затраченный на постройку означенной дороги. Принимая же во вниманіе стоимость постройки дороги Артаково-Бѣлгородъ, разсчитанной на ежегодную пропускную способность въ 140 милл. пудовъ, и считая стоимость таковой въ 60.000 рублей за версту, или всего 8,1 милл. рублей, а съ потерю 10⁰/₁₀₀ при реализаціи займа и начисленіемъ 4¹/₂⁰/₁₀₀ на капиталъ за время постройки (за одинъ годъ)—въ 9,5 милл. рублей, по которымъ ежегодно придется уплачивать процентовъ и погашенія 450 тыс. рублей,—уменьшеніе убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства противъ вышеуказанной цифры въ 10,5 милл. рублей составитъ всего лишь 600 тыс. рублей.

Если допустить дальнѣйшее возможное спрямленіе пути на С.-Петербургъ, о которомъ еще не возбуждался вопросъ, а именно посредствомъ постройки прямой желѣзнодорожной линіи Ново-Сокольники-Смоленскъ, протяженіемъ 190 верстъ, долженствующей сократить означенный путь на 42 версты, то и тогда провозная плата и стоимость угля въ С.-Петербургѣ и Кронштадтѣ понизится только всего на 0,34 коп.—донецкій уголь обойдется петербургскимъ заводчикамъ по 20,25 коп. за пудъ, а въ Кронштадтѣ по 20,35 коп.—причемъ, придерживаясь вышеприведеннаго разсчета, увеличеніе убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства, долженствующее произойти отъ пониженія провозной платы до размѣровъ, позволяющихъ донецкому углю вытѣснить англійскій, не только не уменьшится отъ спрямленія пути, но еще болѣе возрастетъ ¹⁾.

¹⁾ Увеличеніе убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства, долженствующее произойти отъ пониженія провозной платы до размѣровъ, позволяющихъ донецкому углю вытѣснить англійскій, составитъ при спрямленіи пути отъ постройки желѣзной дороги отъ Артакова къ Бѣлгороду (10,5 милл. руб.—0,6 милл. руб.) 9,9 милл. рублей. Означенное увеличеніе убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства должно уменьшиться отъ пониженія цѣны донецкаго угля въ С.-Петербургѣ, происходящаго отъ пониженія стоимости провоза вслѣдствіе спрямленія пути, на 0,34 коп., вслѣдствіе чего потребуется соответственно меньшее пониженіе провозной платы за донецкій уголь, долженствующій вытѣснить англійскій, что при перевозкѣ въ С.-Петербургъ 100 милл. пудовъ кам. угля и кокса составитъ экономію въ 340 тыс. рублей. Съ другой-же

Такимъ образомъ, вытѣсненіе англійскаго угля донецкимъ съ балтійскаго побережья посредствомъ доставки донецкаго угля въ порты Балтійскаго моря желѣзнодорожнымъ путемъ по тарифу, имѣющему понизить цѣну на донецкій уголь настолько, чтобы сдѣлать такую замѣну возможною, сводится къ ежегодному пожертвованію правительствомъ свыше 10 милл. рублей, которыхъ оно не добереть по желѣзнодорожному хозяйству.

Существуетъ предложеніе Общества Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., не имѣющей достаточнаго количества грузовъ для своей С.-Петербургско-Витебской линіи, перевозить уголь въ С.-Петербургъ изъ донецкаго бассейна по $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда и версты, съ условіемъ примѣненія такого-же тарифа и къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, не имѣющимъ также достаточнаго количества грузовъ: Витебско-Жлобинской и Полтаво-Лозовой. Но такое пониженіе ни къ чему не поведетъ, такъ какъ провозная плата за разстояніе въ 1695 верстъ, которая представляетъ этотъ путь ²⁾, составитъ 11,3 коп., что съ дополнительными сборами (0,52 коп.) и при цѣнѣ угля въ вагонахъ на коняхъ въ 6,50 коп., составитъ 18,32 коп., а съ расходами по перегрузкѣ въ суда (0,12 коп.) и съ доставкой и выгрузкою (1,15 коп.) на заводы, расположенные на Невѣ—19,59 коп., т. е. на 5,44 коп. дороже, чѣмъ ньюкастельскій уголь.

стороны постройка 190 верстъ желѣзнодорожнаго пути потребуеть, при стоимости одной версты въ 60.000 рублей и потерѣ 10⁰/₀ при реализаціи займа и начисленіи 4¹/₂⁰/₀ на капиталъ за время постройки дороги: затраты капитала въ 13,2 милл. руб., по которымъ придется ежегодно уплачивать процентовъ и погашенія 624 тыс. рублей, такъ что увеличеніе убыточности желѣзнодорожнаго хозяйства отъ означеннаго спрямленія не только не уменьшится, но возрастетъ на 284 тыс. рублей и составитъ 10.184 тыс. рублей.

2) Морская пристань—СПБ. товарная станція М.-В.-Р. ж. д.	19
С.-Петербургъ—Витебскъ	480
Витебскъ—Жлобинъ	250
Жлобинъ—Бахмачъ	264
Бахмачъ—Ромны	73
Ромны—Ромоданъ	94
Ромоданъ—Полтава	122
Полтава—Лозовая	165
Лозовая—Краматоровская	111
Краматоровская—Попасная	79
Попасная—Алмазная	38

Существует еще проект постройки специально-угольной дороги, о котором говорит г. Бутми в своей запискѣ: „Къ вопросу о замѣнѣ иностраннаго угля русскимъ *)“. Протяженіе этой дороги опредѣляется въ 1.400 верстъ и стоимость ея въ 35 милл. рублей или 25.000 рублей верста, причемъ предполагается, что такая дорога будетъ въ состояніи безъ убытка доставлять донецкій уголь до Петербурга по тарифу $\frac{1}{200}$ коп. съ пуда и версты. Хотя этотъ проектъ ближе другихъ подходитъ къ разрѣшенію поставленной задачи, однако и его осуществленіе потребовало бы значительныхъ жертвъ со стороны казны.

Во первыхъ, едва-ли возможно построить такую специальную дорогу, перевозящую въ одномъ направленіи до 100 милл. пудовъ груза, съ пересѣченіемъ значительнаго числа рѣкъ, дешевле, чѣмъ за 60.000 рублей верста. Во вторыхъ едва-ли тарифъ $\frac{1}{200}$ съ пуда и версты покроетъ одни только расходы по эксплуатациіи означенной дороги.

Наиболѣе углевозною дорогою является у насъ Екатеринбургская, валовой доходъ которой составлялъ въ 1899 г., по даннымъ „Свѣдѣній Государственнаго контроля о желѣзныхъ дорогахъ“, 25.155 тыс. рублей, а расходъ 15.167 тыс. рублей или 60,3% отъ валового дохода.

Валовой-же доходъ отъ перевозокъ малой скоростью составлялъ 19.239 тыс. рублей. Расходы по движенію составляли 3.080 тыс. руб. и по тягѣ 7.832 тыс. руб., а вмѣстѣ по обѣимъ статьямъ — 10.912 тыс. руб. или 45% отъ валового дохода. Грузовое движеніе (перевозки малой скорости) выражалось 147.729.640.666 пудоверстами при валовомъ доходѣ въ 19.239 т. р., такъ что въ практическомъ результатѣ всѣ грузы провозились по тарифу $\frac{1}{77}$ коп. съ пуда и версты. Предполагая, что на долю расходовъ по пассажирскому движенію, равно какъ и на расходы по грузовому движенію приходилось на всѣ расходы по 60%, а на расходы по движенію и тягѣ по 45% отъ ихъ валовыхъ доходовъ, получится, что всѣ расходы по перевозкамъ малой скорости составляли 11.543 тыс. руб. или $\frac{1}{128}$ коп. съ пуда и версты, а одни лишь расходы по движенію и тягѣ 8.657 тыс. руб. или $\frac{1}{170}$ коп. съ пуда и версты. Разница между вышевыведенною суммою всѣхъ расходовъ по грузовому движенію и вышевыведенною суммою однихъ расходовъ по движенію и тягѣ соста-

*) См. „Море и его Жизнь“, Ноябрь, 1904 г.

вляеть 2.886 тыс. руб. и превышает на 332 тыс. руб. валовой доходъ отъ пассажировъ и перевозокъ большой скорости по всей Екатерининской ж. д., который въ 1899 г. составлялъ 2.554 тыс. р. Отнеся всю эту разницу на расходы, обусловливаемые существованіемъ на дорогѣ пассажирскаго движенія ¹⁾, можно съ увѣренностью сказать, что все расходы по эксплуатаціи чисто углевозной дороги, безъ пассажирскаго движенія, составлять не меньше какъ $\frac{1}{170}$ коп. съ пуда и версты. Слѣдуетъ имѣть въ виду, что на углевозной дорогѣ процентъ порожнихъ вагоновъ къ грузенымъ будетъ составлять 50⁰/₀, тогда какъ на Екатерининской таковой составляетъ всего лишь 25,5⁰/₀ а также, что этой углевозной дорогѣ топливо будетъ обходиться значительно дороже, чѣмъ Екатерининской ж. дорогѣ.

Такимъ образомъ углевозная дорога при тарифѣ $\frac{1}{200}$ не будетъ даже покрывать расходовъ по эксплуатаціи. При перевозкѣ 100 милл. пудовъ кам. угля углевозная дорога дастъ дефицитъ въ 1,24 милл. рублей, ²⁾ не считая процентовъ и погашенія на затраченный капиталъ. Считая стоимость постройки углевозной дороги—въ 84 милл. рублей, а върнѣе—съ потерей при реализаціи и процентами за время постройки—въ 100 мил. рублей, эта дорога должна давать ежегодный убытокъ въ 6 милл. рублей.

Слѣдуетъ оговориться, что приведенный расчетъ могъ-бы значительно измѣниться въ пользу проекта г. Бутми, если обратнымъ грузомъ явился-бы, при дешевомъ тарифѣ, сѣверный лѣсъ. Къ сожалѣнію эта статья дохода дороги, какъ совершенно гадательная, не можетъ быть введена въ предварительный расчетъ.

При всемъ томъ, эта углевозная дорога, снабжая углемъ Петербургъ, не будетъ имѣть никакого значенія для всего остального Балтійскаго побережья, да и вопросъ еще, будетъ-ли она въ состояніи вытѣснить англійскій уголь изъ С.-Петербурга, такъ какъ таковой обойдется на заводахъ, расположенныхъ по Невѣ,

¹⁾ Эта разница, вмѣстѣ съ 60⁰/₀ расходовъ отъ валового дохода съ пассажировъ и перевозокъ большой скорости, составитъ 4.418 тыс. руб. и дастъ чистый убытокъ отъ пассажирскаго движенія въ 1.864 тыс. руб., не считая процентовъ на капиталъ, затраченный на оборудованіе пассажирскаго движенія.

²⁾ Расходъ: 1.400 вер. по $\frac{1}{170}$ коп. съ пуда и версты = 8,24 коп. \times 100 милл. пуд. = 8,24 милл. руб.; доходъ 1.400 вер. по $\frac{1}{200}$ коп. съ пуда и версты 7,0 коп. \times 100 милл. пуд. = 7,0 милл. руб.;

въ 15.29 коп. ¹⁾ за пудъ т. е. на 1,14 коп. дороже ньюкэстельскаго угля.

Что касается доставки кам. угля изъ Донецкаго бассейна въ порты Балтійскаго моря морскимъ путемъ, кругомъ Европы, то таковая нисколько не устраняетъ опасности остаться нашему военному флоту и промышленности безъ топлива въ случаѣ войны съ Англіею, а потому вытѣсненіе русскимъ углемъ англійскаго этимъ путемъ не достигло бы цѣли, если даже это оказалось бы возможнымъ. Но такое вытѣсненіе англійскаго угля донецкимъ болѣе чѣмъ сомнительно, такъ какъ донецкій уголь, доставленный этимъ путемъ въ порты Балтійскаго моря, обошелся-бы слишкомъ дорого сравнительно съ англійскимъ.

Донецкій уголь обошелся бы въ портахъ Балтійскаго моря при перевозкѣ со станціи отправления въ Маріуполь:

	по общему тарифу.	по вывозному за границу тарифу.
Цѣна угля на коняхъ съ погрузкою въ вагоны	6,50	6,50
Доставка въ Маріуполь по ж. д. смотря съ какой станціи	2,07—2,96	1,43—2,31
Дополнительные сборы	0,52	0,52
Погрузка въ Маріуполь	0,12	0,12
Портовой сборъ	0,25	0,25
Фрахтъ изъ Маріуполя въ порты Балтійскаго моря	8,00	8,00
Портовой сборъ въ Кронштадтѣ	0,25	0,25
Доставка изъ Кронштадта на заводы съ выгрузкою	1,25	1,25
	<hr/>	<hr/>
	итого 18.96—19.85	18.32—19.20
	въ среднемъ 19.49	18.76

Такимъ образомъ донецкій уголь обойдется въ среднемъ на 4,61 коп. дороже ньюкэстельскаго при вывозномъ тарифѣ, и на 5,30 коп. дороже ньюкэстельскаго при общемъ тарифѣ, и это при

¹⁾ Цѣна угля на коняхъ съ погрузкою въ вагоны	6,50
Дополнительные сборы	0,52
Провозная плата	7,00
Перегрузка въ суда въ Нов. Порту	0,12
Доставка на заводъ съ выгрузкою	1,15

фрахтъ изъ Мариуполя въ Балтійское море въ 8 коп., который едва позволяетъ, даже при достаточно приличномъ обратномъ фрахтѣ, сводить только концы съ концами. Для того, чтобы при этихъ условіяхъ донецкій уголь могъ вытѣснить англійскій, потребовалось бы пониженіе морскаго фрахта по крайней мѣрѣ на 5 коп. путемъ выдачи правительствомъ преміи въ этомъ размѣрѣ за каждый пудъ каменнаго угля, доставленный въ порты Балтійскаго моря, что при 140 милл. пудовъ кам. угля и кокса потребовало-бы отъ правительства ежегоднаго расхода въ 7 милл. руб. Кромѣ этой жертвы со стороны правительства, потребовались бы еще миллионныя затраты на расширеніе Мариупольскаго порта для приспособленія его къ отпуску 140 милл. пудовъ, или на устройство новаго угольнаго порта въ Скадовскѣ или Хорлахъ, съ проведеніемъ къ нимъ желѣзной дороги слишкомъ въ 300 верстѣ. При всемъ этомъ главная цѣль, которую имѣлось въ виду достигнуть замѣною англійскаго угля донецкимъ, все-таки не будетъ достигнута, т. е. именно во время войны морской путь окажется закрытымъ.

Говорилось еще о Балтійско-Черноморскомъ морскомъ каналѣ, какъ о пути, посредствомъ котораго донецкій уголь могъ бы вытѣснить англійскій изъ портовъ Балтійскаго моря. Стоимость сооруженія этого новаго морскаго пути опредѣлялась въ 200 милл. рублей. Понятно, осуществленія этого пути нельзя ожидать въ близкомъ будущемъ, такъ какъ однѣ работы потребуютъ не менѣе пяти лѣтъ. Допуская, что означенный каналъ будетъ готовъ лѣтъ черезъ шесть и что за проходъ по каналу будетъ взиматься плата въ размѣрѣ лишь двухъ копѣекъ съ пуда проходящихъ по немъ грузовъ ¹⁾, то цѣна донецкаго угля, доставленнаго въ С.-Петербургъ этимъ путемъ, сложится слѣдующимъ образомъ:

Цѣна донецкаго угля на коняхъ съ погрузкою въ вагоны	6,50 коп.
Провозная плата отъ ст. Харцыскъ до Екатеринослава за 288 вер.	4,71 „
Дополнительные сборы	0,52 „
Перегрузка въ пароходъ въ Екатеринославѣ посредствомъ механическихъ приспособленій	0,12 „
Сборъ за проходъ каналомъ.	2,00 „
Фрахтъ отъ Екатеринослава до Кронштадта за 2.800 вер.	4,00 „

¹⁾ Получаемаго такимъ путемъ дохода едва-ли хватитъ на расходы по эксплуатаціи и содержанію канала въ порядкѣ, не говоря уже объ уплатѣ процентовъ на затраченный капиталъ.

Портовой сборъ въ Кронштадтѣ	0,25 коп.
Доставка изъ Кронштадта на заводъ и выгрузка . . .	1,25 „
Итого . . .	19,35 коп.

т. е. на 5,2 коп. дороже, чѣмъ ньюкэстельскій уголь.

Этимъ каналомъ могъ бы проникнуть въ С.-Петербургъ т кварчельскій кам. уголь, если т кварчельскому предпріятію будетъ предоставлена постройка желѣзной дороги частнаго пользованія до Сухума, или до Поти. При этомъ условіи цѣна сортированнаго и промытаго т кварчельскаго угля составить въ Сухумѣ или въ Поти съ погрузкою въ пароходъ 6,0 коп.¹⁾

Прибавляя затѣмъ на барышъ предпринимателей и расходы	0,5 „
Портовой сборъ въ Поти или Сухумѣ	0,25 „
Фрахтъ отъ Поти или Сухума до Кронштадта	5,00 „
За проходъ каналовъ	2,00 „
Портовой сборъ въ Кронштадтѣ	0,25 „
За доставку изъ Кронштадта на заводъ и выгрузку . . .	1,25 „
Итого . . .	15,25 коп.

Цѣна эта почти одинакова съ вышечисленною (15,29 коп.) цѣною донецкаго угля, который былъ-бы доставленъ въ Петербургъ по специальной углевозной дорогѣ. Но, такъ какъ т кварчельскій уголь по своимъ качествамъ подходитъ ближе всего къ кардифскому углю и будетъ поступать на рынки сортированнымъ и промытымъ, то онъ свободно могъ-бы конкурировать въ Петербургѣ не только съ низшими сортами англійскаго угля, но и съ кардифскимъ, тѣмъ болѣе, что обошелся-бы дешевле послѣдняго почти на 2 коп. за пудъ.

Такимъ образомъ замѣна англійскаго угля русскимъ представляется возможною не посредствомъ донецкаго, а лишь т кварчельскаго угля, и то лишь при условіи сооруженія Балтійско-Черноморскаго морскаго канала, а пока разрѣшеніе этого вопроса представляется неосуществимымъ безъ огромныхъ жертвъ со стороны правительства, такъ какъ доставка донецкаго угля какимъ бы то ни было путемъ обойдется крайне дорого вслѣдствіе большой отдаленности Донецкаго бассейна отъ Балтійскаго побережья.

Намъ представляется, что разрѣшенія задачи слѣдуетъ искать въ иномъ направленіи.

¹⁾ См. вышеупомянутую записку г. Бутми: „Къ вопросу о замѣнѣ иностраннаго угля русскимъ“.—„Море и его Жизнь“, Ноябрь 1904 г.

II. Замена угля нефтяными остатками и обратно.

Кромѣ каменнаго угля, въ Россіи, какъ извѣстно, употребляются въ большомъ количествѣ нефтяные остатки (мазуть), какъ для отопленія паровыхъ котловъ, такъ и для другихъ цѣлей.

Вывозъ нефтяныхъ остатковъ изъ Баку за послѣднія пять лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ ¹⁾:

Годы	милл. пудовъ.
1899	244,9
1900	264,4
1901	309,3
1902	342,5
1903	303,8
1904	372,6

Причемъ изъ означеннаго числа было отправлено въ Астрахань

Годы	милл. пудовъ.
1899	226,9
1900	244,3
1901	289,3
1902	321,0
1903	275,9
1904	261,6

Потребленіе нефтяныхъ остатковъ, вывезенныхъ изъ Баку въ Астрахань въ 1902 г. распредѣляется слѣдующимъ образомъ.

Израсходовано на топливо пароходами на Каспійскомъ морѣ	15,3 милл. пуд. ²⁾
Израсходовано на топливо пароходами по Волгѣ.	80,0 „ „ ³⁾

¹⁾ См. „Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли“ за 1904 г. № 44, статью Л. Л. Першке „Нефтяное дѣло въ 1903 г.“ и журналъ „Нефтяное дѣло“ за 1905 г., № 3—4, стр. 277—278.

²⁾ По даннымъ Л. Л. Першке (начальника акц. сборовъ Закавказскаго края) израсходовано въ 1902 г. на перевозку 378,7 милл. пудовъ нефтяныхъ грузовъ по Каспійскому морю 13,1 милл. пудовъ нефтяныхъ остатковъ, а вмѣстѣ съ расходомъ 2,2 милл. пудовъ нефт. остатковъ на судахъ, перевозящихъ пассажировъ и сухіе грузы, весь расходъ нефтяныхъ остатковъ на Касп. морѣ составилъ 15,3 милл. пуд.

³⁾ По даннымъ Отдѣла статистики и картографіи Министерства Путей Сообщенія, расходъ нефт. остатковъ на судахъ волжскаго бассейна составлялъ въ 1900 г. 63,2 милл. пудовъ, а въ 1902 г. таковой едва-ли былъ менѣе 76,5 милл. пудовъ, принимая во вниманіе постоянный ростъ расхода топлива, а также и то, что навигація 1902 г. была значительно благоприятнѣе таковой 1900 г.

Израсходовано на топливо желѣзными дорогами.	73,8 мил. пуд.	¹⁾
„ „ „ и проч. фабриками, заводами и прочими учрежденіями, получающими нефтяные остатки чрезъ посредство желѣзныхъ дорогъ	84,8 „ „	²⁾
Израсходовано на топливо фабриками, заводами и прочими учрежденіями, непосредственно изъ судовъ	27,5 „ „	³⁾
Итого		281,4 мил. пуд.

¹⁾ Потребленіе нефтяныхъ остатковъ желѣзными дорогами составляло въ 1902 г. по даннымъ Статистическаго бюро отъ Управленій желѣзныхъ дорогъ 111,9 мил. пудовъ; за исключеніемъ-же расхода нефт. остатковъ на дорогахъ, получающихъ нефт. остатки не чрезъ посредство Волги: Владикавказской ж. д. 16,7 милл. пуд., Закавказской 13,3 милл. пуд. и Закаспійской 8,1 милл. пуд., всего-же въ количествѣ 38,1 милл. пуд., — расходъ нефтяныхъ остатковъ, проходящихъ по Волгѣ, составлялъ въ 1902 г. 73,8 милл. пудовъ.

²⁾ По даннымъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ („Сводная статистика перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ“) въ 1902 г. было перевезено по всей желѣзнодорожной сѣти 104.493 тыс. пудовъ нефт. остатковъ; исключивъ изъ этой суммы 4.877 тыс. пудовъ, не имѣющихъ отношенія къ Волгѣ (Кавказъ и Закаспійская Область), получится 99.616 тыс. пудовъ; въ этомъ количествѣ заключаются и нефтяные остатки, перевозимые желѣзными дорогами для желѣзныхъ дорогъ, не имѣющихъ непосредственно выхода къ Волгѣ; за исключеніемъ такихъ перевозокъ, составляющихъ для:

	тыс. пуд.
Николаевской жел. дороги	7.450,1
Балтійской и Псковско-Рижской	3.037,1
Московско-Виндаво-Рыбинской	2.459,8
Московско-Врестской	1.234,4
Риго-Орловской	514,6
С.-Петербурго-Варшавской	124,5
Сибирской	0,7
Итого	14.821,2

получится, что перевозки нефтяныхъ остатковъ по желѣзнымъ дорогамъ для частнаго потребленія—почти исключительно для фабрикъ и заводовъ—составляли въ 1902 г. 84,8 милл. пудовъ.

³⁾ Береговой расходъ нефтяныхъ остатковъ въ волжскомъ бассейнѣ (фабриками и заводами, расположенными вдоль рѣкъ) представляется, на основаніи довольно неполныхъ данныхъ, въ слѣдующемъ видѣ:

на главныхъ пристаняхъ Волги	21,0 милл. пуд.
„ остальныхъ „ „	1,5 „ „
„ пристаняхъ р. Камы и ея притоковъ	3,4 „ „
„ „ „ Оки „ „	1,6 „ „
Итого	27,5 милл. пуд.

Такъ какъ привозъ нефтяныхъ остатковъ въ Астрахань за два года, 1902 и 1903, составлялъ въ среднемъ 298,5 милл. пудовъ, то вышесчисленное для 1902 г. потребление нефтяныхъ остатковъ слѣдуетъ считать близкимъ къ дѣйствительному, хотя есть основаніе полагать, что вышесчисленная сумма нѣсколько меньше дѣйствительной, такъ какъ потребление нефтяныхъ остатковъ волжскими пароходами, а также фабриками и заводами, расположенными на волжскихъ и приволжскихъ пристаняхъ, было, вѣроятно, въ 1902 г. болѣе вышесчисленнаго.

Усиленный привозъ нефтяныхъ остатковъ въ 1902 г. долженъ былъ сильно увеличить къ концу навигаціи запасы нефтяныхъ остатковъ на волжскихъ пристаняхъ, а также значительно понизить цѣны на нефтяные остатки на потребительныхъ рынкахъ ¹⁾.

Главнѣйшимъ центромъ потребления нефтяныхъ остатковъ является московскій фабричный районъ, на долю котораго изъ всего количества перевозокъ нефтяныхъ остатковъ въ 104.493 тыс. п. въ 1902 г. пришлось 63.667 тыс. пудовъ, въ томъ числѣ на одну лишь Москву 27.602 тыс. пудовъ ²⁾.

Затѣмъ, также значительное количество нефтяныхъ остатковъ потребляетъ черноземный районъ, на долю котораго въ 1902 г. приходилось перевозокъ нефтяныхъ остатковъ 10.243 тыс. пудовъ. Немалое количество нефтяныхъ остатковъ расходуется также и на желѣзныхъ дорогахъ на югъ и на западъ отъ Москвы, какъ-то: на Московско-Курской, Московско-Рязанской, Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ, Сызрано-Вяземской, Риги-Орловской, Московско-Кіево-Воронежской и Московско-Брестской.

1) Цѣна нефтяныхъ остатковъ:

	въ Нижнемъ-Новгородѣ.			въ Москвѣ.		
	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.
Январь . . .	28,75	19,25	16,75	—	30,25	25,5
Февраль . . .	28,5	19,25	16,25	—	29,7	25,5
Мартъ . . .	28,25	19,25	14,75	38,25	28,0	24,5
Апрѣль . . .	24,5	18,5	14,62	—	27,5	24,75
Май	20,9	17,5	13,5	35,6	26,7	24,25
Іюнь	20,2	16,6	13,5	33,7	26,7	24,0
Іюль	18,9	16,1	15,0	32,7	26,5	24,0
Августъ . . .	18,0	15,4	14,25	30,25	25,8	24,0
Сентябрь . . .	18,1	15,4	14,0	30,25	25,25	24,25
Октябрь . . .	19,5	15,6	14,50	30,25	25,25	24,37
Ноябрь	19,8	16,0	16,25	31,25	25,7	24,75
Декабрь . . .	19,8	16,7	19,25	30,25	25,5	27,0

2) Въ 1901 г. Москва получила 32.328 тыс. пудовъ нефт. остатковъ.

Между тѣмъ Москва отстоитъ менѣе чѣмъ на тысячу верстъ отъ центра донецкаго бассейна (996 верстъ)¹⁾ и Донецкій кам. уголь тѣмъ не менѣе оказывается не въ состояніи конкурировать съ нефтяными остатками не только въ Москвѣ, но и южнѣе послѣдней, въ мѣстахъ, еще ближе расположенныхъ отъ Донецкаго бассейна. По даннымъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ („Сводная статистика перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ“) въ 1901 г. въ Москву было доставлено кам. угля всего лишь 13.634 тыс. пудовъ, а въ 1902 г. и того меньше, а именно, 10.325 тыс. пудовъ, т. е. болѣе, чѣмъ въ 2¹/₂ раза меньше, чѣмъ нефтяныхъ остатковъ.

Причиною этому съ одной стороны являются естественныя качества нефтяныхъ остатковъ, ихъ большая тепло- и паропроизводительность, позволяющая выдерживать болѣе далекую перевозку и дающая имъ возможность, даже при болѣе высокой цѣнѣ, конкурировать съ углемъ, а съ другой—дороговизна желѣзнодорожнаго тарифа, настолько удорожающаго уголь, что таковой оказывается не въ силахъ конкурировать съ нефтяными остатками.

За послѣднія 15 лѣтъ среднія годовыя цѣны въ Москвѣ на нефтяные остатки составляли:

Годы.	Коп. за пудъ.	Годы.	Коп. за пудъ.	Годы.	Коп. за пудъ.
1890 . .	33,0	1895 . .	26,0	1900 . .	40,4
1891 . .	28,0	1896 . .	28,5	1901 . .	32,5
1892 . .	23,0	1897 . .	31,5	1902 . .	26,9
1893 . .	28,0	1898 . .	30,5	1903 . .	24,7
1894 . .	26,0	1899 . .	31,0	1904 . .	32,8

Въ среднемъ же за всѣ 15 лѣтъ цѣна нефтяныхъ остатковъ составляла 29,5 коп. за пудъ.

Лабораторное сравненіе теплопроизводительности нефтяныхъ остатковъ съ таковою донецкихъ каменныхъ углей, а также сравненіе практическихъ результатовъ паропроизводительности нефтяныхъ остатковъ и донецкихъ углей даетъ слѣдующіе результаты:

1) Москва—Курскъ	502 вер.	Купянскъ—Попастная	158 вер.
Курскъ—Вѣлгородъ	150 „	Попастная—Алмазная	38 „
Вѣлгородъ—Купянскъ	148 „	Всего	996 вер.

	По теплопроизводительности. в лаборатор.			По паропроизводительности на практикѣ.	
	Теплопроизводительность въ килограммъ.	Одинъ пудъ нефтян. остатковъ равняется пудамъ угля.	Для замѣны 100 пудовъ угля требуется нефтян. остатковъ.	Расходъ одного пуда топлива на испареніе пудовъ воды	Для замѣны 100 пуд. угля требуется нефтяныхъ остатковъ.
Нефтяные остатки	9870	—	—	13,9	—
Среднее для 15 сорт. донецк. углей.	7200	1,42	70	6,99	50
„ „ 8 „ прохоровскихъ, русско-донецк. и екатерининск.	7239	1,37	73	6,78	49
Лучшій прохоровскій уголь	9667	1,02	98	7,95	57
Отборный кусковый уголь Степановскихъ копей	7363	1,34	74	7,99	57

Такимъ образомъ можно смѣло сказать, что на практикѣ одинъ пудъ нефтяныхъ остатковъ замѣняетъ два пуда лучшаго донецкаго рядоваго угля.

Такой донецкій уголь при существующемъ нынѣ тарифѣ, обойдется въ Москвѣ въ 16,84 коп. за пудъ, а именно:

цѣна рядоваго угля на коняхъ съ погрузкою въ вагонъ	7,0 к.
провозная плата	9,32 „
дополнительные сборы	0,52 „
Итого	16,84 к.

Средняя же цѣна нефтяныхъ остатковъ за 15 лѣтъ въ Москвѣ составляла 29,5 коп. за пудъ и колебалась за то же время отъ 23,0 до 40,4 коп., что соотвѣтствуетъ цѣнамъ донецкаго рядоваго угля 14,75 коп. и 11,5—20,2 копѣекъ.

Вполнѣ ясно, что при такихъ условіяхъ донецкій уголь не былъ въ состояніи конкурировать съ нефтяными остатками.

Между тѣмъ, при нѣкоторомъ пониженіи желѣзнодорожнаго тарифа донецкій уголь могъ бы не только успѣшно конкурировать съ нефтяными остатками въ Москвѣ и въ южной части центрального фабричнаго района, но и вытѣснить таковыя.

Вытѣсненные такимъ образомъ нефтяные остатки могли бы быть направлены на Рыбинскъ и оттуда посредствомъ трубопровода въ С.-Петербургъ, гдѣ бы они замѣнили англійскій уголь и Такимъ образомъ былъ бы успешно разрѣшенъ вопросъ о замѣнѣ англійскаго угля русскимъ топливомъ, а нашъ военный флотъ и промышленность были бы обезпечены топливомъ въ случаѣ войны съ любую державою.

При цѣнѣ нефтяныхъ остатковъ въ Баку 14 коп. съ наливомъ въ шхуны, таковыя обойдутся въ Москвѣ не дешевле 28,8 коп. за пудъ, а именно:

цѣна нефг. остатк. въ Баку съ наливомъ въ шхуны.	14,0	к.
Фрахтъ } отъ Баку до 9-ти футоваго рейда	1,75	„
„ } „ 9-ти футов. рейда до Астрахани.	0,75	„
Портовой сборъ	0,25	„
Фрахтъ отъ Астрахани до } Ярославля	6,0—4,75	„
„ } Ниж.-Новгорода		
Провозн. плата по ж. д. отъ } Яросл. до Москвы за 262 в.	5,56—7,32	„
„ } Ниж.-Новг. „ „ 410 „		
Дополнительные сборы	0,52	„
для направленія черезъ Ярославль	28,83	„
„ „ „ Нижн.-Новгородъ	29,34	„
что соответствуетъ цѣнѣ донецкаго рядоваго угля		
для направленія черезъ Ярославль	14,42	„
„ „ „ Нижн.-Новгородъ	14,67	„

Если бы оказалось возможнымъ понизить стоимость донецкаго угля въ Москвѣ примѣрно на 2,5—3,0 коп. за пудъ, то послѣдній былъ бы въ состояннн не только конкурировать, но и вытѣснить нефтяные остатки, тѣмъ болѣе, если на нихъ явится спросъ въ другомъ мѣстѣ.

Такое пониженіе цѣны можетъ быть достигнуто: 1) спрямленіемъ желѣзнодорожнаго пути изъ донецкаго бассейна въ Москву, 2) пониженіемъ стоимости угля отъ раскладки расходовъ по администраціи и погашенію имущества на большее количество добытаго угля и 3) пониженіемъ желѣзнодорожнаго тарифа по перевозкамъ кам. угля изъ донецкаго бассейна въ сѣверномъ направленнн.

Спрямленіе желѣзнодорожнаго пути можетъ быть достигнуто постройкою двухъ небольшихъ участковъ: одного въ 30 вер. отъ Венева до Узловой и другаго въ 102 версты отъ Купянска до

Кременнаго, при чемъ все протяженіе пути составило бы 960 вер., а именно:

Москва—Кашира	102.
Кашира—Веневъ	61.
Веневъ—Узловая	30.
Узловая—Елецъ	182.
Елецъ—Валуйки	310.
Валуйки—Купянскъ	71.
Купянскъ—Кременное	102.
Кременное—Попасная	64.
Попасная—Алмазная	38.
	960.

Такимъ образомъ получилась бы почти прямая линія, на 36 вер. короче нынѣ существующей ¹⁾, при чемъ были бы использованы линіи, не имѣющія теперь достаточнаго количества грузовъ, а именно: Узловая—Елецъ и Елецъ—Валуйки, и была бы избѣгнута необходимость перевозить уголь по линіямъ, имѣющимъ огромное грузовое и значительное пассажирское движеніе.

Цѣна донецкаго рядоваго угля отъ раскладки расходовъ по администраціи и погашенію имущества на большее количество угля можетъ быть принята въ 6,5 коп. за пудъ, какъ нормальная.

Допускаемъ далѣе пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа на $\frac{1}{135}$ к. съ пуда и версты, начиная съ 960 верстъ, посредствомъ слѣдующей дифференціаціи:

1—207	по $\frac{1}{55}$ коп. съ пуда и версты.
208—365 къ 3,76 к.	по $\frac{1}{85}$ " " " "
366—960 " 5,62 " "	$\frac{1}{400}$ " " " "
и свыше 960 " 7,11 " "	$\frac{1}{135}$ " " " "

противъ нынѣ дѣйствующаго тарифа:

1—207	по $\frac{1}{55}$ коп. съ пуда и версты.
208—365 къ 3,76 к.	" $\frac{1}{85}$ " " " "
366—498 " 5,62 " "	" $\frac{1}{200}$ " " " "
499—990 " 6,28 " "	" $\frac{1}{300}$ " " " "
991 " 7,92 " "	" $\frac{1}{125}$ " " " "

¹⁾ Москва—Курскъ 562.
 Курскъ—Вѣлгородъ 150.
 Вѣлгородъ—Купянскъ 148.
 Купянскъ—Попасная 158.
 Попасная—Алмазная 38.

При такихъ условіяхъ лучшей донецкій рядовой уголь обойдется въ Москвѣ въ 14,13 коп. за пудъ, а именно:

Цѣна рядоваго угля на копяхъ съ по- грузкою въ вагоны	6,50 коп.
Провозная плата по ж. д. за 960 вер.	7,11 „
Дополнительные сборы	0,52 „
	<hr/>
	14,13 коп.

т. е. на поль-копѣйки дешевле эквивалента нефтяныхъ остатковъ при цѣнѣ послѣднихъ въ Баку 14 коп. за пудъ съ наливомъ въ суда ¹⁾).

Такъ какъ подвозъ каменнаго угля въ Москву будетъ производиться въ теченіе всего года, а не въ теченіе лишь навигаціи, какъ нефтяные остатки, то не будетъ никакой необходимости для фабрикантовъ запасаться топливомъ на всю зиму, что позволитъ освободить часть оборотнаго капитала и употребить таковую на другія надобности. Это обстоятельство должно еще болѣе содѣйствовать замѣнѣ нефтяныхъ остатковъ донецкимъ каменнымъ углемъ.

Для облегченія доступа донецкаго угля въ другія фабричныя мѣстности предстаетъ желательнымъ постройка слѣдующихъ линій:

- 1) Веневъ—Зарайскъ 85 вер.
- 2) Голутвинъ—Егорьевскъ „ 25 „
- 3) Егорьевскъ—Ильинскій погостъ 15 „
- 4) Конюшка—Рязскъ 35 „

Итого. . 160 вер.

съ перестройкою Орѣховскаго узкоколейнаго пути на ширококолейный.

Съ постройкою означенныхъ дорогъ и пониженіемъ желѣзнодорожнаго тарифа въ вышеуказанномъ размѣрѣ, цѣна рядоваго донецкаго каменнаго угля для главнѣйшихъ центровъ, нынѣ потребляющихъ нефтяные остатки, сложится слѣдующимъ образомъ:

¹⁾ Такъ какъ большее количество нефтяныхъ остатковъ поступаетъ по Москов.-Нижегородской ж. д., то, при вышеприведенномъ методѣ исчисленія цѣны нефт. остатковъ въ Москвѣ, слѣдуетъ остановиться на цѣнѣ нефт. остат., получаемой при доставкѣ таковыхъ черезъ Нижній-Новгородъ.

	Тверь.	Химки.	Москва.	Щелково.	Мытищи.	Орехово.	Богородскъ.	Люберцы.
Разстояніе въ верстахъ отъ ст. Алмазная до	1.117	978	960	993	977	1005	1021	1018
Цѣна донецк. ряд. угля	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50
Провозная плата . . .	8,28	7,24	7,11	7,35	7,24	7,44	7,56	7,54
Дополнительн. сборы.	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
Итого . . .	15,30	14,26	14,13	14,37	14,26	14,46	14,58	14,56

	Егорьевскъ.	Разапъ.	Данковъ	Козловъ.	Воронскъ.	Елецъ.	Грязи.
Разстояніе въ верстахъ отъ ст. Алмазная до	952	865	722	684	516	586	563
Цѣна донецк. ряд. угля	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50
Провозная плата . . .	7,09	6,87	6,51	6,42	5,99	6,17	6,50
Дополнительн. сборы.	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
Итого . . .	14,11	13,89	13,53	13,44	13,01	13,19	13,52

Цѣна-же нефтяныхъ остатковъ, при цѣнѣ таковыхъ въ Баку 14 коп. за пудъ, для тѣхъ же мѣстъ сложится слѣдующимъ образомъ:

	Н А П Р А В Л Е Н И Е														
	Через Ярославль.			Через Нижн.-Новгородъ.			Через Рязань.		Через Саратовъ.		Через Царицынъ.				
	Тверь.	Химки.	Москва.	Щелково.	Мытищи.	Орѣхово.	Богородскъ.	Люберцы.	Егорьевскъ.	Рязань.	Данковъ.	Козловъ.	Воронежъ.	Елецъ.	Грязи.
Профитъ по желѣзнымъ дорогамъ	419	280	262	261	245	328	423	281	368	—	550	422	643	672	565
Цена нефт. остатк. въ Ваку	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0
Фрахтъ отъ Ваку до 9' рейда	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75
Портовый сборъ	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Фрахтъ отъ 9' рейда до Астрахани	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75
Фрахтъ отъ Астрах. до вышелевз. пристаней ¹⁾	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	5,00	5,00	6,00	6,00	2,00	2,00	2,00	1,00	1,00	1,00
Провозная плата по жел. дорогамъ	7,41	5,78	5,56	5,55	5,33	6,34	7,46	5,79	6,81	8,60	8,94	7,45	9,87	10,16	9,09
Дополнительные сборы.	0,25	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52
Итого	30,68	29,05	28,83	28,82	28,60	28,61	29,73	29,06	29,83	27,87	28,21	26,72	28,14	28,43	27,36
что соответствуетъ дѣньг доискл. рядов. угля . . .	15,34	14,53	14,42	14,41	14,30	14,30	14,36	14,53	14,92	13,94	14,10	13,36	14,07	14,22	13,68

1) Взятъ средніе за послѣдніе 6 лѣтъ.

По даннымъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ („Сводная статистика перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ“) перевозки нефтяныхъ остатковъ въ предѣлахъ границы, образуемой вышеуказанными мѣстами, составляли въ 1901 и 1902 г.г. ¹⁾.

	(въ тыс. пудовъ).	
	1901 г.	1902 г.
Москва	32.328	27.602
Центральный промышл. районъ	12.938	18.287
Черноземный районъ	4.459	7.951
Итого ²⁾	49.725	53.840

Къ этимъ перевозкамъ, представляющимъ главнымъ образомъ потребление нефтяныхъ остатковъ фабрично заводскою промышленностью, слѣдуетъ еще прибавить потребление нефтяныхъ остатковъ желѣзнодорожною сѣтью въ предѣлахъ очерченной выше границы и которое можетъ быть опредѣлено для 1902 г. слѣдующими цифрами:

	Тыс. пуд.	
Рязанско-Уральская жел. дор.:		
Западные участки	5.156,5	
Рязанско-Козловская	988,2	6.144,7
Юго-Восточныя ж. д.:		
Козлово-Воронежско-Ростовск.	2.275,9	
Орловско-Грязская	1.275,6	
Харьково-Балашовская	841,6	4.393,0
Московско-Курская		6.109,3
Московско-Казанская:		
участокъ Москва—Рязань,	около.	5.500,0
Итого		22.147,0

Всего же, вмѣстѣ съ вышеуказанною суммой въ 53.840 тыс. пуд., количество нефтяныхъ остатковъ, могущее быть вытѣснено донецкимъ углемъ, составитъ свыше 75 милл. пудовъ.

По тѣмъ же даннымъ о перевозкахъ по русскимъ желѣзнымъ

¹⁾ См. приложение № 1.

²⁾ Въ вышеуказанной суммѣ заключаются перевозки нефтяныхъ остатковъ для Московско-Кіево-Ворон., Московско-Брест. и Риго-Орловск., ж. д., которыя въ 1902 г. употребили:

Московско-Кіево-Воронеж. ж. д.	2.459,8 тыс. пуд.
Московско-Брест. ж. д.	1.234,4 „ „
Риго-Орловскоѣ ж. д.	514,6 „ „

дорогамъ, потребление нефтяныхъ остатковъ въ сѣверномъ (петербургскомъ) районѣ опредѣляется:

для 1901 г. въ 18.501 тыс. пуд. ¹⁾

„ 1902 „ „ 18.778 „ „ ¹⁾

Главными потребителями нефтяныхъ остатковъ являются Николаевская и Балтійская ж. д.: первая потребила въ 1902 г. нефтяныхъ остатковъ 7.450,1 тыс. пуд., а вторая 3.037,1 тыс. пуд.; затѣмъ крупными потребителями нефтяныхъ остатковъ являются казенные Ижорскіе заводы (около 3.5 милл. пуд.), Обуховскій (около 2,5 милл. пуд.) и Путиловскій (около 700 тыс. пуд.).

Такимъ образомъ наиболѣе крупными потребителями нефтяныхъ остатковъ являются предпріятія, удаленныя отъ воды (за исключеніемъ Обуховскаго и Путиловскаго заводовъ), которымъ доставка англійскаго угля обходится настолько дорого, что, принимая во вниманіе большую теплопроизводительность нефтяныхъ остатковъ, таковые имъ обойдутся дешевле каменнаго угля.

Нефтяные остатки обходились, по свѣдѣніямъ статистическаго Бюро Управленія желѣзныхъ дорогъ:

	въ 1900 г.	1901 г.
	коп. за пудъ.	
Николаевской ж. д.	33,1	36,0
Балтійской ж. д.	34,4	39,3

За истекшій годъ средняя годовая цѣна нефтяныхъ остатковъ въ С.-Петербургѣ составляла 36 коп. за пудъ.

При цѣнѣ нефтяныхъ остатковъ въ Баку 14 коп. за пудъ съ наливомъ въ суда, таковые обойдутся въ С.-Петербургѣ въ 32,7 коп., а именно:

Цѣна нефт. остат. въ Баку.	14,00 коп.
Фрахтъ до 9' рейда	1,75 „
Портовый сборъ.	0,25 „
Фрахтъ до Астрахани	0,75 „
„ „ Рыбинска.	6,00 „

	1901 г.	1902 г.
	въ тыс. пудовъ.	
1) СПВ. Морск. прист. и Пуцино	7.850	8.579
Обухово.	3.208	2.926
Колпино	4.067	4.414
Тосно	3.376	2.859
Итого.	18.501	18.778

Перекачка въ Рыбинскѣ	0,25 коп.
Провозная плата до С.-ШВ. за 575 вер.	9,19 „
Дополнительные сборы	0,52 „
	32,71 коп.

Сопоставляя теплопроизводительность нефтяных остатковъ съ таковою-же различныхъ сортовъ англійскихъ углей на основаніи лабораторныхъ изслѣдованій, а также паропроизводительность нефтяныхъ остатковъ съ паропроизводительностью англійскихъ углей на основаніи практическихъ испытаній, получатся слѣдующіе результаты:

	Лабораторныя изслѣдованія.			Практическія испытанія.		
	Теплопроизводительность (въ колоріяхъ).	Одинъ пудъ нефтяныхъ остатк. замѣняетъ пудовъ каменнаго угля.	Для замѣны 100 пудовъ угля требуется пудовъ нефтяныхъ остатковъ.	Количество воды въ пудахъ испаряемое однимъ пудомъ топлива.	Одинъ пудъ нефтяныхъ остатковъ замѣняетъ пудовъ каменнаго угля.	Для замѣны 100 пудовъ угля требуется пудовъ нефтяныхъ остатковъ.
Нефтяные остатки	9.870	—	—	13,9	—	—
Кардифскій уголь	7.239	1,37	73	8,54	1,63	61
Ньюкэстельскій	6.219	1,59	63	7,46	1,86	54
Йоркширскій	7.098	1,39	72	7,08	1,96	50

Такимъ образомъ можно считать, что для замѣны ста пудовъ кардифа требуется 60 пудовъ нефт. остатковъ, для замѣны такого-же количества ньюкэстеля требуется едва-ли болѣе 52 пу-

1) Слѣдуетъ полагать, что паропроизводительность ньюкэстельскаго угля показана ошибочно 7,46, такъ какъ въ дѣйствительности она скорѣе составитъ 7,06, и тогда одинъ пудъ нефтяныхъ остатковъ замѣнитъ на практикѣ 1,97 пуд. ньюкэстельскаго кам. угля, а для замѣны 100 пуд. требуется 51 пудъ нефт. остатковъ.

довъ нефт. остатковъ, а для замѣны 100 пудовъ шотландскаго угля, качествомъ худшаго, чѣмъ ньюкэстель,—50 пудовъ. При такомъ эквивалентѣ паропроизводительности вышеуказанныхъ горючихъ, 32,7 коп. за пудъ нефтяныхъ остатковъ будутъ соответствовать:

19,62 коп. за пудъ кардифскаго угля

17,00 " " " ньюкэстельскаго "

16,35 " " " шотландскаго "

Ясно, что при такой цѣнѣ нефтяныхъ остатковъ въ С.-Петербургѣ таковыя не въ состояніи конкурировать съ привознымъ англійскимъ углемъ на заводахъ, расположенныхъ на Невѣ и ея каналахъ или близъ нихъ, такъ какъ англійскій уголь обойдется значительно дешѣвле. Какъ было указано выше, имѣется возможность покупать кардифскій уголь съ доставкой въ теченіе навигаціи на заводы, расположенные по Невѣ, по 17,23 коп. за пудъ, ньюкэстельскій по 14,15 коп. за пудъ, и шотландскій по 13,75 коп. пудъ.

Для того, чтобы нефтяныя остатки были въ состояніи вытѣснить англійскій уголь, необходимо удешевить ихъ доставку въ С.-Петербургъ.

Такимъ средствомъ удешевленія доставки нефтяныхъ остатковъ въ С.-Петербургъ является трубопроводъ, по которому перекачивались-бы нефтяныя остатки изъ Рыбинска въ С.-Петербургъ.

III. Нефтепроводъ для доставки въ Петербургъ сырой нефти.

Какъ извѣстно, Общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги добивается постройки нефтепровода, по которому перекачивалась-бы сырая нефть, но, къ сожалѣнію, этотъ проектъ не преслѣдуетъ государственныхъ задачъ, а лишь одніи выгоды акціонеровъ Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. и тѣхъ дѣльцовъ, которые взяли его провести.

По проекту Общества Московско-Виндаво-Рыбинской ж. дор., предполагается перекачивать посредствомъ нефтепровода сырую нефть изъ Рыбинска въ С.-Петербургъ за плату лишь нѣсколько ниже нынѣ дѣйствующаго желѣзнодорожнаго тарифа, а именно по 7 коп., за пудъ противъ нынѣшней платы въ 9,19 коп., тогда какъ проценты на капиталъ, затраченный на постройку нефтепровода и расходы по перекачкѣ нефти, при ежегодно перекачиваемомъ количествѣ нефти въ 40 милл. пудовъ, составятъ всего лишь 3,9 коп. за пудъ, такъ что Общество Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор. будетъ получать барыша 3,1 коп. съ каж-

даго пуда перекачиваемой нефти, что при 40 милл. пудовъ составитъ 1.240 тыс. рублей. Допуская даже, что нефтепроводъ будетъ сооруженъ на половинномъ началѣ съ казною чрезъ посредство Николаевской жел. дор., то и тогда на долю Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор. придется чистой прибыли 620 тыс.—рублей. Перспектива очень заманчивая.

Но такая постановка дѣла — полученіе возможно большихъ барышей — хоронитъ въ корнѣ возможное рѣшеніе вопроса государственной важности о замѣнѣ англійскаго угля на балтійскомъ побережьи русскимъ топливомъ и обезпеченіи балтійскаго военного флота и обрабатывающей промышленности топливомъ въ случаѣ войны съ Англією.

Пониженіе платы за перекачку нефти всего лишь на двѣ съ небольшимъ копѣйки за пудъ противъ дѣйствующаго тарифа позволить перейти на нефтяное топливо лишь Московско-Виндаво-Рыбинской и С.-Петербургско-Варшавской жел. дор., которыя отапливаются дровами, а не каменнымъ углемъ, и, быть можетъ, нѣкоторымъ фабрикамъ и заводамъ, удаленнымъ отъ Невы и ея каналовъ. Такое увеличеніе потребленія нефтянаго топлива, вѣроятно, окажется достаточнымъ, чтобы повысить количество доставляемой въ С.-Петербургъ нефти съ 20 милл. пудовъ до 40 милл. пудовъ, и такимъ образомъ будутъ обезпечены заманчивые барыши Обществу Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги. Нефтяное топливо, при указанномъ выше пониженіи платы за доставку изъ Рыбинска въ С.-Петербургъ, не будетъ въ состояніи конкурировать съ англійскимъ углемъ на фабрикахъ и заводахъ, расположенныхъ на Невѣ и ея каналахъ, такъ какъ будетъ обходиться слишкомъ дорого, а для замѣны каменнаго угля нефтянымъ топливомъ въ военномъ флотѣ потребуются отъ казны ежегодныя жертвы, значительно превышающія ту прибыль, которую получитъ казна отъ половиннаго участія въ нефтепроводномъ предпріятіи. Но этимъ не исчерпываются послѣдствія игнорированія государственныхъ интересовъ проектомъ нефтепровода Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги.

Въ проектѣ Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор. говорится о нефтепроводѣ, а не о проводѣ для перекачки нефтяныхъ остатковъ. Вотъ соображенія, которыми руководствовались господа члены Особой Коммисіи, избранной общимъ собраніемъ акціонеровъ 21-го іюля 1903 г., и обсуждавшіе вопросъ безусловной государственной важности:

„Общему собранію акціонеро́въ, состоявшемуся 21 іюля 1903 г. угодно было, согласно предложенію Правленія Общества, избрать особую комиссію, въ составѣ трехъ лицъ. изъ среды акціонеро́въ, которую и уполномочить, совмѣстно съ Правленіемъ, по выясненіи всѣхъ подробностей дѣла, окончателно рѣшить, на правахъ Общаго Собранія акціонеро́въ, вопросъ о выгодности для Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги сооруже́нія и эксплуатаціи нефтепровода между Рыбинскомъ и С.-Петербургомъ“.

„Во исполненіе сего постановленія Общаго Собранія акціонеро́въ, особая комиссія, разсмотрѣвъ: а) докладъ Правленія Общества чрезвычайному Общему Собранію акціонеро́въ 21-го іюля 1903 года, б) дополнителныя свѣдѣнія, собранныя Правленіемъ о эксплуатаціи нефтепроводовъ, в) соображенія Правленія объ экономическомъ значеніи нефтяныхъ продукто́въ, какъ топливъ русскаго происхожденія, наиболее способномъ замѣнить въ будущемъ потребленіе заграничнаго угля, г) цифровыя данныя о количествѣ потребленія въ данное время нефтяного топлива и иностраннаго каменнаго угля, д) условія, при которыхъ представляется вѣроятною замѣна ввозимаго нынѣ изъ заграницы каменнаго угля нефтянымъ топливомъ внутренняго производства, и е) предварительныя подсчеты стоимости сооруже́нія и эксплуатаціи предполагаемаго нефтепровода и возможныхъ выгодъ отъ такого сооруже́нія, какъ для потребителей, такъ и для Общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, остановилось на слѣдующихъ главныхъ соображеніяхъ“:

„1) Исключительныя свойства жидкаго нефтяного топлива, какъ по удобствамъ его перемѣщенія и примѣненія, такъ и по развиваемой теплопроизводительности, ставить его на первое мѣсто среди остальныхъ видовъ топлива“.

„Быстрое же и широкое распространеніе жидкаго топлива по всей Волжско-Камской водной системѣ и по многимъ прилежающимъ къ ней желѣзнымъ дорогамъ, а равно весьма существенное прониканіе его въ Московскій и нѣкоторые другіе промышленно-фабричныя районы, даютъ сказанному полное подтвержденіе со стороны практики“.

„Богатство угольныхъ мѣсторожденій на Югѣ и Западѣ Россіи создаютъ, съ другой стороны, всѣ средства къ соответственному удовлетворенію весьма значительной части потребности въ топливъ всего этого района“.

„Въ существенно худшихъ условіяхъ находится лишь Прибалтійская часть Россіи, съ ея портами и торговымъ флотомъ, а въ частности Петербургскій районъ, такъ какъ доступъ къ нему русскаго угля затрудняется отдаленностью мѣсторожденій таковаго, а нефтяное топливо, хотя и начинаетъ проникать въ этотъ районъ въ послѣднія 5—6 лѣтъ, но все же съ трудомъ, по дороговизнѣ желѣзнодорожной перевозки, и при томъ въ далеко еще недостаточной степени“.

„Результатомъ указываемаго обстоятельства является то, что въ Петербургскій портъ, несмотря на совершающійся уже въ его районъ подвозъ 18—20 милліоновъ пудовъ нефтянаго топлива, все же прибываетъ не менѣе 85—90 милл. иностраннаго угля¹⁾, въ то время, какъ русскаго угля поступаетъ не свыше 1 милл. пудовъ“.

„Присоединяя къ сему дороговизну дровъ, съ крайней затруднительностью и даже невозможностью примѣненія этого громоздкаго топлива во многихъ случаяхъ, естественно видѣть, что единственнымъ надежнымъ конкурентомъ иностранному углю можетъ служить только нефтяное топливо“.

„Изъ сказаннаго вытекаетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, не только экономическая, но—надо думать—и цѣлесообразная финансовая задача: созданіе благоприятныхъ условій для осуществленія (хотя бы частичнаго) соответственной замѣны иностраннаго топлива“.

„Главнѣйшими условіями для сего должны быть, какъ пониженіе стоимости передвиженія нефтянаго топлива, такъ и непрерывность и равномерность его доставки, ибо послѣднее условіе, помимо обезпеченія потребителя отъ случайностей, влияетъ на уменьшеніе его запасовъ топлива, а слѣдовательно и на уменьшеніе оборотныхъ средствъ“.

„Въ соответствіи съ симъ, единственно цѣлесообразнымъ и надежнымъ средствомъ для достиженія указанной цѣли слѣдуетъ признать трубопроводъ, какъ это уже давно доказано обширнымъ примѣненіемъ таковыхъ въ Сѣверной Америкѣ для нефти, а въ Россіи для керосина. Справедливость такого мнѣнія подкрѣпляется уже тѣмъ, что при желѣзнодорожной перевозкѣ доставка нефтянаго топлива можетъ подвергаться затрудненіямъ отъ періодическихъ скопленій другихъ грузовъ, а въ дѣлѣ желаемаго по-

¹⁾ Что по сравнительной эквивалентности, равняется до 66 милл. пуд нефтянаго топлива.

ниженія размѣра провозной платы встрѣчается съ нынѣ дѣйствующими уже тарифными ставками, которыя съ точки зрѣнія желѣзнодорожныхъ расходовъ и безъ того весьма умѣрены и допустимы лишь при условіи разсмотрѣнія нефтяныхъ перевозокъ, какъ дополнительныхъ къ остальной массѣ грузовъ“.

„2) При опредѣленіи наивыгоднѣйшаго пункта перехода нефтяного груза съ воды, т. е. съ Волги, для дальнѣйшаго передвиженія, нельзя не видѣть, что таковымъ долженъ быть Рыбинскъ, представляющій собою послѣднюю волжскую пристань, до которой доходятъ массовые грузы въ судахъ крупныхъ волжскихъ и камскихъ размѣровъ, въ виду чего въ отношеніи нефтяныхъ грузовъ Рыбинскъ и служитъ нынѣ распредѣлительнымъ пунктомъ для перегрузки и отправки въ Петербургъ, Прибалтійскій край, Архангельскую и Вологодскую губерніи и въ мѣстности вверхъ по Волгѣ (до Твери), по Мологѣ и Шекснѣ. Этого значенія Рыбинскъ не можетъ потерять и послѣ осуществленія желѣзнодорожнаго пути отъ Череповца, находящагося на р. Шекснѣ, какъ вслѣдствіе узкости рѣки, мелководья и затруднительности плаванія по ней, такъ и по необходимости перекачки нефти изъ волжскихъ большихъ баржъ въ другія, меньшихъ размѣровъ, что вызываетъ также многія попутныя неудобства. Къ сему слѣдуетъ присоединить и неприспособленность Череповца (неустранимую даже при очень крупныхъ затратахъ) для принятія значительныхъ количествъ груза съ воды, при полной пригодности для сего Рыбинска, представляющаго и нынѣ весьма развитой перевалочный пунктъ“.

„3) Установивъ, что Рыбинскъ представляется единственно пригоднымъ начальнымъ пунктомъ для трубопровода, трудно не видѣть, что дальнѣйшее направленіе послѣдняго должно быть вдоль Рыбинско-Бологовской линіи и участка Николаевской дороги Бологое-С.-Петербургъ; хотя географическое спрямленіе трубопровода противъ указаннаго направленія и представляется возможнымъ, но выгоды такого спрямленія парализуются какъ возрастаніемъ стоимости постройки трубопровода (необходимость новаго отчужденія, неблагоустройство грунтовыми дорогахъ, обиліе болотъ, при соотвѣтственно увеличеніи періода постройки), такъ—и это главное—возрастаніемъ всѣхъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, устраняемаго при смежности рельсоваго пути (быстрота сообщения вдоль нефтепровода, ускореніе ремонта и доставки потребныхъ матеріаловъ, упрощеніе надзора и удешевленіе админи-

страціи). Последнее приводит къ заключенію, что наиболѣе подходящимъ владѣльцемъ и руководителемъ нефтепровода, какъ предпріятія, должно быть сосѣднее желѣзнодорожное сообщеніе, такъ какъ при этомъ одновременно регулируются и сглаживаются элементы соперничества, неизбежнаго при раздѣльности предпріятій. Такой взглядъ, между прочимъ, находитъ себѣ многократныя подтвержденія въ практикѣ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, а равно и въ постройкѣ керосинопровода Закавказской дорогой“.

„4) Въ дѣлѣ доставки нефтяного топлива къ С.-Петербургу имѣются, однако, нѣкоторыя особенности, которыя какъ бы усложняютъ рѣшеніе вопроса о нефтепроводѣ. Эти особенности состоятъ въ томъ, что родъ и качество нефтяного топлива не получили еще точнаго опредѣленія, т. е. категорической нормировки, а именно происходитъ то примѣненіе почти натуральной нефти (послѣ нѣкоторой потери летучихъ легко воспламеняющихся газовъ), то примѣненіе остатковъ отъ производства керосина, т. е. мазута. Столь-же различными являются и техническія условія; съ приближеніемъ къ простѣйшему употребленію—для желѣзныхъ дорогъ, или къ болѣе требовательному (въ смыслѣ температуры вспышки) для морскаго вѣдомства, при чемъ практика Юга Россіи прямо указываетъ, что употребленіе чистаго мазута, какъ топлива, представляетъ многія неудобства, и что болѣе благоприятными для примѣненія являются легкіе мазуты и даже отстойная нефть“.

„5) Доставкою нефти и легкаго мазута въ районъ С.-Петербурга по трубопроводу и производствомъ отгонки изъ нефти здѣсь, на мѣстѣ, въ предѣлахъ надобности, подлежащихъ дериватовъ, создается фактическая возможность для сбыта нефтяного топлива тѣхъ типовъ, которые не замедлятъ установиться съ большей опредѣленностью и даже, судя по указанной выше практикѣ Юга Россіи, съ меньшей требовательностью“.

„6) Доставка нефти и легкаго мазута обезпечивается нефтепроводомъ, устройство и эксплуатація котораго существенно дешевле трубопровода для тяжелаго мазута, а переработка, въ потребныхъ случаяхъ, нефти въ С.-Петербургѣ возможна, исходя изъ разницъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ на перевозку нефти и керосина. Для таковой переработки въ виду Правленія имѣется предложеніе большаго промышленнаго общества о постройкѣ близъ С.-Петербурга соотвѣтственнаго нефтеперегоннаго завода, съ обязатель-

ствомъ производить отгонку дериватовъ нефти въ томъ количествѣ, которое можетъ быть потребовано отправителями и получателями нефти и легкаго мазута“.

„7) Проектированный, въ виду изложеннаго, нефтепроводъ отъ Рыбинска до С.-Петербурга будетъ имѣть 582 версты, при 9” трубахъ. Первоначальное устройство нефтепровода имѣть въ виду перекачку двадцати миллионъ пудовъ нефти, съ возможностью довести такую до 40 миллионъ пудовъ. Составныя устройства нефтепровода, кромѣ самого трубопровода, суть: приемная станція въ Рыбинскѣ, наливная—въ С.-Петербургѣ, раздаточная—въ Тосно и перекачивающія—на ст. Мста (при 20 миллионѣхъ) или на ст. Бѣжецкѣ, Мста и Малая Вишера (при 40 милл.). При этомъ въ Рыбинскѣ, на время прекращенія навигаціи, предполагаются, сообразно развитію нефтепровода, запасные резервуары для нефти числомъ 36 или 72 (по 250 т. п. каждый); наливная станція въ Петербургѣ снабжается 10-ю резервуарами (той-же емкости); раздаточная ст. Тосно 2-мя резервуарами (той-же емкости) и наконецъ на каждой перекачивающей ст. предвидѣно по 2 резервуара (по 150 т. п. каждый)“.

„Строительный капиталъ опредѣленъ съ начисленіемъ до 14⁰/₀, какъ на потерю при реализаціи, такъ и на уплату ⁰/₀ за время постройки; процентъ интереса и погашенія на строительный капиталъ принять въ 6⁰/₀ на случай болѣе быстраго погашенія. Норма эксплуатаціонныхъ расходовъ для нефтепровода опредѣлилась для 20 миллионъ въ 1 к. съ пуда, а для 40 милл. въ 0,9 к. за все разстояніе“.

„Тарифная плата принята, вмѣсто дѣйствующей желѣзнодорожной въ 9 коп. съ пуда за все разстояніе,—въ 7 к., т. е. съ пониженіемъ свыше 22%. При сказанныхъ условіяхъ эксплуатаціонные результаты выразятся въ слѣдующихъ цифрахъ“:

	Стоимость нефтепровода (въ милл. рублей).	На верету процен-женій.	Эксплуатаціонные издержки.				Выручка отъ перекачки	Чистая прибыль.
			% на строит. капиталъ.	Сумма эксплуатаціонныхъ расходовъ.	ВСЕГО.			
въ тысячахъ рублей.								
Для 20 миллионъ . .	18	30,9	1080	200	1280	1400	120	
Для 40 миллионъ . .	20	34,4	1200	360	1560	2800	1240	

„Къ сему слѣдуетъ присовокупить, что равенство расходовъ съ доходами достигается при перекачкѣ 18 милліоновъ пудовъ“.

„Вышеизложенныя соображенія приводятъ Комиссію къ заключенію, что сооруженіе и эксплуатація Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги трубопровода отъ Рыбинска до С.-Петербурга для перекачки нефти и легкихъ мазутовъ представляются цѣлесообразными и выгодными для Общества, при условіи заключенія съ однимъ изъ большихъ промышленныхъ Обществъ договора о постройкѣ вышеуказаннаго перегоннаго завода и съ установленіемъ для перекачки пониженнаго, сравнительно съ желѣзнодорожнымъ, тарифа“.

„Сообразно съ симъ, Комиссія постановляетъ: признать, что вопросъ, рѣшеніе коего предоставлено постановленіемъ Общаго Собранія акціонеровъ 21 іюля 1903 года Особой Комиссіи, разрѣшается въ утвердительномъ смыслѣ, при указанныхъ въ семь журналѣ условіяхъ“.

Такимъ образомъ сооруженіе нефтепровода обусловливается интересами потребителей нефтяного топлива и этими же интересами обусловливается сооруженіе большого нефтеперегоннаго завода въ С.-Петербургѣ; къ тому же въ виду Правленія имѣется уже предложеніе одного большого промышленнаго общества.

Въ интересахъ потребителей нефтяного топлива преподносится таковымъ монополизациа приготвленія этого топлива въ частныхъ рукахъ. Особенно чувствительна должна оказаться эта монополизациа для болѣе требовательныхъ потребителей (въ смыслѣ температуры вспышки) — именно для морскаго вѣдомства.

Съ народно-хозяйственной точки зрѣнія распространеніе легкихъ мазутовъ (почти натуральной нефти послѣ нѣкоторой потери летучихъ легко воспламеняющихся газовъ) представляется преступленіемъ, такъ какъ это представляетъ расхищеніе естественныхъ богатствъ самымъ расточительнымъ образомъ. Нефтяное топливо должно состоять изъ остатковъ отъ производства керосина изъ нефти, не утратившей еще своихъ наиболѣе цѣнныхъ составныхъ частей, а потому перерабатываемой на мѣстѣ, а не за 3.000 верстъ отъ ея мѣсторожденія, послѣ перевозки воднымъ путемъ въ деревянныхъ судахъ съ безчисленнымъ количествомъ перекачекъ. Къ тому же не подлежитъ никакому сомнѣнію, что

утечка сырой нефти и легких мазутовъ составляетъ гораздо большій процентъ, чѣмъ утечка настоящаго мазута (нефтяныхъ остатковъ); также не подлежитъ сомнѣнію, что съ увеличеніемъ перевозокъ сырой нефти и легких мазутовъ увеличится число пожаровъ на Волгѣ.

Такимъ образомъ съ народно-хозяйственной точки зрѣнія нефтепроводъ Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор. представляется не только нежелательною, но даже прямо безусловно вредною затѣею, долженствующею содѣйствовать еще большому расхищенію нефтяныхъ богатствъ.

IV. Трубопроводъ для доставки въ Петербургъ мазута.

Съ цѣлью доставленія нефтянаго топлива въ С.-Петербургъ, могущаго вполнѣ вытѣснить англійскій каменный уголь, требуется сооруженіе не нефтепровода, а трубопровода для перекачки мазута (нефтяныхъ остатковъ). Этимъ будетъ предупреждено дальнѣйшее хищничество и устранена частная монополія по снабженію С.-Петербурга нефтянымъ топливомъ.

Что сооруженіе такого трубопровода обойдется нѣсколько дороже нефтепровода и что перекачка мазута будетъ стоить также нѣсколько дороже ¹⁾ бѣда не велика—зато народно-хозяйственные и государственные интересы не пострадаютъ, а только выиграютъ.

Для того, чтобы нефтяные остатки могли вытѣснить англійскій уголь, необходимо, чтобы доставка нефтяныхъ остатковъ изъ Рыбинска на заводы и фабрики въ С.-Петербургѣ обходилась около 5 коп. за пудъ.

Для этого необходимо, чтобы трубопроводъ, начинаясь у Рыбинска, шелъ вдоль пути Рыбинско-Бологовской и Николаевской жел. дор., затѣмъ шелъ по Путиловской вѣтви въ Новый-Портъ къ Морской пристани), давая отвлѣченіе на Неву у Обуховскаго завода, къ станціямъ Варшавской, Балтійской и Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дорогъ.

Такимъ образомъ нефтяные остатки по трубопроводу получили

¹⁾ Нефтяные остатки при температурѣ 14—15° тепла ничѣмъ не разнятся при перекачкѣ отъ сырой нефти, такъ что все сводится къ поддержанію такой температуры нефтяныхъ остатковъ въ трубопроводѣ, что, легко можетъ быть достигнуто устройствомъ болѣе частыхъ перекачивающихъ станцій, гдѣ нефтяные остатки будутъ подогреваться, служа въ то же время охлажденіемъ въ кондензаторахъ паровыхъ и насосовъ.

бы возможность поступать на четыре главные желѣзнодорожныя линіи, исходящія изъ С.-Петербурга, и два выхода къ водѣ: на Неву у Обуховскаго завода и въ Новомъ порту у Морской пристани. Въ этихъ двухъ послѣднихъ пунктахъ нефтяные остатки будутъ поступать на суда разныхъ типовъ, согласно назначенію груза, и доставляться воднымъ путемъ въ тѣ мѣста, куда этимъ же путемъ проникаетъ иностранный уголь.

Принимая, что за перекачку нефтяныхъ остатковъ изъ Рыбинска въ С.-Петербургъ на любую станцію будетъ взиматься 4 коп. за пудъ съ наливомъ въ суда, а за доставку нефтяныхъ остатковъ отъ водныхъ станцій на фабрики и заводы, расположенные на Невѣ и ея каналахъ—по $\frac{3}{4}$ коп. за пудъ, получится, что нефтяные остатки, при цѣнѣ 14 коп. за пудъ въ Астрахани обойдутся с.-петербургскимъ заводчикамъ въ 27,60 коп. за пудъ, а именно:

Цѣна нефтяныхъ остатковъ въ Баку	14,0	коп.
Фрахтъ отъ Баку до 9' рейда.	1,75	„
Портовой сборъ.	0,25	„
Фрахтъ отъ 9' рейда до Астрахани.	0,75	„
Фрахтъ отъ Астрахани до Рыбинска	6,00	„
Перекачка въ Рыбинскъ.	0,10	„
Перекачка изъ Рыбинска въ СПб.	4,00	„
Доставка на заводы	0,75	„

Итого. 27,60 коп.

Эта цѣна, при вышеуказанныхъ отношеніяхъ паропроизводительной способности англійскихъ углей къ нефтянымъ остаткамъ, будетъ соответствовать

13,80	коп.	за пудъ	шотландскаго	угля
14,85	„	„	„	ньюкэстельск. „
16,56	„	„	„	кардифскаго „

тогда какъ означенные угли при нынѣшнихъ довольно низкихъ цѣнахъ и крайне низкихъ фрахтахъ, какъ это было указано выше, обойдутся вышеуказаннымъ фабрикамъ и заводамъ

13,75	коп.	за пудъ	шотландскаго	угля
14,15	„	„	„	ньюкэстельск. „
17,23	„	„	„	кардифскаго „

Въ Ригѣ и Либавѣ нефтяные остатки обойдутся всего лишь на 1,25 коп. дороже, чѣмъ въ С.-Петербургѣ на заводахъ, расположенныхъ по Невѣ и ея каналамъ, а именно: на 1 коп. до-

роже вслѣдствіе разницы въ стоимости доставки нефтяныхъ остатковъ ¹⁾ и на 0,25 коп. дороже отъ добавленія портовыхъ сборовъ. Такимъ образомъ цѣна нефтяныхъ остатковъ въ Ригѣ и Либавѣ выразится въ 28,85 коп. за пудъ, что будетъ соответствовать слѣдующимъ цѣнамъ англійскихъ углей.

14,42	коп. за пудъ шотландскаго угля
15,00	„ „ „ ньюкэстельск. „
17,31	„ „ „ кардифскаго „

Не подлежитъ сомнѣнію, что, при присущихъ нефтяному топливу удобствахъ и означенномъ выше соотношеніи цѣнъ нефтяныхъ остатковъ и англійскихъ углей, нефтяные остатки окажутся въ состояніи вытѣснить англійскій уголь, и такимъ образомъ можетъ быть разрѣшенъ поставленный вопросъ государственной важности о замѣнѣ англійскаго угля русскимъ топливомъ.

Но окупятся ли при такой платѣ за перекачку затраты на сооруженіе трубопровода въ видѣ уплаты процентовъ и погашенія на затраченный капиталъ?

Согласно проекту Московско-Вицдаво-Рыбинской ж. д. стоимость постройки нефтепровода протяженіемъ 582 версты обошлась бы при перекачкѣ 20 мил. пуд. нефти въ 15.860 тыс. р.
 40 „ „ „ „ 17.539 „ „
 а съ потерей на реализаціи облигаціоннаго займа и начисленіемъ процентовъ за время постройки въ 18.000 „ „
 и „ 20.000 „ „
 стоимость перекачки при 20 милл. пуд. составила бы 1,0 коп. за пудъ, а при 40 милл. пуд. 0,9 коп. за пудъ.

Длина проектируемаго трубопровода для нефтяныхъ остатковъ составляетъ:

Рыбинскъ—Бологое.	280	вер.
Бологое—С.-Петербургъ	295	„
(ст. II-й Петербургъ) —————	575	вер.

¹⁾ Фрахтъ изъ Морскаго порта въ Ригу и Либаву не долженъ превышать таковой изъ Баку въ Астрахань т. е. 1,75 коп. тогда какъ доставка изъ Морскаго порта на заводы будетъ обходиться 0,75 „

СПБ. (ст. II-й Петербургъ) —

Морская пристань	19 вер.	
Обуховская вѣтвь къ Невѣ	2 "	
вѣтвь къ Варш. и Балт. ж. д.	3 "	
вѣтвь въ Рыбинскѣ къ прист.	5 "	
		29 вер.
		604 вер.

При такомъ протяженіи стоимость нефтепровода при перекачкѣ 40 милл. пуд. нефти составила бы 18.240 тыс. р.
а при перекачкѣ 80 милл. пудовъ нефти 21.600 " "

Допуская далѣе, что трубопроводъ для нефтяныхъ остатковъ будетъ стоить дороже нефтепровода на цѣлыхъ 20 %, то стоимость его постройки выразится въ 25.920 " "

Считая теперь потерю при реализаціи займа и проценты за время постройки въ томъ же размѣрѣ, какъ въ проектѣ Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., т. е. въ 14⁰/₁₀₀, получится что трубопроводъ сбойдется въ 29.600 " "

5⁰/₁₀₀ (проценты 4¹/₂⁰/₁₀₀ и погашеніе 1⁰/₂⁰/₁₀₀) съ этой суммы составятъ 1.480 " "

и расходъ по перекачкѣ мазута, при предположеніи, что перекачка мазута обойдется также на 20⁰/₁₀₀ дороже перекачки нефти ($0,9 + 20\% = 1,08$) при количествѣ 80 милл. пуд. 864 " "

Всего же 2.344 тыс. р.

тогда какъ выручка отъ перекачки 80 милл. пуд. мазута при платѣ 4 коп. за пудъ составитъ 3.200 тыс. р.

т. е. проектируемая плата въ 4 коп. не только покроетъ расходы по перекачкѣ нефт. остатковъ и по уплатѣ процентовъ и погашенія на затраченный капиталъ, но дастъ еще чистой прибыли. 856 тыс. р.

Такимъ образомъ доставка нефтяныхъ остатковъ изъ Рыбинска въ С.-Петербургъ по 4 коп. за пудъ при посредствѣ трубопровода исполнѣ окупаются.

V. Жертвы казны.

Тѣмъ не менѣе нельзя утверждать, что казна не понесетъ никакихъ жертвъ при такой замѣнѣ англійскаго угля нефтяными остатками, такъ какъ: 1) желѣзнодорожное хозяйство лишится известной части дохода, вслѣдствіе пониженія желѣзнодорожнаго тарифа по перевозкамъ каменнаго угля на сѣверъ отъ донецкаго каменноугольнаго бассейна, 2) то же желѣзнодорожное хозяйство лишится известной части дохода отъ сокращенія перевозокъ нефтяныхъ остатковъ.

На основаніи данныхъ „Сводной статистики перевозокъ по русскимъ жел. дорогамъ“ перевозки каменнаго угля на сѣверъ отъ донецкаго бассейна составляли въ 1902 г. около 125 милл. пудовъ. Проектируемое пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа по означеннымъ перевозкамъ выразилось бы уменьшеніемъ сбора на 1.313,319 рублей, при чемъ это уменьшеніе распредѣлилось бы слѣдующимъ образомъ ¹⁾.

Расстоянія (въ верстахъ).	Количество камен. угля, перевезеннаго на означенномъ раз- стояніи.	Уменьшеніе сбора отъ пониженія жел. дорогами тарифа по первозкамъ камен- угля на означенномъ расстояніи.	Среднее пониже- ніе провозной пла- ты на пудъ камен- наго угля на озна- ченномъ расстоя- ніи.
1— 365	36,198		
366— 498	20,209	187,152	0,926
499— 990	36,808	674,991	1,834
991—1286	18,472	334,230	1,809
свыше—1286	13,104	116,946	0,892
Итого . .	124,791	1.313,319	1,052

Такимъ образомъ пониженіе провозной платы составитъ въ среднемъ для 125 милл. пудовъ кам. угля, перевозимыхъ на сѣверъ отъ донецкаго бассейна, одну съ небольшимъ копѣйку за пудъ и сведется къ недобору 1,3 милл. рублей.

Что касается перевозокъ нефтяныхъ остатковъ, составлявшихъ въ 1902 г. по даннымъ „Сводной статистики перевозокъ по русскимъ жел. дорогамъ“ 104.493. тыс. пудовъ, то таковыя умень-

¹⁾ См. приложение № 2.

шатся на 53.840 тыс. пудовъ ¹⁾, вслѣдствіе замѣны нефтяныхъ остатковъ донецкимъ кам. углемъ въ центральномъ и черноземномъ районахъ, и на 20.672 тыс. пудовъ ²⁾, вслѣдствіе перекачки нефт. остатковъ по трубопроводу вмѣсто теперешней перевозки по желѣзнымъ дорогамъ.

По отдѣльнымъ желѣзнымъ дорогамъ сокращеніе перевозокъ отъ указанныхъ выше причинъ выразится въ слѣдующихъ цифрахъ: ³⁾

	Отъ замѣны нефт. ост. дон. кам. уг.	Отъ перекачки нефт. остат. по трубопров. ⁴⁾	ИТОГО ⁵⁾
ВЪ ТЫС. ПУДОВЪ			
Московско-Нижегоцк.	21.020	3.939	24.959
Моск. Ярос. Архангельск.	12.317	4.338	16.655
Рязанско-Уральская	9.852	—	9.852
Москов.-Казанская	7.885	—	7.885
Моск.-Винд.-Рыбинская	—	18.168	18.168
Николаевская	—	21.764	21.764
	<hr/> 51.074	<hr/> 48.209	<hr/> 99.283

1) 2)

	Перевозки нефт. остатк. въ 1902 г. по ж. д. сост.	Изъ нихъ могутъ быть вытѣснены донец. кам. углемъ	Изъ нихъ будутъ пересачиваться по трубопроводу.
(ВЪ ТЫС. ПУДОВЪ)			
Москва	27.602	27.602	—
Центральный пром. районъ	36 065	18.287	—
Черноземный районъ	10.243	7.951	—
Восточныя губерніи	3.616	—	—
Сѣверо-западныя	20.673	—	20.673
Кавказъ и закасп. обл.	4.877	—	—
Прочіе районы	1.417	—	—
	<hr/> всего 104.493	<hr/> 53.840	<hr/> 20.673

³⁾ См. приложение № 3.

^{4) 5)} Въ означенныхъ цифрахъ одна и та-же перевозка повторена два и три раза, т. к. во время своего слѣдованія провозилась по двумъ и тремъ дорогамъ, напр. по Московско-Нижегородской и Николаевской или по Московско-Ярославско-Архангельской, Московско-Виндаво-Рыбинская и Николаевской, вслѣдствіе чего означенныя цифры расходятся съ вышеприведенными, но относительно отдѣльныхъ дорогъ онѣ безусловно вѣрны и представляютъ дѣйствительно перевезенное по нимъ количество нефтяныхъ остатковъ.

Такое сокращеніе перевозокъ нефтяныхъ остатковъ будетъ имѣть своимъ послѣдствіемъ существенное сокращеніе валоваго дохода означенныхъ дорогъ, которое составитъ для

	Отъ замѣны нефт. остатк. донецк. каменн. углемъ.			Отъ перекачки нефтян. остатк. по теплопроводу.			Итого.		Всего.
	Провозная плата.	Дополнит. сборы.	ВСЕГО.	Провозная плата.	Дополнит. сборы.	ВСЕГО.	Провозная плата.	Дополнит. сборы.	
В ъ т ы с я ч а х ъ р у б л е й,									
Москов.-Нижегор.	1.497,2	106,6	1.603,8	225,8	10,2	236,0	1.723,0	116,8	1.839,8
Москов.-Ярослав.-Архангельск.	677,0	58,6	735,6	52,0	11,2	63,2	729,0	69,2	798,8
Рязан.-Уральск.	879,1	29,2	908,3	—	—	—	879,1	29,2	908,3
Москов.-Казанск.	328,8	41,0	369,8	—	—	—	328,8	41,0	369,8
Москов.-Виндаво-Рыбинская	—	—	—	825,9	36,3	862,2	825,9	36,3	862,2
Николаевская	—	—	—	995,1	56,6	1.051,7	995,1	56,6	1.051,7
	3.382,1	235,4	3.617,5	2.098,8	114,3	2.213,1	5.480,9	349,7	5.830,6

Но это сокращеніе валоваго дохода не обозначаетъ, что на эту-же сумму уменьшится доходность означенныхъ дорогъ, такъ какъ съ сокращеніемъ движенія уменьшаются и расходы по эксплуатаціи.

Для большаго осторожности въ расчетѣ слѣдуетъ исходить изъ предположенія, что сократятся лишь одни расходы по тягѣ и движенію пропорціонально сокращенію перевозокъ нефтяныхъ остатковъ, а что остальные расходы останутся безъ измѣненія.

По даннымъ „Свѣдѣній Государ. Контр. о желѣзн. дорогахъ“ расходы по тягѣ и движенію выражались въ процентахъ къ валовому доходу въ 1899 г. на указанныхъ выше дорогахъ слѣдующими цифрами:

	Перевезено грузовъ (въ милл. пуд.).	Доходъ отъ перевозокъ (въ тыс. руб.).	Сборъ съ пассажир. и перевозокъ больш. скор.		Сборъ съ перевозокъ мал. скор.		Расходы по тягѣ.		Расходы по движенію.	
			Въ тыс. рубл.	Въ % къ вал. дох.	Въ тыс. рубл.	Въ % къ вал. дох.	Въ тыс. рубл.	Въ % къ вал. дох.	Въ тыс. рубл.	Въ % къ вал. дох.
Моск.-Нижегор. и Курская	408,1	30.145	6.707	22,8	21.797	—	6.209	20,6	3.265	10,8
Николаевская . .	345,4	32.296	8.284	25,6	22.533	—	7.281	22,8	3.524	10,9
Москов.-Ярослав.-Архангельская.	173,9	12.044	3.216	26,8	7.705	—	3.234	27,0	1.655	13,6
Москов.-Виндаво-Рыбинская . . .	81,5	5.978	1.636	27,3	4.052	—	1.493	24,9	641	10,7
Москов.-Казанская	301,9	18.702	3.814	20,4	13.768	—	3.946	21,9	1.986	10,6
Рязанско-Уральск.	288,8	21.608	3.301	15,7	16.873	—	5.142	24,5	3.074	14,0

Допуская на основаніи вышеприведенныхъ свѣдѣній, что расходы по тягѣ сократятся лишь на 20⁰/₀, а расходы по движенію лишь на 10⁰/₀ отъ суммъ сокращенія валоваго дохода, то и тогда сокращеніе этихъ расходовъ по означеннымъ дорогамъ составитъ:

	Отъ замены нефт. остатк. донецк. каменнымъ углемъ			Отъ перекачки нефтяныхъ остатковъ по трубопроводу.			Всего.		Итого.
	Расходы по тягѣ.	Расходы по движенію.	Итого.	Расходы по тягѣ.	Расходы по движенію.	Итого.	Расходы по тягѣ.	Расходы по движенію	
Московск. - Нижегородская	299,4	149,7	469,1	45,2	22,6	67,8	344,6	172,3	516,9
Моск.-Ярославск.-Архангельская.	135,4	67,7	203,1	10,4	5,2	15,6	145,8	72,9	218,7
Рязанск.-Уральск.	175,8	87,9	263,7	—	—	—	175,8	87,9	263,7
Москов.-Казанская	65,8	32,9	98,7	—	—	—	65,8	32,9	98,7
Москов.-Виндаво-Рыбинская. . . .	—	—	—	165,2	82,6	247,8	165,2	82,6	247,8
Николаевская . . .	—	—	—	199,0	99,5	298,5	199,0	99,5	298,5
	676,4	338,2	1.014,6	419,8	209,9	629,7	1.096,2	548,1	1.644,3

такъ что чистая доходность этихъ дорогъ уменьшится на:

	Уменьшеніе доходности отъ сокраще- нія перевозокъ.	Уменьшеніе расходовъ отъ сокращенія перевозокъ.	Уменьшеніе чистой доходности.
	въ тысячахъ рублей.		
Московско-Нижегородская . .	1.154,7	168,2	1.322,9
Моск.-Яросл.-Архангельская . .	532,5	47,6	580,1
Рязан.-Уральская	644,6	—	644,6
Москов.-Казанская	271,1	—	271,1
Москов.-Виндаво-Рыбинская . .	—	614,4	614,4
Николаевская	—	753,2	753,2
	2.602,9	1.583,4	4.186,3

что вмѣстѣ 1.313,3 тыс. рублей недобора отъ пониженія желѣзно-дорожнаго тарифа на перевозки кам. угля дасть въ общемъ какъ будто уменьшеніе доходности желѣзнодорожнаго хозяйства въ 5.500 тысячъ рублей.

На самомъ-же дѣлѣ это далеко не такъ. Во первыхъ, отъ трубопровода получитя чистой прибыли 856 тыс. рублей, что при половинномъ участіи въ сооруженіи трубопровода Николаевской ж. д. и Общ. Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. дасть каждому изъ участниковъ по 428 тыс. рублей. Во вторыхъ, слѣдуетъ имѣть въ виду, что трубопроводъ очень значительно разгрузитъ означенныя желѣзныя дороги, что избавитъ ихъ отъ необходимости затрачивать новыя крупныя суммы на усиленіе ихъ провозоспособности и увеличеніе числа паровозовъ, а также позволитъ передать вагоны-цистерны на тѣ дороги, на которыхъ ощущается въ нихъ недостатокъ.

Въ третьихъ, обѣ желѣзныя дороги отъ окончательнаго перехода съ дровъ къ нефтянымъ остаткамъ и отъ пониженія цѣны на нихъ получатъ экономіи въ нѣсколько сотенъ тысячъ рублей ¹⁾,

¹⁾ Николаевская не менѣе 500 тыс. рублей и Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д. не менѣе 150 тыс. рублей.

такъ что въ дѣйствительности эти двѣ дороги не только не понесутъ убытка, какъ значилось въ вышеприведенной таблицѣ но напротивъ того увеличатъ свою доходность.

Нѣкоторую экономію отъ разгрузки получаютъ также Московско-Ярославско-Архангельская и Московско-Нижегородская ж. дороги, такъ что потеря для желѣзнодорожнаго хозяйства отъ сокращенія перевозокъ нефтяныхъ остатковъ едва-ли превыситъ 2.500 тыс. руб., причемъ большая часть этой потери придется на дороги съ большою доходностью ¹⁾.

Что касается сокращенія доходности желѣзнодорожнаго хозяйства отъ пониженія тарифа на перевозки каменнаго угля на сѣверъ отъ донецкаго бассейна, то такое въ силу нѣкоторыхъ обстоятельствъ, является также скорѣ кажущимся, чѣмъ дѣйствительнымъ. Спрявленіе желѣзнодорожнаго пути изъ донецкаго бассейна въ Москву посредствомъ постройки вышеуказанныхъ участковъ: Веневъ-Узловая и Купянскъ — Кременное—значительно сократить пробѣгъ каменнаго угля въ Москву и въ другіе города противъ нынѣшняго пути и отвлечетъ отъ Московско-Курской ж. д. не менѣе 15,0 милл. пудовъ. Такое сокращеніе грузоваго движенія будетъ только желательнo для Московско-Курской ж. д., такъ какъ избавитъ ее отъ значительнаго количества груза, перевозимаго сравнительно съ другими грузами по низкому тарифу, а также отъ новыхъ крупныхъ затратъ по усиленію провозоспособности. Въ силу этого можно сказать съ большою увѣренностью, что отвлеченіе перевозокъ каменнаго угля съ Московско-Курской ж. д., не отразится на сокращеніи ея доходности. Это подтверждается слѣдующимъ расчетомъ: По „Свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля о желѣзныхъ дорогахъ“ валовой доходъ Москов.-Курской и

¹⁾ По свѣдѣніямъ Госуд. Контроля о желѣзныхъ дорогахъ за 1899 г.

	Чистый доходъ по эксплоатациі.	Обязательные платежи.	Чистый доходъ.
(въ тыс. рублей).			
Московско-Курская и Нижегородск.	16.228,2	9.813,6	6.414,6
Николаевская	17.434,1	11.454,1	5.980,0
Московско-Виндаво-Рыбинская	2.592,6	1.746,6	846,0
Московско-Ярославско-Архангельская	5.122,1	4.861,0	261,1
Московско-Рязанская	10.011,2	5.387,7	4.623,5

Нижегородской ж. д. составлялъ въ 1899 г. 31.326 тыс. руб., а расходъ 15.097 т. р. или 48,2% отъ валоваго дохода. Грузовое же движеніе (перевозки малой скорости) выражалось 93.576.663,987 пудо-верстами при валовомъ доходѣ въ 21.797,3 тыс. руб., такъ что въ среднемъ все грузы провозились по тарифу въ $\frac{1}{43}$ коп. съ пуда и версты, тогда какъ каменный уголь при доставкѣ въ Москву по нынѣ дѣйствующему тарифу на разстояніи почти въ 1,000 версть провозится по тарифу $\frac{1}{94}$ коп. съ пуда и версты, а принимая, что расходы по перевозкѣ грузовъ малой скорости составляютъ тѣ-же 48,2% отъ валоваго сбора за ихъ перевозку или 10.506 тыс. руб., получается, что расходы по провозу каменнаго угля составляютъ $\frac{1}{89}$ коп. съ пуда и версты, т. е. перевозка каменнаго угля не только не даетъ дохода, но даже не покрываетъ эксплуатаціонныхъ расходовъ. Такимъ образомъ Московско-Курская ж. дорога, вслѣдствіе освобожденія отъ перевозки по крайней мѣрѣ 15 милл. пуд. каменнаго угля, не понесетъ никакого убытка, который, при пониженіи тарифа въ вышеуказанномъ размѣрѣ и сохраненіи означенной перевозки за Московско-Курскою ж. дорогою, составилъ-бы не менѣе (15 милл. пуд. \times 1,834 коп. \times $\frac{502}{996}$ версть) 140 тыс. рублей.

Если постройка всехъ 223 версть новыхъ желѣзнодорожныхъ путей будетъ стоить въ среднемъ даже по 65,000 руб. верста, то постройка ихъ обойдется 14,5 милл. рублей. Далѣе, для того, чтобы приспособить существующіе нынѣ участки желѣзныхъ дорогъ для перевозки до 150 милл. пуд. каменнаго угля по направленію къ Москвѣ, едва-ли потребуется затрата свыше 10 милл. рублей, скорѣе же значительно меньше, такъ что созданіе прямого углевознаго пути изъ Донецкаго бассейна въ Москву и къ другимъ промышленнымъ центрамъ обойдется менѣе чѣмъ въ 25 милл. рублей.

Допуская, что перевозки кам. угля въ Москву и другіе промышленные центры составятъ, сверхъ существующихъ нынѣ перевозокъ, всего лишь 110 милл. пудовъ, а съ существующими уже перевозками 115 милл. пудовъ и что провозная плата за разстояніе въ 960 версть по проектируемому тарифу будетъ составлять 7,82 коп., то валовой доходъ означенной углевозной линіи выразится въ 8.993 тыс. рублей, тогда какъ валовой расходъ по эксплуатаціи при $\frac{1}{170}$ коп. съ пуда и версты, т. е. при томъ же пудо-верстномъ расходѣ, что на Екатерининской ж. д., составитъ 6,493 тыс. руб., такъ что чистый доходъ составитъ

2,500 тыс. руб. Исключая изъ этой суммы 5⁰/₀ на затраченный капиталъ, т. е. 1.250 тыс. рублей, получится избытокъ чистой прибыли въ 1.250 тыс. рублей, который распреѣлится между казенной Сызрано-Вяземской ж. д., и частными Рязанско-Уральскою и Юго-Восточными ж. дорогами. Рязанско-Уральская ж. д. кромѣ того получить отъ дополнительныхъ сборовъ не менѣе 250 тыс. рублей, такъ что увеличеніе доходности отъ перевозки угля съ излишкомъ покроетъ сокращеніе таковой отъ уменьшенія перевозокъ нефтяныхъ остатковъ. Въ общемъ же недоборъ по всему желѣзнодорожному хозяйству отъ замѣны нефтяныхъ остатковъ въ центральномъ промышленномъ районѣ донецкимъ каменнымъ углемъ и отъ направленія нефтяныхъ остатковъ посредствомъ трубопровода къ балтійскому побережью едва ли составитъ болѣе 2.500 тыс. рублей.

VI. Заключение.

Такимъ образомъ замѣна англійскаго угля русскимъ топливомъ, а именно нефтяными остатками, достигается затратою, не превышающею 55 милл. рублей (30 милл. рубл. трубопроводъ и 25 милл. постройка новыхъ ж. д. и усиленіе существующихъ) и пониженіемъ желѣзнодорожнаго тарифа для перевозокъ кам. угля на сѣверъ отъ донецкаго бассейна до $\frac{1}{135}$ коп. съ пуда и версты, что сводится для казны къ ежегодному пожертвованію около 2.500 тыс. рублей въ видѣ недобора по желѣзнодорожному хозяйству, вслѣдствіе сокращенія перевозокъ нефтяныхъ остатковъ по желѣзнодорожной сѣти (эксплоатація трубопровода включается въ желѣзнодорожное хозяйство).

Но этимъ ежегоднымъ пожертвованіемъ въ 2.500 тыс. рублей достигается для русскаго военнаго флота и фабрично заводской промышленности балтійскаго побережья полное освобожденіе изъ зависимости отъ Англійи, а также обезпеченіе топливомъ на случай войны съ Англійей или другою европейскою державою. Достигается эта цѣль съ несравненно меньшими жертвами со стороны казны, чѣмъ по всѣмъ проектамъ замѣны англійскаго угля углемъ же, но русскимъ. Въ то же время Балтійскій военный флотъ, съ переходомъ на нефтяное топливо, увеличитъ дальность плаванія своихъ судовъ, что для Россіи особенно важно, ввиду отсутствія у насъ угольныхъ станцій, расположенныхъ по великимъ морскимъ пу-

тямъ. При отсутствіи такихъ станцій снабженіе эскадры нефтянымъ топливомъ представитъ гораздо меньше затрудненій. Очень вѣроятно, что при нефтяномъ топливѣ снабженіе эскадры адмирала Рожественскаго было бы значительно болѣе легкою задачею, тѣмъ болѣе, что нефтяные остатки можно получить не только изъ Баку, но и съ Зондскихъ острововъ, изъ Калифорніи, Техаса и Филадельфіи, а также можно было бы получить таковыя и съ Сахалина, если бы объ этомъ озаботились въ свое время. Пропущеннаго времени не вернуть; но о будущемъ слѣдуетъ позаботиться, и авторъ почтетъ себя счастливымъ, если его посильный трудъ послужитъ, хотя-бы отчасти, къ правильному разрѣшенію назрѣвшей задачи освобожденія морскихъ силъ Россіи отъ иностраннаго топлива.

П. Оль.

Станціи назначенія.	1901.	1902.	Станціи назначенія.	1901.	1902.
	(тыс. пуд.).			(тыс. пуд.).	
I. Москва	32,328	27,602			
II. Центральный промышленный районъ.			III. Черноземный районъ.		
Одинцово	—	398	Тула	795	545
Химки	580	488	Троицкая	—	304
Мытицы	795	803	Рязань	—	174
Щелково	1,530	1,638	Брянскъ	1,221	798
Обираловка	—	215	Орель	—	239
Богородскъ	602	653	Данковъ	—	124
Глухово	1,912	1,769	Козловъ	1,345	1,153
Павлово	—	413	Грязи	—	119
Дресна	—	172	Липецкъ	—	181
Орѣхово	1,807	1,793	Елецкъ	—	189
Ликино	—	237	Пажень	—	101
Дулево	—	104	Казань	—	193
Люберцы	—	2,185	Воронежъ	—	667
Раменское	565	518	Бутурлиновка	—	117
Конобѣево	—	112	Курскъ	—	945
Хорлово	—	406	Льговъ	—	220
Егорьевскъ	1,180	1,021	Конотопъ	509	402
Коломна, Голутвинъ.	529	479	Кіевъ	589	1,480
Щурово	—	299			
Озеры	774	1,294			
Зарайскъ	—	136			
Подольскъ	598	532			
Лопасня	—	297			
Шарапово—Охота	—	200			
Серпуховъ	2,066	1,963			
Нара	—	162			
Итого	12,938	18,287	Итого	4,459	7,951

Станци.	Версты.	Провозная плата по действ. тарифу.	Провозная плата по проект. тарифу.	Разница между тарифами.	Количество доставленного каменного угля. (Въ тыс. пудовъ).	Недоборъ отъ пониженія жел.-дор. тарифа. (Въ рублѣхъ).
Тапсъ	1.920	15.36	14.22	1.14	364	4.150
Валкъ	1.736	13.89	12.86	1.03	1.316	13.555
Либава	1.644	13.15	12.18	0.97	680	6.596
Тайцы	1.607	12.86	11.90	0.96	106	1.018
С.-Петербургъ	1.600	12.80	11.85	0.95	1.019	9.681
Рига	1.576	12.61	11.67	0.94	2.636	24.778
Муравьево	1.557	12.46	11.53	0.91	659	5.997
Псковъ	1.517	12.14	11.24	0.90	172	1.548
Понемунокъ	1.492	11.94	11.04	0.90	133	1.197
Радзивилички	1.466	11.73	10.88	0.85	607	5.160
Мал. Вишера	1.448	11.58	10.72	0.86	271	2.331
Нижній-Новгородъ	1.438	11.50	10.65	0.85	503	4.275
Двинскъ	1.370	10.96	10.15	0.81	1.414	11.453
Кошедары	1.349	10.79	9.99	0.80	366	2.928
Самара	1.337	10.70	9.90	0.80	813	6.504
Муромъ	1.335	10.68	9.89	0.79	141	1.114
Вильна	1.286	10.29	9.53	0.77	1.904	14.661
Плоцкъ	1.220	10.07	9.37	0.70	282	1.970
Витебскъ	1.128	9.76	8.36	1.40	491	6.874
Тверь	1.153	9.84	8.54	1.30	67	871
Вольскъ	1.150	9.83	8.52	1.31	546	7.152
Минскъ	1.104	9.68	8.18	1.50	3.019	45.285
Вязьма	1.093	9.64	8.10	1.54	115	1.771
Мытищи	1.013	9.38	7.50	1.88	163	3.064

Станціи.	Версты.	Провозная плата по дѣйств. тарифу.	Провозная плата по проект. тарифу.	Разница между тарифами.	Количество доставленнаго каменнаго угля. (Въ тыс. пудовъ).	Недоборъ отъ пониженія ж.-д.-дор. тарифа. (Въ рубляхъ).
Саратовъ	1.002	9.34	7.42	1.92	728	13.977
Малоярославецъ . . .	1.004	9.35	7.43	1.92	588	11.290
Смоленскъ	998	9.33	7.39	1.94	2.148	41.671
Москва	996	9.32	7.38	1.94	10.325	200.305
Подольскъ	956	9.19	7.10	2.09	662	13.836
Голутвинъ	950	9.17	7.06	2.09	367	7.670
Щурово	950	9.17	7.08	2.09	271	5.664
Климовка	948	9.16	7.08	2.08	103	2.142
Калуга	938	9.13	7.06	2.07	591	12.234
Серпуховъ	903	9.01	6.96	2.05	47	964
Сухиничи	877	8.92	6.90	2.02	553	11.170
Рязань	874	8.91	6.89	2.02	82	1.656
Алексинъ	873	8.91	6.89	2.02	457	9.231
Добрушъ	838	8.79	6.80	1.99	631	12.557
Гомель	823	8.74	6.77	1.97	562	11.071
Протопоново	820	8.73	6.76	1.97	143	2.817
Тула	814	8.71	6.74	1.97	1.868	36.800
Брянскъ	762	8.54	6.61	1.93	2.692	51.956
Узловая	759	8.53	6.60	1.93	233	4.497
Бобровицы	747	8.49	6.57	1.92	316	6.067
Носовка	734	8.45	6.54	1.91	240	4.584
Сновская	728	8.43	6.53	1.90	489	9.281
Кіевъ	722	8.41	6.51	1.90	3.239	61.541
Носовка	718	8.39	6.50	1.89	240	4.536

Станціи.	Версты.	Провозная плата по дѣйстви. та-риффу.	Провозная плата по проект. та-риффу.	Разница между тарифами.	Количество до-ставленнаго ка-меннаго угля. (Въ тыс. пудовъ).	Недоборъ отъ по-ниженія жел.-дор. тарифа. (Въ рубляхъ).
Шостка	690	8.30	6.43	1.87	643	12 024
Борисполь	688	8.29	6.43	1.86	103	1.916
Комаричи	677	8.26	6.41	1.85	437	8.084
Козловъ	675	8.25	6.40	1.85	115	2.128
Григорьевка	657	8.19	6.35	1.84	429	7.894
Липецкъ	650	8.17	6.33	1.84	321	5.906
Борисоглѣбскъ	649	8.16	6.32	1.84	227	4.177
Орель	638	8.13	6.30	1.83	669	12.243
Бахмачъ	639	8.13	6.30	1.83	1.263	23 113
Анна	627	8.09	6.27	1.82	136	2.475
Глушково	615	8.05	6.25	1.80	217	3.906
Грязи	615	8.05	6.25	1.80	465	8.370
Конотопъ	613	8.04	6.24	1.80	831	14.958
Ромны	610	8.03	6.23	1.80	481	8.658
Гадячъ	599	8.00	6.20	1.80	464	8.352
Коренево	597	7.99	6.20	1.79	938	—
Морозовская	596	7.99	—	—	—	—
Грузское	589	7.96	6.18	1.78	288	5.126
Елецкъ	577	7.92	6.15	1.77	411	7.274
Ливны	574	7.91	6.14	1.77	371	6.567
Путивель	569	7.90	6.14	1.76	366	—
Льговъ	568	7.89	6.13	1.76	616	—
Новоселки	560	7.87	6.11	1.76	912	—
Рамонь	560	7.87	6.11	1.76	266	4.682

Станціи.	Версты.	Провозная плата по действ. тарифу.	Провозная плата по проект. тарифу.	Разница между тарифами.	Количество доставленнаго каменнаго угля. (Въ тыс. пудовъ).	Недоборъ съ пониженія жел.-дор. тарифа. (Въ рубляхъ).
Иванино	544	7.81	6.07	1.74	565	--
Ворожба	543	7.81	6.07	1.74	482	—
Хороль	541	7.80	6.06	1.74	135	2.349
Бѣлополье	537	7.79	6.05	1.74	1.095	—
Вирь	523	7.74	6.01	1.73	1.402	—
Прилуки	522	7.74	6.01	1.73	340	—
Золотоношка	513	7.71	6.00	1.71	119	—
Линовицы	510	7.70	6.00	1.70	469	—
Таловая	507	7.69	5.98	1.71	320	5.472
Воронежъ	507	7.69	5.97	1.72	1.750	30.100
Головашевка	508	7.69	6.99	1.70	954	—
Кременчугъ	503	7.68	5.98	1.70	4.155	—
Лебединъ	503	7.68	5.98	1.70	267	3.684
Курскъ	494	7.60	5.94	1.66	2.710	44.986
Сумы	492	7.57	5.94	1.63	1.647	21.575
Сыроватка	488	7.51	5.93	1.58	147	1.867
Пирятинъ	481	7.40	5.91	1.49	135	1.620
Дробово-Барятинская	477	7.34	5.90	1.44	277	3.213
Золотницкая	473	7.28	5.89	1.39	450	6.255
Касторская	469	7.22	5.88	1.34	655	8.777
Барамля	470	7.23	5.88	1.35	326	3.521
Смородино	450	6.92	5.83	1.09	2.288	19.905
Ахтырка	446	6.86	5.82	1.04	665	5.453
Обоянь	445	6.85	5.81	1.04	274	2.274

Станціи.	Версты.	Провозная плата по дѣйстви. тарифу.	Провозная плата по проект. тарифу.	Разница между тарифами.	Количество доставленнаго каменнаго угля. (Въ тыс. пудовъ).	Недоборъ отъ пониженія жел.-дор. тарифа. (Въ рубляхъ).
Харитоненко	432	6.65	5.79	0.86	592	4.144
Кириковка	430	6.62	5.78	0.84	919	6.249
Кр. Ярула	420	6.46	5.76	0.70	562	3.934
Клеймихелево	415	6.38	5.74	0.64	570	2.907
Лиски	415	6.38	5.74	0.64	1.342	6.844
Ракитное	404	6.22	5.72	0.50	380	1.520
Гуты	404	6.22	5.72	0.50	965	3.860
Ст. Осколь	403	6.20	5.71	0.49	500	1.950
Полтава	393	6.05	5.69	0.36	3.456	10.022
Водяная	385	5.92	5.67	0.25	370	740
Вес. Лопань	382	5.88	5.66	0.22	422	802
Ковяки	372	5.72	5.64	0.08	209	209
Наумовка	371	5.71	5.64	0.07	348	348
Каз. Лопань	360	5.56	—	—	419	—
Буды	353	5.48	—	—	991	—
Бѣломѣстная	353	5.48	5.48	—	162	—
Карловка	349	5.43	—	—	245	—
Люботинъ	345	5.38	—	—	3.646	—
Мерефа	345	5.38	—	—	681	—
Бѣлгородъ	344	5.37	—	—	2.151	—
Канчевка	330	5.21	5.21	—	404	—
Нов. Баварія	328	5.18	—	—	1.004	—
Харьковъ	322	5.11	—	—	13.706	—
Константиноградъ	318	5.07	—	—	374	—

Станціи.	Версты.	Провозная плата по дѣйств. тарифу.	Провозная плата по проект. тарифу.	Разница между тарифами.	Количество доставленнаго каменнаго угля (въ тыс. пудовъ).	Недоборъ отъ пониженія жел.-дор. тарифа. (въ рубляхъ).
Ребиндорово	—	—	—	—	1.460	—
Боткино	—	—	—	—	544	—
Михайловка	315	5.03	—	—	1.602	—
Волчанскъ	302	4.88	—	—	325	—
Роганъ	296	4.81	—	—	274	—
Митрофановка	289	4.72	4.72	—	184	—
Бѣл. Колодезь	284	4.67	—	—	641	—
Чугуевъ	272	4.52	—	—	600	—
Валуйки	267	4.47	—	—	157	—
Тарановка	261	4.40	4.40	—	167	—
Граково	254	4.31	—	—	717	—
Панютино	235	4.09	4.09	—	1.233	—
Чертково	207	3.76	—	—	1.314	—
Купянскъ	196	3.56	—	—	2.160	—
Шептуховка	185	3.36	3.36	—	537	—

Станція назначенія.

Количество нефт. остатковъ, доставленое въ 1902 г. на означ. станци (въ тыс. пуд.).

Длина всего пробѣга нефт. остатковъ въ верстахъ.

Провозная плата за означ. пробѣгъ въ коп. за пудъ.

Провозная плата за все разстояние въ тыс. рудей.

Длина пробѣга по вышесказанной дорогѣ въ верстахъ.

Пудо-версти. ставка за все разстояние пробѣга.

Провозная плата въ коп. за пудъ по участку вышесказан. дороги.

Провозная плата за пробѣгъ нефт. остатковъ по участку вышесказан. дороги.

I. Сокращеніе перевозокъ отъ замѣны нефт. остатковъ кам. углемъ.

Московско-Нижегородская ж. д.

Москва	14.621	410	7,31	1.068,8	—	—	—	1.068,8
Орѣхово	1.793	328	6,34	113,7	—	—	—	113,7
Глухово	1.768	376	6,91	122,2	—	—	—	122,2
Богородскъ	653	376	6,91	45,1	—	—	—	45,1
Павлово	413	349	6,59	27,2	—	—	—	27,2
Липино	237	336	6,44	15,2	—	—	—	15,2
Обираловка	215	390	7,07	15,2	—	—	—	15,2
Дрезна	172	338	6,46	11,1	—	—	—	11,1
Дулево	104	339	6,47	6,7	—	—	—	6,7
Серпуховъ	726	503	8,40	60,9	(410,	^{1/60,}	6,83)	49,6
Подольскъ	118	450	7,78	9,2	(410,	^{1/58,}	7,07)	8,3
Лопасня	48	480	8,13	3,9	(410,	^{1/59,}	6,95)	3,3
Химки	97	428	7,52	7,3	(410,	^{1/57,}	7,20)	7,0
Подсолочная	55	471	8,03	4,4	(410,	^{1/59,}	6,95)	3,8
Итого	21.020	—	—	1.510,9	—	—	—	1.497,2

II. Сокращеніе перевозокъ отъ перекачки нефт. ост. по трубопроводу.

Тверь	2.060	567	9,11	187,6	(410,	^{1/62,}	6,61)	136,2
Бологое	501	720	10,64	53,3	(410,	^{1/68,}	6,03)	30,2
С.-Петербургъ	1.378	1.014	14,49	199,7	(410,	^{1/70,}	5,86)	59,4
Итого	3.939	—	—	440,6	—	—	—	225,8
Всего	24.959	—	—	1.951,5	—	—	—	1.723,0

I. Сокращеніе перевозокъ отъ замѣны нефт. остатковъ кам. углемъ.

Московско-Ярославско-Архангельская ж. д.

Москва	7.871	262	5,56	437,6	—	—	—	437,6
Мытищи	802	245	5,33	42,7	—	—	—	42,7
Щелково	1.633	261	5,55	90,6	—	—	—	90,6
Одинцово	395	285	5,84	23,1	(262,	^{1/49,}	5,35)	21,3
Нора	159	328	6,34	10,1	(262,	^{1/51,}	5,14)	8,2

Станція назначенія.

	Количество нефт. остатков доставленное въ 1902 г. на означ. станціи (въ тыс. пуд.).	Длина всего пробѣга нефт. остатковъ въ верстахъ.	Провозная плата за означ. пробѣгъ въ коп. за пудъ	Провозная плата за все разстояние въ тыс. рублей.	Длина пробѣга по вышеуказанной дорогѣ въ верстахъ.	Пудо-версти, ставка за все разстояние пробѣга.	Провозная плата въ коп. за пудъ по участку вышеознач. дороги.	Провозная плата за пробѣгъ нефт. остатковъ по участку вышеознач. дороги.
Подольскъ	392	302	6,04	23,7	(262,	¹ / ₅₀ ,	5,24)	20,5
Лопасня	247	332	6,39	15,8	(262,	¹ / ₅₂ ,	5,04)	12,4
Серпуховъ	436	355	6,66	29,0	(262,	¹ / ₅₀ ,	5,24)	22,8
Химки	382	280	5,78	22,1	(262,	¹ / ₄₈ ,	5,46)	20,9
Итого	12.317	—	—	694,1	—	—	—	677,0

II. Сокращеніе перевозокъ отъ перекачки нефт. ост. по трубопроводу.

Тверь	58	512	8,51	4,9	(79,	¹ / ₆₀ ,	1,31)	0,8
С.-Петербургъ	1.760	654	9,98	175,6	(79,	¹ / ₆₆ ,	1,20)	21,1
Пушино	1.004	669	10,13	101,7	(79,	¹ / ₆₆ ,	1,20)	12,0
Морская пристань	568	673	10,17	57,7	(79,	¹ / ₆₆ ,	1,20)	6,8
Обухово	129	648	9,92	12,8	(79,	¹ / ₆₅ ,	1,22)	1,6
Колпино	534	640	9,84	52,5	(79,	¹ / ₆₅ ,	1,22)	6,5
Рига	285	987	14,10	40,2	(79,	¹ / ₇₀ ,	1,13)	3,2
Итого	4.338	—	—	445,4	—	—	—	52,0
Всего	16.655	—	—	—	—	—	—	729,0

I. Сокращеніе перевозокъ отъ замѣны нефт. остатковъ кам. углемъ.

Рязанско-Уральская ж. д.

Москва	1.721	807	11,53	198,4	(621,	¹ / ₇₀ ,	8,87)	152,6
Озеры	1.001	734	10,78	107,9	(621,	¹ / ₆₈ ,	9,13)	67,0
Хорлово	264	731	10,75	28,4	(621,	¹ / ₆₈ ,	9,13)	66,7
Раменское	209	765	11,09	23,2	(621,	¹ / ₆₉ ,	9,00)	18,8
Голутвинъ	197	697	10,41	20,5	(621,	¹ / ₆₇ ,	9,27)	18,2
Егорьевскъ	84	745	10,89	9,1	(621,	¹ / ₆₈ ,	9,13)	7,6
Коломна	72	699	10,43	7,5	(621,	¹ / ₆₇ ,	9,27)	6,6
Серпуховъ	773	1.052	15,03	116,2	(621,	¹ / ₇₀ ,	12,66)	97,8
Шарапово—Охота	200	1.063	15,19	30,4	(621,	¹ / ₇₀ ,	12,66)	25,3
Брянскъ	787	1.110	15,86	124,8	(866,	¹ / ₇₀ ,	12,66)	99,6
Орелъ	83	971	13,87	11,5	(621,	¹ / ₇₀ ,	8,87)	7,4
Льговъ	160	1.094	15,63	25,0	(421,	¹ / ₇₀ ,	6,01)	9,6
Кіевъ	541	1.465	20,93	113,2	(421,	¹ / ₇₀ ,	6,01)	32,5
Конотопъ	378	1.257	17,96	66,9	(421,	¹ / ₇₀ ,	6,01)	22,7
Курскъ	880	1.020	14,57	128,2	(421,	¹ / ₇₀ ,	6,01)	52,9

Станція назначенія.

	Количество нефт. остатков, доставленное въ 1902 г. на означ. станци (въ тыс. пуд.)	Длина всего пробѣга нефт. остатковъ въ верстахъ.	Провозная плата за означ. пробѣгъ въ коп. за пудъ.	Провозная плата за все разстояние въ тыс. рублей.	Длина пробѣга по вышеуказанной дорогѣ въ верстахъ.	Пудо-верстн. ставка за все разстояние пробѣга.	Провозная плата въ коп. за пудъ по участку вышеознач. дороги.	Провозная плата за пробѣгъ нефт. остатковъ по участку вышеознач. дороги.
Воронежъ	256	789	11,33	29,0	(421,	1/70,	6,01)	15,4
Козловъ	1.152	422	7,45	85,8	—	—	—	85,8
Рязань	138	621	9,65	13,3	—	—	—	13,3
Данковъ	124	549	8,93	11,1	—	—	—	11,1
Троицкая	304	836	11,94	36,3	(552,	1/70,	7,90)	24,0
Тула	528	671	10,15	53,6	(552,	1/66,	8,37)	44,2
Всего	9.852	—	—	—	—	—	—	879,1

I. Сокращеніе перевозокъ отъ замѣны нефт. остатковъ кам. углемъ.

Московско-Казанская ж. д.

Москва	3.232	186	4,55	—	—	—	—	147,1
Люберцы	2.168	167	4,29	—	—	—	—	93,0
Егорьевскъ	931	124	3,72	—	—	—	—	34,6
Раменское	309	144	3,99	—	—	—	—	12,4
Озеры	293	113	3,57	—	—	—	—	10,5
Щурово	275	75	3,07	—	—	—	—	8,4
Коломна	174	78	3,11	—	—	—	—	5,4
Зарайскъ	122	84	3,19	—	—	—	—	3,9
Конобѣево	112	112	3,56	—	—	—	—	4,0
Воскресенскъ	98	102	3,43	—	—	—	—	3,4
Хорлово	111	110	3,53	—	—	—	—	3,9
Фаустово	60	123	3,71	—	—	—	—	2,2
Всего	7,885	—	—	—	—	—	—	328,8

I. Сокращеніе перевозокъ отъ перекачки нефт. ост. по трубопроводу.

Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д.

1) Нефт. ост. идущіе изъ Рыбинска.

С.-Петербургъ	2.294	575	9,19	210,8	(280,	1/63,	4,44)	101,1
Пушино	455	590	9,34	42,5	(280,	1/63,	4,44)	20,2
Морская пристань.	731	594	9,38	68,5	(280,	1/63,	4,44)	32,4
Обухово	2.797	569	9,13	255,3	(280,	1/63,	4,44)	124,2
Колшино	3.877	561	9,05	350,9	(280,	1/63,	4,44)	172,1
Тосно	2.859	535	8,78	251,0	(280,	1/61,	4,60)	131,5
Бологое	817	280	5,78	47,2	(280,	—	—)	47,2
Итого	13,830	—	—	1.226,2	—	—	—	629,5

Станція назначенія.

Станція назначенія.	Количество нефт. остатковъ, доставленое въ 1902 г. на означ. станціи (въ тыс. пуд.)	Длина всего пробѣга нефт. остатковъ въ верстахъ.	Провозная плата за означ. пробѣгъ въ коп. за пудъ.	Провозная плата за все разстояние въ тыс. рублей.	Длина пробѣга по вышеуказанной дорогѣ въ верстахъ.	Пудо-версти, ставка за все разстояние пробѣга.	Провозная плата въ коп. за пудъ по участку вышеознач. дороги.	Провозная плата за пробѣгъ нефт. остатковъ по участку вышеознач. дороги.
2) Нефт. ост. поступающіе съ другихъ дорогъ.								
С.-Петербургъ	1.760	654	9,98	175,6	(280, 1/66,	4,21)	74,1	
Пушино	1.004	669	10,13	101,7	(280, 1/66,	4,21)	42,2	
Морская пристань	568	673	10,17	57,7	(280, 1/66,	4,21)	23,9	
Обухово	129	648	9,92	12,8	(280, 1/65,	4,31)	5,5	
Колшино	534	640	9,84	52,5	(280, 1/65,	4,31)	23,0	
Тверь	58	512	8,51	4,9	(280, 1/60,	4,66)	2,7	
Рига	285	987	14,10	40,2	(614, 1/70,	8,77)	25,0	
Итого	4.338	—	—	445,4	—	—	196,4	
Всего	18.168	--	--	—	—	—	825,9	

1. Сокращеніе перевозокъ отъ перекачки нефт. остат. по трубопроводу. Нефт. ост. поступающіе: съ Московско-Нижегородской ж. д.

Николаевская ж. д.

	1.378	(199,7 — 59,4)	140,3
	2.060	(187,6 — 136,2)	51,4
	501	(53,3 — 30,2)	23,1
Итого	3.939	(440,6 — 225,8)	214,8
Съ Московско-Ярослав.-Архангельск. ж. д.	3.995	(445,4 — 52,0 — 196,4 и 13,4)	183,6
Съ Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.	13.830	(1.226,2 — 629,5)	596,7
Всего	21.764		995,1

	Количество нефт. остатков погруженных и выгруженных на станциях одной и той же изъезжаемых дорог (2 операции).		Станционные сборы.		
	Количество нефт. остатков погруженных или выгруженных на станциях изъезжаемых дорог (1 операция).		Съ нефт. остатков, подвергшихся 2 операциям по одной и той же дороге составлены	Съ нефт. остатков, подвергшихся 1 операции изъезжаемых дорогам составлены	Во всех станционных сборы съ нефт. остат. по изъезжаемым дорогам составлены
	(въ тыс. пуд.)		(въ тыс. рублей).		
Московско-Нижегородская ж. д.	19.976	4.983	103,9	12,9	116,8
Московско-Ярославско-Архангельская ж. д. . .	10.206	6.449	53,1	16,7	69,8
Рязанско-Уральская ж. д.	1.414	8.438	7,3	21,9	29,2
Московско-Казанская ж. д.	7.885	—	41,0	—	41,0
Московско - Виндаво - Рыбинская ж. д. . . .	—	13.830	—	36,0	36,0
Николаевская ж. д. . . .	—	21.764	—	56,6	56,6
Всего	39 481	55 464	205,3	144,1	349,4

