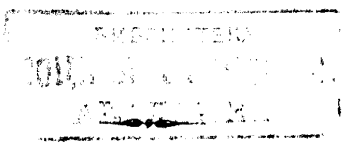
Л. Б. Кафенгаузъ.

Глубокоуважаемому
Сергею Николаевичу
Булгакову
от автора
с Москвы

СНАБЖЕНІЕ СТРАНЫ
МИНЕРАЛЬНЫМЪ ТОПЛИВОМЪ
ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ.

(Оттискъ изъ „Трудовъ Комиссіи по изученію современной дороговизны“ при обществѣ имени А. И. Чупрова).



МОСКВА.
Городская Типографія.
1915

Снабженіе страны минеральнымъ топливомъ во время войны.

I.

Дороговизна всѣхъ видовъ топлива, наступившая вскорѣ послѣ начала войны, и недостатокъ его на рынкѣ является результатомъ цѣлаго ряда причинъ, изъ которыхъ только нѣкоторыя связаны съ тѣмъ разстройствомъ, которое внесла въ нашу хозяйственную жизнь міровая война. Многія особенности въ дѣлѣ снабженія топливомъ нашей страны въ связи съ общими условіями нашего промышленнаго развитія за послѣдніе годы вызвали острый недостатокъ топлива еще задолго до войны; и война въ данномъ случаѣ только обострила это положеніе.

Поэтому намъ необходимо предпослать нашему очерку о снабженіи страны углемъ и нефтью за время войны краткое описаніе состоянія рынка минеральнаго топлива въ годы, предшествовавшіе войнѣ.

Это состояніе опредѣляется съ одной стороны развитіемъ промышленности, вызывающимъ спросъ на топливо, и съ другой—состояніемъ цѣлаго ряда конкурирующихъ между собой отраслей промышленности, какъ то добычи угля, нефти, торфа и заготовки дровъ. Въ то время какъ двигатели Западной Европы работаютъ почти исключительно на каменномъ углѣ, наша промышленность въ равной мѣрѣ знаетъ почти всѣ существующіе виды топлива. Уральская металлургическая промышленность работаетъ исключительно на древесномъ топливѣ, въ центрально-промышленномъ районѣ конкурируютъ между собой всѣ виды топлива, и только южный горнозаводскій районъ и фабрики, расположенныя въ западной части страны, работаютъ постоянно на каменномъ углѣ. Точно такъ же наши желѣзныя дороги, являющіяся крупнѣйшими потребителями топлива, не знаютъ одного какого-либо вида топлива и постоянно мѣняютъ нефть на уголь или дрова, въ зависимости отъ относительной дешевизны одного вида топлива передъ другимъ. Эти особенности снабженія страны топливомъ вносятъ въ торговлю всѣми его видами и особенно углемъ и нефтью извѣстный элементъ случайности. Для того чтобы предложеніе топлива

регулярно соотвѣтствовало спросу на него, необходимо, чтобы добыча нефти и угля, заготовка дровъ и торфа находились въ извѣстномъ соотношеніи другъ съ другомъ, между тѣмъ условія развитія всѣхъ этихъ отраслей нашего народнаго хозяйства почти не имѣютъ ничего общаго между собой и такое соотвѣтствіе является скорѣе исключеніемъ, чѣмъ правиломъ. Поэтому за послѣдніе годы у насъ постоянно происходитъ массовый переходъ предпріятій съ одного отопленія на другое, что конечно не можетъ не вносить извѣстной дезорганизаціи въ снабженіи рынковъ топливомъ.

Исходнымъ моментомъ для опредѣленія теперешней конъюнктуры рынка топлива является 1910-ый годъ, когда уже обозначился переломъ промышленной конъюнктуры отъ депрессіи, длившейся все первое десятилѣтіе новаго столѣтія, къ новой полосѣ промышленнаго подъема. Въ теченіе этого 1910-го года цѣны какъ на уголь, такъ и на нефть достигли самаго низкаго предѣла, и со слѣдующаго года начинается неуклонный ростъ цѣнъ. Поэтому мы и начнемъ анализъ какъ каменноугольнаго, такъ и нефтяного рынка съ начала текущаго десятилѣтія.

Съ этого времени и вплоть до объявленія войны вся наша промышленная жизнь находилась въ состояніи все растущаго промышленнаго подъема: особенно этотъ подъемъ отразился на дѣятельности нашихъ желѣзныхъ дорогъ и производствъ строительныхъ матеріаловъ, т. е. такихъ отраслей народнаго хозяйства, которыя являются самыми крупными потребителями топлива. Въ этомъ отношеніи достаточно указать, что выплавка чугуна съ 1910 года по 1913 годъ возросла у насъ со 186 милліоновъ пудовъ до 282 милл. пуд.

Мы не располагаемъ исчерпывающими данными о потрбленіи топлива за это время, но довольно полное представленіе о ростѣ спроса на топливо за періодъ 1910—1913 гг. даютъ намъ данныя о потребленіи донецкаго угля разными категоріями потребителей,— данныя, приведенныя въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Категоріи потребителей.	Вывезено угля въ милл. пудовъ. 1910	1911	1912	1913
Желѣзныя дороги	199.85	239.76	274.40	310.65
Металлургическіе заводы . . .	166.41	202.84	232.96	266.89
Проч. фабрично-зав. промышл. .	177.48	203.15	219.17	250.61
Частные потребители.	173.06	217,75	239.52	298.04
Маріуполь порт.	70.44	77.45	73.41	71.02
	787.25	940.38	1039.47	1147.23

Мы видимъ такимъ образомъ, что вывозъ угля изъ Донецкаго бассейна на внутренніе рынки возросъ за четыре года на

45,6%, при чемъ вывозъ этотъ почти равномѣрно росъ для всѣхъ категорій потребителей. Между тѣмъ предложеніе топлива внутри страны далеко не соотвѣтствовало этому темпу.

Особенную дисгармонію въ условія снабженія рынковъ топливомъ внесъ тотъ фактъ, что добыча нефти на старыхъ площадяхъ неуклонно падаетъ, а новые нефтеносные районы не въ состояніи пока возмѣстить этой убыли. Такъ, добыча нефти за этотъ періодъ выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ.

	1910	1911	1912	1913
Бакинскій районъ . . .	505	461	478	468
Грозный	74	75	65	74
Эмбинскій районъ . . .	—	—	1	7
Челекенъ	9	12	13	8
Майкопъ		8	9	5
Ферганская область . .		3	2	2
	588	559	568	564

Это паденіе добычи объясняется истощеніемъ старыхъ бакинскихъ площадей, на которыхъ, несмотря на ростъ буровой дѣятельности, производительность скважинъ систематически падаетъ съ каждымъ годомъ: такъ, съ 1906 года суточная добыча одной скважины упала съ 920 пудовъ до 627 пудовъ въ 1910 году, до 404 пудовъ въ 1913 году и до 367 пуд. за первые 9 мѣсяцевъ 1914 года. Благодаря этому сокращенію предложенія нефти спросъ на уголь возросъ настолько, что добыча его, несмотря на быстрое возрастаніе, перестала поспѣвать за спросомъ.

Слѣдующая таблица показываетъ ростъ добычи угля по разнымъ районамъ страны въ тыс. пуд.

	1910	1911	1912	1913	За 1 полугодіе 1914
Донецкій бассейнъ. .	1.019.946	1.217.630	1.300.000	1.543.790	913.630
Домбровскій	341.081	360.409	394.530	426.310	220.000
Уралъ.	47.647	42.445	57.496	73.460	38.230
Подмосковный. . . .	13.910	10.855	13.780	18.340	9.240
Западная Сибирь. . .	31.549	32.445	43.209	53.600	?
Восточная Сибирь . .	64.317	65.537	80.590	71.767	?
Проч. бассейны . . .	6.271	9.817	10.263	12.685	?
Всего . .	1.524.791	1.793.138	1.899.868	2.199.952	?

Хотя добыча угля, какъ мы видимъ изъ этой таблицы, и возросла за четыре года на 44,2%, тѣмъ не менѣе недостаточное предложеніе другихъ видовъ топлива вызвало хроническій «топливочный голодъ» въ теченіе всѣхъ трехъ лѣтъ, предшествовавшихъ войнѣ. Къ 1913 году кризисъ достигъ такой остроты, что правительство вынуждено было временно отмѣнить пошлину на иностранное топливо, и только усиленнымъ ввозомъ изъ-за

границы угля можно было покрыть недостатокъ топлива на русскихъ рынкахъ. Слѣдующія цифры показываютъ привозъ къ намъ угля за указанный періодъ.

		Привозъ въ тыс. пудовъ. Угля.	Кокса.
	1910	259.348	27.732
	1911	280.580	42.784
	1912	324.246	46.910
	1913	468.431	59.391
1-ое полугодіе	1913	159.815	25.211
	1914	198.769	27.561

Въ обычное время иностраннымъ углемъ питаются преимущественно промышленныя предпріятія прибалтійскаго района, такъ какъ дороговизна привоза угля изъ донецкаго и домбровскаго бассейновъ не даетъ возможности углямъ этихъ районовъ конкурировать съ привознымъ, преимущественно англійскимъ углемъ на берегахъ Балтійскаго моря. Кромѣ того металлургическіе заводы Царства Польскаго ввозятъ изъ сосѣдней Силезіи коксъ для выплавки чугуна, такъ какъ домбровскіе угли, какъ извѣстно, не коксуются. Таковы обычные потребители иностраннаго угля; но за послѣдніе годы иностранный уголь проникъ и за предѣлы этихъ районовъ, и съ 1913 года на иностранный уголь перешли нѣкоторыя предпріятія центральнаго района и часть нашихъ западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, военныя дѣйствія начались въ такой моментъ, когда въ странѣ ощущался недостатокъ въ минеральномъ топливѣ и когда предложеніе на рынкѣ далеко не соотвѣтствовало спросу. Однако, наше изложеніе общихъ условій рынка минеральнаго топлива было бы неполнымъ, если бы мы не указали и на другую причину, дѣйствовавшую отчасти въ томъ же направленіи: я имѣю въ виду воздѣйствіе на рынокъ угольнаго синдиката «Общества для торговли минеральнымъ топливомъ Донецкаго бассейна» («Продуголь») и руководящихъ группъ нефтяныхъ предпріятій. Хотя политика объединенныхъ и синдицированныхъ предпріятій и является факторомъ вторичнаго порядка, однако слѣдуетъ отмѣтить, что за послѣдніе годы они систематически способствовали повышательной тенденціи рынка. «Продуголь» образовался въ 1906 году подъ вліяніемъ послѣдствій кризиса 1900—1902 года, вызвавшаго длительное паденіе цѣнъ на уголь. Лѣтомъ 1908 года состоялся съѣздъ представителей синдицированныхъ угольныхъ предпріятій въ Парижѣ, на которомъ синдикату была придана окончательная организація и выработаны условія договора, вступившія въ силу съ 1 января 1909 года. Согласно этому договору, каждымъ вошедшимъ въ синдикатъ предпріятіемъ передавалась «Продуголю» исклю-

чительное право на продажу угля и кокса. Продажа брикетовъ осталась свободной, но въ случаѣ, если бы производство брикетовъ могло достигнуть количества, могущаго вызвать конкурренцію, то, по постановленію большинства въ ⅔ голосовъ Совѣта «Продуголя», продажа послѣднихъ тоже должна была быть ему поручена.

Такъ какъ непосредственной задачей новаго синдиката было по возможности сократить предложеніе угля на рынкѣ, то для каждаго изъ синдицированныхъ предпріятій была опредѣлена максимальная цифра ежегоднаго вывоза или такъ называемый «условный тоннажъ» («tonnage conventionnele»). Согласно § 15 договора, увеличеніе вывоза сверхъ этого фиксированнаго тоннажа каждаго предпріятія возможно только въ томъ случаѣ, если общая сумма вывоза «Продуголя» превыситъ совокупный тоннажъ всѣхъ участниковъ синдиката. Въ случаѣ, если въ какомъ-либо году вывозъ «Продуголя» превыситъ этотъ совокупный тоннажъ, то на слѣдующій годъ максимумъ вывоза опредѣляется въ размѣрѣ, не превышающемъ вывозъ прошлаго года.

Для нормировки вывоза кокса приняты еще болѣе строгія ограничительныя мѣры, и увеличеніе отправокъ кокса отдѣльнаго предпріятія допускается только въ томъ случаѣ, если общее количество отправокъ всѣхъ контрагентовъ въ теченіе года превыситъ общій условный вывозъ всѣхъ участниковъ съ надбавкой къ нему 5% [1]).

Это ограниченіе вывоза и вызвало впослѣдствіи ограниченіе добычи угля. Какъ выяснилось во время процесса между «Продуголемъ» и арендной компаніей Прохоровскихъ копей, общее количество вывезеннаго всѣми участниками угля такъ и не превысило «условнаго тоннажа» до самаго конца 1913 года. Благодаря этому, тѣ фирмы, которыя по мощности своихъ каменноугольныхъ пластовъ могли бы развить большую производительность, не могли увеличить добычи, несмотря на ростъ спроса. Яркимъ примѣромъ вліянія «Продуголя» на ограниченіе добычи угля является Прохоровская компанія каменноугольныхъ копей, которая получила по договору право вывоза на 16 милліоновъ пудовъ, тогда какъ производительная способность копей этой компаніи опредѣлялась въ 30 милліоновъ пудовъ.

Той же компаніи «Продуголемъ» было запрещено производство кокса на томъ основаніи, что право продажи кокса не было поручено Прохоровской компаніей «Продуголю». Эти ограничительныя мѣры оказались столь стѣснительными для участниковъ, что вызвали уходъ изъ синдиката однихъ предпріятій и процессы съ другими. Въ концѣ концовъ и руководители «Продуголя» вы-

[1]) § 17 договора.

нуждены были признать, что они слишкомъ ограничили добычу своихъ копей. Такъ, на одномъ изъ засѣданій Совѣта «Продуголя» предсѣдатель его, Н. А. Авдаковъ прямо указалъ на необходимость измѣненія условія договора, такъ какъ послѣднія крайне ограничиваютъ добычу синдицированныхъ копей. «Конъюнктура угольнаго рынка,—читаемъ мы его рѣчь на засѣданіи Совѣта «Продуголя»,—настолько измѣнилась за послѣдніе два года въ сторону благопріятную и, повидимому, на продолжительное время, что началась усиленная добыча каменнаго угля на копяхъ, не входящихъ въ «Общество для торговли минеральнымъ топливомъ Донецкаго бассейна» и захватившихъ въ свои руки потребителей. Расширился районъ сбыта Донецкаго минеральнаго топлива и значительно возросло требованіе угля и кокса. Естественно, что при столь благопріятныхъ условіяхъ и контрагенты, кто можетъ, желаютъ развить у себя добычу въ размѣрѣ, превышающемъ квантумъ, находя это выгоднымъ.

«При такомъ положеніи Донецкой каменноугольной промышленности не только своевременно, но и необходимо приступить къ пересмотру краснаго договора (это тотъ самый договоръ, на который мы ссылались и который лежитъ въ основѣ синдиката Л. К), дабы копи контрагентовъ были поставлены въ благопріятныя условія, соотвѣтствующія благопріятнымъ условіямъ угольнаго рынка и возрастающему спросу на каменный уголь.

«Оставленіе краснаго договора въ настоящей неподвижной редакціи, по моему мнѣнію, приведетъ къ усиленію конкуренціи копей, не входящихъ въ «Продуголь» и свободно увеличивающихъ у себя добычу каменнаго угля, тогда какъ контрагенты стѣснены въ увеличеніи добычи» (курсивъ нашъ. Л. К.).

Такимъ образомъ не можетъ быть никакого сомнѣнія въ томъ, что извѣстная доля отвѣтственности за недостатокъ угля на рынкахъ ложится на политику «Продуголя», который до войны контролировалъ около 46—48% всей добычи угля въ Донецкомъ бассейнѣ.

Нѣсколько иной характеръ носитъ политика руководящихъ на нашихъ рынкахъ нефтяныхъ фирмъ Нобель, Shell и такъ называемой группы Oil («Russian General Oil Corporation»). Каждая изъ этихъ фирмъ владѣетъ паями и находится въ постоянномъ соглашеніи съ цѣлымъ рядомъ нефтяныхъ предпріятій, а первыя двѣ (Нобель и Shell) объединили свою торговую организацію подъ фирмой «Нобель-Мазутъ». Хотя на эти три группы падаетъ львиная доля всей нашей добычи нефти, однако значеніе этихъ фирмъ состоитъ не въ регулированіи добычи, а въ ихъ торговой организаціи. Дѣло въ томъ, что нефть добывается на отдаленныхъ окраинахъ страны и въ большей своей части вывозится

по Волжской системѣ на внутренніе рынки въ теченіе короткаго навигаціоннаго періода.

Для перевозки нефти изъ промысловъ къ волжскимъ пристанямъ, для храненія ея въ теченіе цѣлаго года на многочисленныхъ складахъ по всей странѣ требуется организація, стоящая десятковъ милліоновъ рублей. Такая организація не подъ силу рядовымъ промысловымъ фирмамъ: послѣднія вынуждены поэтому продвать свои нефтяные продукты одному изъ указанныхъ выше двухъ концерновъ, которые владѣютъ громадной частью всего нефтяного наливного флота и всѣхъ складовъ. Значеніе тихъ руководящихъ группъ предпріятій на рынкахъ сбыта ярко иллюстрируется количествомъ вывозимыхъ ими нефтяныхъ грузовъ къ пристанямъ волжской системы. Такъ, въ навигацію 1914 года были вывезены изъ Астрахани слѣдующія количества нефтяныхъ грузовъ [1]).

Грузовладѣльцы.	Вывезено остатковъ и нефти.	Керосина и нефт. маселъ.
1. Нобель-Мазутъ . .	106.340	53.321
2. Группа Oil [2]) . . .	71.955	8.104
Прочія фирмы	10.987	7·212
	189.282	68.637

Эти цифры ясно показываютъ, что объединенныя фирмы Нобель - Мазутъ занимаютъ на внутреннихъ рынкахъ положеніе, равносильное центральной продажной конторѣ самыхъ прочныхъ синдикатовъ. Въ керосиновой торговлѣ черезъ ихъ руки прошло въ 1914 г. не меньше 77% всего сбыта; въ области торговли нефтью и остатками положеніе Нобель - Мазутъ не такъ прочно, но и здѣсь они вывезли 56% всѣхъ вывезенныхъ количествъ нефти и остатковъ; иначе говоря, на рынкѣ нефтяного топлива онѣ занимаютъ болѣе прочное положеніе, чѣмъ «Продуголь» на угольномъ рынкѣ. Но фактически ихъ значеніе на большинствѣ рынковъ топлива еще больше,—такъ какъ группа Oil конкурируетъ пока съ Нобель - Мазутъ только въ области керосиновой торговли; въ торговлѣ же топливомъ всѣ входящія въ Oil предпріятія выступаютъ въ громадномъ большинствѣ случаевъ солидарно съ Нобель - Мазутъ. Монопольное положеніе этихъ фирмъ укрѣпляется еще тѣмъ фактомъ, что имъ принадлежитъ большая часть всего наливного флота; такъ, 77% всѣхъ нефтяныхъ продуктовъ были вывезены въ 1914 году на 142 желѣзныхъ баржахъ, изъ которыхъ въ распоряженіи Нобель - Мазутъ находилось

[1]) Нефтяное Дѣло, 1915, № 7. «Астраханскія письма».

[2]) Къ торговой организаціи предпріятій, связанныхъ съ группы Oil, примыкаютъ: «Волга», «Восточное» о-во, Каспійское т-во, о-во «Океанъ» и «Н. И. Теръ-Акоповъ».

72 баржи[1]) и группы Oil—47 баржъ. Къ сожалѣнію у насъ нѣтъ въ распоряженіи точной статистики складовъ, но въ нефтеторговыхъ кругахъ всѣмъ извѣстно, что складочное дѣло также концентрировано въ рукахъ тѣхъ же предпріятій. При такихъ условіяхъ руководящія нефтяныя фирмы имѣютъ возможность точно опредѣлить конъюнктуру и взять на внутреннихъ рынкахъ максимумъ той цѣны, которую онъ при данныхъ условіяхъ можетъ дать.

Этотъ общій очеркъ условій рынка минеральнаго топлива, какъ онъ сложился къ моменту войны, когда спросъ превышалъ предложеніе и объединенные крупные углепромышленныя и нефтеторговыя фирмы господствовали надъ рынкомъ, вполнѣ объясняетъ намъ то «твердое настроеніе», которое — выражаясь коммерческимъ языкомъ — господствовало на интересующихъ насъ рынкахъ.

Какъ показываетъ приводимая ниже таблица, цѣны всѣхъ видовъ минеральнаго топлива систематически возрастали вплоть до дня объявленія войны:

Среднія цѣны въ коп. за пудъ.

		Рядовой паровичный уголь Юзовскаго района 1 марка на коняхъ.	Коксъ литейный донецкій на коняхъ.	Нефть сырая легкая въ Баку (Черный городъ).	Нефтяные остатки въ Баку (Черный городъ).
	1910 г.	8,5	15,6	15,4	15,7
	1911 »	9,3	17,5	22,1	21,7
	1912 »	9,5	20,6	35,1	35,0
	1913 »	12,5	29,7	42,7	41,4
Январь. . . .	1914 г.	14,4	25,5	37,9	36,3
Февраль. . .		14,0	25,5	40,9	39,4
Мартъ. . . .		13,0	25,5	41,9	39,1
Апрѣль . . .		13,5	25,5	38,5	36,0
Май		13,5	25,5	36,0	34,5
Іюнь.		13,5	24	45,1	43,0

Итакъ, война уже застала насъ въ моментъ недостатка топлива, высокихъ цѣнъ и общихъ условій, открывавшихъ возможность и даже нѣкоторую вѣроятность дальнѣйшаго роста дороговизны, въ случаѣ, если бы война не наступила.

Что же принесла съ собой война?

---

[1]) Къ флоту Нобеля-Мазутъ необходимо причислить флотъ о-ва «Ока», принадлежащаго о-ву Мазутъ, и о-ва «Кама», принадлежащаго въ большей части фирмѣ Нобель.

II [1]).

Первымъ фактомъ, оказавшимъ сейчасъ же послѣ войны вліяніе на снабженіе нашихъ рынковъ топливомъ, оказалось закрытіе западно-европейскихъ границъ и занятіе непріятельскими войсками домбровскаго каменноугольнаго басейна. Вмѣстѣ съ тѣмъ оказались отрѣзанными отъ обычныхъ источниковъ полученія топлива прибалтійскій и польскій районы и тѣ области западной части страны, которыя снабжались цѣликомъ или отчасти иностраннымъ и домбровскимъ углемъ.

Правда, черезъ Архангельскъ мы имѣемъ извѣстную возможность и во время войны получать уголь, но въ силу недостаточнаго оборудованія архангельскаго порта и низкой пропускной способности Архангельской желѣзной дороги, заваленной болѣе важными и срочными грузами для военнаго вѣдомства, ввозъ угля черезъ Архангельскъ выразился до сихъ поръ въ ничтожныхъ цифрахъ.

Поэтому практически почти совершенно до сихъ поръ не приходилось считаться съ возможностью полученія иностраннаго угля.

Попытаемся опредѣлить размѣръ дефицита, образовавшагося благодаря этому въ снабженіи рынковъ топливомъ. Въ 1913 году, какъ мы видѣли, было ввезено въ Россію 468 мил. пудовъ угля и 59 мил. пудовъ кокса. Однако необходимо принять во вниманіе, что значительная часть этого количества потреблялась мѣстностями, занятыми со времени начала военныхъ дѣйствій непріятельскими войсками, и потому должна быть скинута со счета. Опредѣлить потребленіе мѣстностей, занятыхъ непріятелемъ, можно съ извѣстнымъ приближеніемъ на основаніи данныхъ сводной статистики перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, согласно которымъ съ иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ на дороги и станціи, занятыя къ іюню мѣсяцу тек. года непріятельскими войсками, отправлено въ 1913 году 40.301 тыс. пудовъ угля и 26.035 тыс. пуд. кокса.

Такимъ образомъ годичное потребленіе иностраннаго угля въ 1913 году въ той части нашей страны, которая не занята непріятельскими войсками, выражалась въ размѣрѣ 428 мил. пуд. угля и 33 мил. пудовъ кокса, или, переводя коксъ на уголь,—въ размѣрѣ ($428+33\times1^1/_3=$) 472 мил. пудовъ. Если мы еще примемъ во вниманіе потребленіе г. Либавы и прибережной полосы, занятой непріятельскими войсками, то общій дефицитъ, образовавшійся благодаря закрытію европейскихъ границъ, опредѣлится въ размѣрѣ приблизительно 400—450 мил. пудовъ.

---

[1]) Всѣ статистическія свѣдѣнія въ этой части очерка, тамъ, гдѣ не указанъ источникъ, взяты изъ статистическихъ изданій Совѣта Съѣздовъ Горнопромышленниковъ Юга Россіи.

Другимъ источникомъ топлива, котораго мы лишились послѣ войны, является Домбровскій бассейнъ: въ 1913 году въ этомъ районѣ было добыто 426.310 тыс. пудовъ, однако большая часть этого количества потреблена тамъ же на заводахъ и фабрикахъ, расположенныхъ въ мѣстахъ, занятыхъ теперь германскими войсками. На основаніи данныхъ сводной статистики перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, съ Варшаво-Вѣнской и Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ было отправлено домбровскаго угля въ 1913 году за предѣлы того района, который занятъ теперь непріятелемъ, 129.265 тыс. пудовъ. Приблизительно этой величиной и долженъ выразиться размѣръ годичнаго недостатка въ домбровскомъ углѣ въ настоящее время.

Такимъ образомъ, если бы предположить, что потребность страны въ топливѣ осталась приблизительно на уровнѣ 1913 года, то общій размѣръ дефицита въ снабженіи рынковъ, благодаря изъятію иностраннаго и домбровскаго угля, выразился бы въ размѣрѣ 530—580 милліоновъ пудовъ. Если принять во вниманіе, что потребленіе всей страны за исключеніемъ мѣстностей, занятыхъ непріятельскими войсками, въ 1913 году опредѣляется въ размѣрѣ 2.364 мил. пудовъ, то указанный выше дефицитъ составитъ 25%, т. е. очень внушительную величину.

Такова главная причина недостатка топлива въ странѣ. Посмотримъ теперь, какъ развивалась добыча угля внутри страны за время войны.

Слѣдующая таблица показываетъ добычу угля и антрацита и число рабочихъ на копяхъ Донецкаго бассейна, начиная съ іюля прошлаго года и кончая маемъ текущаго года, по сравненію съ соотвѣтствующими мѣсяцами предыдущаго года.

	Добыча минеральнаго топлива на копяхъ Донецкаго бассейна въ милліон. пудовъ.		Число рабочихъ на кам.-угол. и антрац. коп. къ концу мѣсяца.	
	$19^{14}/_{15}$ 443, 4	$19^{13}/_{14}$ 32, 2	$19^{14}/_{15}$	$19^{13}/_{14}$
Іюль	111,00	124,31	135.000	152.700
Августъ	99,22	108,12	140.000	163.958
Сентябрь	132,33	119,65	160.000	158.203
Октябрь	152,67	140,00	186,430	182.098
Ноябрь	160,13	162,53	208.000	200.600
Декабрь	145,12	140.36	200.000	201.100
Январь	140,19	173,56	178.000	213.000
Февраль	136,97	160,00	175.000	202.000
Мартъ	111,37	168,00	155.000	178.300
Апрѣль	137,21	110,00	179.000	179.000
Май	139,00	151,00	178.900	187.000
Итого	1,465,21	1.557,53		

Изъ этой таблицы мы видимъ, что нашъ главный центръ добычи угля не только не оказался въ состояніи покрыть того, дефицита, который образовался благодаря закрытію границъ и занятію домбровскаго бассейна, но даже сократилъ добычу за первые 11 мѣсяцевъ военнаго времени на 92,31 мил. пудовъ или почти на 6%. Разсматривая приведеную таблицу, мы видимъ также, что одной изъ причинъ этого сокращенія добычи является сокращеніе числа рабочихъ: во второй половинѣ прошлаго года, когда число рабочихъ на копяхъ возрастало, и съ сентября по декабрь, когда число ихъ превышало число рабочихъ за соотвѣтствующій періодъ прошлаго года добыча возрастала и за послѣдніе четыре мѣсяца прошлаго года дошла до 590 мил. пудовъ противъ 526 мил. пудовъ за соотвѣтствующіе мѣсяцы предыдущаго года. Съ начала новаго года число рабочихъ и вмѣстѣ съ тѣмъ добыча—вновь начинаютъ сокращаться, и только одинъ апрѣль далъ добычу, превышающую добычу за апрѣль прошлаго года: вслѣдствіе этого за первые пять мѣсяцевъ новаго года добыча угля по сравненію съ соотвѣтствующимъ періодомъ прошлаго года упала съ 621 мил. пудовъ до 550,45 мил. пуд. или на 11,4%.

Причины паденія числа рабочихъ на копяхъ Донецкаго бассейна весьма многообразны: здѣсь сказались послѣдствія и мобилизаціи, и ухода рабочихъ въ деревню подъ вліяніемъ усилившагося тамъ спроса на трудъ, и цѣлый рядъ другихъ причинъ; но самымъ главнымъ препятствіемъ къ притоку достаточнаго количества рабочихъ на рудники являются крайне тяжелыя условія труда, относительно низкая заработная плата и неудовлетворительныя жилищныя условія рабочихъ. Это тяжелое положеніе рабочихъ часто вызывало недостатокъ въ нихъ еще въ мирное время, и вполнѣ естественно, что война, принесшая съ собой крайнюю дороговизну предметовъ первой необходимости, еще обострила этотъ недостатокъ.

А такъ какъ ни углепромышленниками, ни правительствомъ своевременно не было принято никакихъ рѣшительныхъ мѣръ къ улучшенію положенія рабочихъ на копяхъ, то результаты этого и сказались во время войны; какъ разъ въ тотъ самый моментъ, когда страна крайне нуждалась въ максимальномъ развитіи добычи, рабочіе бѣжали изъ угольныхъ копей и добыча падала.

Это сокращеніе добычи одинаково распространилось какъ на каменный уголь въ тѣсномъ смыслѣ этого слова, такъ и на антрацитъ, причемъ, относительно добыча послѣдняго пала гораздо сильнѣе: въ то время какъ добыча каменнаго угля за истекшіе одиннадцать мѣсяцевъ упала на 3,7%, добыча антрацита упала на 11,6. Приводимыя ниже данныя показываетъ ежемѣсячную добычу въ Донецкомъ бассейнѣ того и другого вида твердаго минеральнаго топлива въ отдѣльности (въ мил. пудовъ).

	Добыча каменнаго угля.		Добыча антрацита.	
	$19^{14}/_{15}$	$19^{13}/_{14}$	$19^{14}/_{15}$	$19^{13}/_{14}$
Іюль	90,00	109,25	21,00	24,06
Августъ	81,20	87,12	18,02	21,00
Сентябрь	108,00	94,88	24,33	24,77
Октябрь	125,00	110,00	27,67	30,00
Ноябрь	133,40	130,53	26,73	32,00
Декабрь	120,95	112,06	24,17	28,30
Январь	117,75	142,00	22,44	31,56
Февраль	118,32	131,00	18,65	29,00
Мартъ	94,03	138,00	17,34	30,00
Апрѣль	111,35	90,00	25,86	20,00
Май	109,00	120,00	30,00	31,00
За 11 мѣсяцевъ . . .	1.209,00	1.255,84	256,21	301,69

Такимъ образомъ, война принесла съ собой съ одной стороны возрастаніе спроса на донецкій уголь со стороны тѣхъ районовъ, которые прежде потребляли иностранный и домбровскій уголь, и съ другой—сокращеніе предложенія изъ самого донецкаго бассейна.

Относительно остальныхъ районовъ у насъ пока еще не имѣется столь подробныхъ свѣдѣній, какъ относительно Донецкаго бассейна, но и по тѣмъ неполнымъ даннымъ, которыя уже опубликованы, можно предположить, что добыча этихъ районовъ осталась приблизительно на томъ же уровнѣ, что и въ предшествующій войнѣ годъ, и попрежнему въ состояніи удовлетворить только мѣстныя нужды своихъ ближайшихъ районовъ. Добыча угля на Уралѣ, Кавказѣ и въ Замосковной области выражалась за второе полугодіе 1914 года по сравненію со вторымъ полугодіемъ 1913 года въ слѣдующихъ цифрахъ:

	За 2-е полугодіе (въ мил. пуд.) 1914 г.	1913 г.
Уралъ	34,34	29,72
Замосковный районъ . .	8,09	8,16
Кавказъ	1,49	2,15
	43,92	40,03 [1])

Предварительныя свѣдѣнія о размѣрахъ уральской добычи за первую треть 1915 года даютъ цифру приблизительно въ 25 милл. пудовъ т.-е. добычу, равную добычѣ за соотвѣтствующій періодъ прошлаго года.

Относительно добычи угля въ Сибири за время войны у насъ нѣтъ данныхъ: въ 1913 году въ Восточной и Западной Сибири

[1]) Горнозаводское Дѣло, 1915 г., № 10.

было добыто 125 мил. пудовъ и, какъ увѣряютъ тамошніе углепромышленники, производство могло бы быть значительно увеличено: однако до сихъ поръ почти непреодолимымъ препятствіемъ къ расширенію добычи и вывозу сибирскаго угля въ Европейскую Россію служила и служитъ слабая провозоспособность Сибирской желѣзной дороги.

При такихъ условіяхъ наши второстепенные угольные районы, естественно, не могутъ имѣть серьезнаго значенія для главной массы русскихъ рынковъ, которые, такимъ образомъ, могутъ надѣяться на полученіе угля только изъ Донецкаго бассейна.

Поэтому мы обратимся теперь къ анализу данныхъ о вывозѣ и потребленіи донецкаго угля. Общій вывозъ донецкаго минеральнаго топлива на внутренніе рынки страны за 10 мѣсяцевъ, съ 1 іюля 1914 г. по 1 апрѣля 1915 года, выразился въ суммѣ 1.018 тыс. пудовъ, или 101,8 мил. пудовъ въ мѣсяцъ, между тѣмъ какъ ежемѣсячный вывозъ за предшествующее войнѣ полугодіе составлялъ 114 мил. пудовъ.

Приблизительные подсчеты потребности въ донецкомъ топливѣ во время войны были сдѣланы Совѣтомъ Съѣздовъ Горнопромышленниковъ Юга Россіи на основаніи спеціальной анкеты и данныхъ Харьковскаго Горнозаводскаго Комитета. Согласно этимъ даннымъ ежемѣсячная потребность въ каменномъ углѣ опредѣлилась въ слѣдующихъ цифрахъ: для желѣзныхъ дорогъ—52 мил. пуд. (безъ пополненія заказовъ), для металлургическихъ заводовъ—13 мил. пуд., для флота и военныхъ надобностей—7 мил. пуд., для новыхъ рынковъ—12 мил. пуд., для прочихъ потребителей стараго рынка—32 мил. пуд., итого 116 мил. пуд.[1]).

Такимъ образомъ минимальный ежемѣсячный дефицитъ въ углѣ даже при сокращеніи нѣкоторыхъ производствъ и безъ пополненія запасовъ составлялъ за истекшіе 10 мѣсяцевъ около 15 мил. пудовъ или 14% потребности.

Какъ же былъ распредѣленъ этотъ дефицитъ между многочисленными и разнообразными потребителями каменнаго угля?

На этотъ вопросъ до извѣстной степени отвѣчаютъ данныя о распредѣленіи вывоза донецкаго угля по категоріямъ потребителей. Ниже приводятся сравнительныя данныя о вывозѣ угля на разные внутренніе рынки за періодъ іюль—мартъ 1914/5 и 1913/4 гг. (въ мил. пуд.).

---

[1]) Горнозаводское Дѣло, 1915 годъ, № 6, стр. 10.415.

Категоріи потребителей.	Вывезено всего минеральнаго топлива съ 1 іюля 1914 г. по 1 апрѣля 1915 г.			
	1914/15	1913/14	Въ 1914/5 болѣе (+) или менѣе (—), чѣмъ въ 1913/4	Разница въ %
Желѣзныя дороги	328,7	245,0	+ 74,7	+30 %
Металлургическіе заводы . .	187,9	220,8	— 22,9	—10 %
Прочіе потребители.				
Московскаго района. . .	60,3	107,7	— 47,4	—44 %
Воронежск. и Ростовск. .	49,5	75,7	— 26,2	—35 %
Кіевскаго.	19,8	48,9	— 29,1	—58 %
Харьковскаго.	172,6	256,5	— 83,9	—32,7%
Прибалтійскаго.	55,1	7,8	+ 47,3	+606 %
Варшавскаго	15,5	3,2	+ 12,3	+384 %
Итого частн. потребит.	372,8	499,8	— 127	— 25,4
Всего вывез. минер. топл.	889,4	974,6	— 85,2	— 8,7%

Данныя эти показываютъ намъ, кому и въ какой степени пришлось вынести тяжесть угольнаго кризиса. Общій вывозъ изъ Донецкаго бассейна сократился сравнительно на не очень крупную величину, на 8,7%, однако сокращеніе это распредѣлялось неравномѣрно между разными потребителями. Полностью, очевидно, удовлетворялась потребность въ каменномъ углѣ только желѣзными дорогами: вывозъ для нихъ возросъ на 30%, всѣ же остальные потребители вынуждены были значительно сократить свою потребность въ каменномъ углѣ. Такъ какъ уголь, какъ мы увидимъ ниже, подавался въ первую очередь желѣзнымъ дорогамъ и заводамъ, работающимъ для цѣлей государственной обороны, то самое меньшее сокращеніе вывоза и падаетъ на металлургическіе заводы и харьковскій районъ гдѣ сосредоточены по преимуществу механическіе и машиностроительные заводы, работающіе цѣликомъ или отчасти для военнаго вѣдомства. Больше всего сократился вывозъ угля для кіевскаго и московскаго районовъ, т. е. какъ разъ тѣхъ районовъ, гдѣ сосредоточены разнообразныя отрасли промышленности, работающія для частнаго рынка. Исключеніемъ изъ этого общаго сокращенія какъ бы является Прибалтійскій и варшавскій районы, которые увеличили привозъ донецкаго угля съ 12 мил. пуд. до 70,6 милл. пуд.; однако если мы припомнимъ, что почти всѣ 580 мил. пуд. иностраннаго и домбровскаго угля, ежегодно потреблявшихся въ странѣ, приходилось какъ разъ на эти районы, то станетъ яснымъ, въ какой ничтожной мѣрѣ могли быть удовлетворены нормальныя потреб-

ности въ углѣ этихъ районовъ: въ теченіе девяти мѣсяцевъ, съ іюля 1913 года по мартъ 1914 г. эти районы должны были бы при нормальныхъ условіяхъ потребить около 360—400 мил. пуд. иностраннаго и домбровскаго угля, а въ возмѣщеніе этого количества они получили только 58,6 мил. пуд. донецкаго угля. Правда, необходимо принять во вниманіе, что многія предпріятія въ этихъ районахъ и не могли работать вслѣдствіе близости къ театру военныхъ дѣйствій и цѣлому ряду другихъ причинъ и потому сократили спросъ на топливо, но все же сокращеніе привоза угля въ шесть съ лишкомъ разъ показываетъ, что даже и сокращенная потребность въ углѣ не удовлетворилась. Въ дополненіе къ этой характеристикѣ потребленія донецкаго минеральнаго топлива по районамъ ежемѣсячные «обзоры вывоза» Совѣтъ Съѣздовъ Горнопромышленниковъ Юга Россіи даютъ намъ возможность опредѣлить потребленіе топлива за время войны отдѣльными отраслями промышленности, и тѣмъ самымъ опредѣлить то косвенное вліяніе, которое недостатокъ могъ оказать — и, вѣроятно, дѣйствительно оказалъ — на недостатокъ и дороговизну цѣлаго ряда продуктовъ промышленности. Мы уже видѣли, каково было потребленіе топлива металлургическими доменными заводами; для полной характеристики снабженія топливомъ металлообрабатывающей промышленности мы приводимъ ниже данныя о вывозѣ угля для передѣльныхъ механическихъ и машиностроительныхъ заводовъ съ августа 1914 г.

Вывезено изъ Донецкаго бассейна (въ тыс. пуд.).

	Въ $191^4/_5$.	$191^3/_4$.
Августъ	3.056	2.362
Сентябрь	3.271	2.537
Октябрь	3.947	3.627
Ноябрь	4.691	3.990
Декабрь	6.967	3.749
Январь	5.816	4.558
Февраль	6.705	3.299
Мартъ	8.776	2.786
	42.229	26.908

Изъ этихъ данныхъ мы видимъ, что потребленіе топлива механическими заводами, работающими въ настоящее время главнымъ образомъ для нуждъ государственной обороны, возрастаетъ съ каждымъ мѣсяцемъ и за періодъ съ августа по мартъ превысило потребленіе топлива за тотъ же періодъ предыдущаго года на 15.321 тыс. пуд. или на 56%. Столь сильное возрастаніе потребленія донецкаго топлива этими заводами объясняется тѣмъ,

что въ это число входятъ и предпріятія Петроградскаго района, которыя до войны работали на иностранномъ углѣ.

Тѣми же причинами, т. е. замѣной иностраннаго и польскаго угля донецкимъ, объясняется ростъ потребленія донецкаго угля газовыми заводами, которое получили твердое минеральное топливо въ слѣдующихъ количествахъ:

Вывозъ для газовыхъ заводовъ (въ тыс. пуд.).

	1914/5 г.	1913/4 г.
Августъ	439	343
Сентябрь	586	300
Октябрь	474	466
Ноябрь	1.281	565
Декабрь	1.323	549
Январь	835	691
Февраль	1.121	548
Мартъ	811	560
	6.870	4.022

Слѣдующей категоріей потребителей, получившей значительно бо́льшія количества угля, чѣмъ до войны, являются пароходства: они получили за періодъ съ августа по мартъ 1914/5 г. 15.623 тыс. пудовъ противъ 6.684 тыс. пуд. за тотъ же періодъ предыдущаго года; однако это возрастаніе въ два съ половиной раза объясняется не тѣмъ, что пароходы сожгли въ своихъ топкахъ больше угольнаго топлива, а тѣмъ, что часть донецкаго угля была вывезена къ волжскимъ пристанямъ для дальнѣйшаго слѣдованія на пароходахъ по волжской водной системѣ въ петроградскій районъ.

Такимъ образомъ Донецкій бассейнъ, сократившій свою производительность подъ вліяніемъ событій военнаго времени, долженъ былъ отдать бо́льшую чѣмъ въ обычное время часть своего угля желѣзнымъ дорогамъ, прибалтійскому и варшавскому району и заводамъ, работающимъ для нуждъ государственной обороны; очевидно, что главная тяжесть кризиса должна была лечь на промышленность, обслуживающую нужды мирнаго населенія внутри страны: это и произошло въ дѣйствительности.

Разсматривая данныя о вывозѣ твердаго минеральнаго топлива для отдѣльныхъ отраслей промышленности, мы видимъ, что изъ прежнихъ постоянныхъ «частныхъ потребителей», не связанныхъ съ работой для военнаго вѣдомства, сохранили свои полученія угля до апрѣля с./г. приблизительно въ прежнихъ размѣрахъ только соляныя копи и заводы. Для нихъ были вывезены слѣдующія количества твердаго горючаго (въ тыс. пудовъ).

	1914/5.	1913/4.
Августъ	450	507
Сентябрь	548	464
Октябрь	715	713
Ноябрь	461	655
Декабрь	771	743
Январь	680	570
Февраль	640	665
Мартъ	530	525
	4.795	4.842

Такая сравнительно высокая норма снабженія углемъ во время войны, только незначительно уступающая вывозу за соотвѣтствующій періодъ предыдущаго года, является довольно рѣдкимъ исключеніемъ: другія отрасли промышленности должны были считаться съ сокращеніемъ полученія угля въ гораздо большихъ размѣрахъ; особенно сократился вывозъ для сахарныхъ заводовъ, какъ это показываютъ данныя приводимой ниже таблицы (въ тыс. пуд.).

	въ 1914/5.	въ 1913/4.
Августъ	3.559	5.246
Сентябрь	4.972	6.221
Октябрь	3.632	6.308
Ноябрь	1.905	5.543
Декабрь	3.189	5.016
Январь	3.661	6.619
Февраль	2.225	7.298
Мартъ	4.622	7.618
	27.765	49.869

Столь сильное сокращеніе вывоза минеральнаго топлива для сахарныхъ заводовъ должно было тѣмъ рѣзче отразиться на ихъ дѣятельности, что потребленіе сахара въ странѣ не только не сократилось, но даже возросло подъ вліяніемъ закрытія продажи водки. Въ другой статьѣ настоящаго сборника читатель найдетъ подробный анализъ состоянія сахарнаго рынка во время войны, но и изъ этихъ цифръ уже видно, что такое значительное сокращеніе подвоза угля должно было отразиться какъ на ходѣ сахарнаго производства, такъ и на цѣнахъ на сахаръ.

Въ такой же мѣрѣ пострадало снабженіе топливомъ прочихъ промышленныхъ предпріятій, работающихъ для частнаго рынка и, наконецъ, домашняго потребленія, какъ показываетъ приводимая ниже таблица.

Вывезено донецкаго минеральнаго топлива въ тыс. пудовъ:

	Для фабрикъ и промышл. предпріятій [1].		Для прочихъ потребителей [2].	
	$191^4/_5$.	$191^3/_4$.	$191^4/_5$.	$191^3/_4$.
Августъ . . .	6.184	8.292	17.372	20.910
Сентябрь . . .	8.847	9.555	27.572	25.046
Октябрь . . .	9.705	12.770	26.845	31.106
Ноябрь . . .	9.276	12.646	19.856	33.517
Декабрь . . .	14.087	11.099	18.379	26.972
Январь . . .	13.502	14.732	15.228	29.807
Февраль . . .	10.446	14.159	10.821	24.456
Мартъ	9.185	15.341	9.097	20.277
	81.232	98.594	145.170	212.191

Въ приведенныхъ цифрахъ показано потребленіе самыхъ разнообразныхъ фабрикъ, мастерскихъ и частныхъ домовъ, разбросанныхъ по всей Европейской Россіи: общіе размѣры вывоза для этихъ потребителей упали съ 310,7 мил. пудовъ за августъ—мартъ $191^3/_4$ до 226,4 мил. пуд. за тотъ же періодъ военнаго времени, т. е. на 27%. Если, быть можетъ, такое сокращеніе на одну четверть для военнаго времени само по себѣ и не является особенно угрожающимъ, то все-таки весьма тревожнымъ является тотъ фактъ, что положеніе этихъ потребителей имѣетъ тенденцію съ каждымъ мѣсяцемъ ухудшаться: за послѣдніе пять мѣсяцевъ прошлаго года вывозъ для фабрикъ и прочихъ потребителей сократился на 17%, а начиная съ января цифры вывоза текущаго года начинаютъ все больше и больше отставать отъ цифръ за соотвѣтствующіе мѣсяцы прошлаго года и въ мартѣ мѣсяцѣ текущаго года составили уже только около половины прошлогодняго мартовскаго вывоза.

Приводимыя нами данныя о вывозѣ относятся ко всѣмъ видамъ твердаго минеральнаго топлива, т. е. каменнаго угля въ тѣсномъ смыслѣ слова, кокса, брикетовъ и антрацита, и характеризуютъ собой общее состояніе со всѣми этими видами твердаго горючаго; однако для послѣднихъ двухъ разсмотрѣнныхъ нами категорій потребителей особенное значеніе имѣетъ антрацитъ, который потребляется въ довольно значительныхъ размѣрахъ фабриками центральнаго района и особенно широкими слоями насе-

---

[1]) Кромѣ металлургическихъ, передѣльныхъ, сахарныхъ, газовыхъ и соляныхъ копей и заводовъ.

[2]) Сюда не вошелъ вывозъ для желѣзныхъ дорогъ, въ маріупольскій портъ и для непосредственно фабричнаго потребленія; но такъ какъ въ эти цифры входитъ вывозъ, предназначенный и для торговцевъ, то часть этого количества тоже предназначена для промышленныхъ цѣлей.

ленія для домашняго отопленія. Кромѣ того въ настоящее время, когда уголь фактически реквизируется и поступаетъ въ распоряженія правительственныхъ органовъ, на свободномъ рынкѣ можно получить большей частью [1]) только антрацитъ. Поэтому, хотя добыча и вывозъ антрацита во время войны подчиняется тѣмъ же тенденціямъ, какимъ слѣдуютъ и другіе виды твердаго горючаго, однако, въ дополненіе къ общему обзору каменноугольнаго рынка, мы считаемъ необходимымъ привести данныя, подтверждающія указанныя выше тенденціи и въ отношеніи антрацита. Общіе размѣры вывоза антрацита по категоріямъ и районамъ потребителей выражались за время войны въ слѣдующихъ цифрахъ:

Вывозъ антрацита по категоріямъ потребителей за іюль—мартъ $191^4/_5$ и $191^3/_4$ въ милл. пуд.

Категоріи и районы потребителей.	$191^4/_5$.	$191^3/_4$.
I. Желѣзныя дороги	24,4	14,8
II. Металлургическіе заводы . . .	5,2	4,8
III. Частное потребленіе		
1. Московскій районъ	41,7	72,4
2. Воронежскій и ростовскій районы .	44,3	58,1
3. Кіевскій районъ	6,9	10,5
4. Харьковскій »	33,9	56,2
5. Петроградскій и прибалт. районъ .	6,5	2,9
6. Варшавскій районъ	5,4	1,5
Итого частнаго потребленія . .	138,6	201,2
Въ т. ч.		
7. Сахарнымъ заводамъ	6,2	4,1

Такимъ образомъ, замѣна угля антрацитомъ, на который кинулись было нѣкоторые потребители, не могла послужить выходомъ изъ кризиса, такъ какъ антрацитовый рынокъ находится въ такихъ же условіяхъ, какъ и угольный: и здѣсь пришлось изъ сократившейся добычи вывезти бо́льшую, чѣмъ въ обычное время, желѣзнымъ дорогамъ, металлургическимъ заводамъ и прибалтійскому и польскому районамъ и вслѣдствіе этого сократить вывозъ для обычныхъ частныхъ потребителей антрацита.

Какъ показываютъ приведенныя цифры сокращеніе вывоза антрацита для частныхъ потребителей выразилось даже въ относительной большихъ размѣрахъ, чѣмъ сокращеніе вывоза вообще твердаго минеральнаго топлива: въ то время какъ вывозъ послѣдняго для частныхъ потребителей упалъ по сравненію съ прош-

[1]) Уголь поступаетъ на рынокъ только послѣ удовлетворенія нуждъ желѣзныхъ дорогъ и привилегированныхъ потребителей, работающихъ для цѣлей государственной обороны.

лымъ годомъ на 25,4%, вывозъ антрацита для той же категоріи потребителей упалъ на 41%.

Среди тѣхъ причинъ, которыя привели къ этому сокращенію вывоза твердаго горючаго на внутренніе потребительные рынки, обращаетъ на себя вниманіе крайне недостаточная пропускная способность выходныхъ путей изъ Донецкаго бассейна и особенно недостатокъ подвижного состава на желѣзныхъ дорогахъ всмѣдствіе отвлеченія громадныхъ количествъ вагоновъ для военныхъ нуждъ. Недостатокъ вагоновъ для вывоза угля изъ копей повліялъ косвенно и на добычу угля, такъ какъ храненіе большихъ количествъ угля на копяхъ крайне затруднительно и скопленіе запасовъ невывезеннаго топлива вызывало очень часто сокращеніе добычи. Для характеристики той остроты, которой достигалъ за истекшіе девять мѣсяцевъ войны вагонный кризисъ на копяхъ, мы сопоставили въ приводимой ниже таблицѣ ежемѣсячныя количества угля, предположеннаго къ отправкѣ грузовладѣльцами, количества, назначенныя къ перевозкѣ Харковскимъ Комитетомъ по перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ, съ количествами фактически погруженнаго топлива. Результаты получились слѣдующіе:

	Затребовано къ отправкѣ минеральнаго топлива отправителями.	Назначено къ перевозкѣ харьковскимъ комитетомъ.	Дѣйствительно погружено.	Фактическій недогрузъ.	
				Въ абсолютныхъ числахъ.	Въ %
	(Въ тысяч. пуд).				
Іюль.	117008	117008	68441	— 48567	— 41,5
Августъ.	111155	111155	88245	— 22910	— 20,6
Сентябрь	115167	115167	105829	— 9338	— 8,1
Октябрь.	146162	138282	105505	— 32777	—23,9
Ноябрь	225047	146890	97650	— 49240	—33,5
Декабрь.	263059	131400	111819	— 19581	—14,9
Январь	357926	145241	116976	— 28265	—19,9
Февраль	304153	155044	94212	— 60832	—39,2
Мартъ.	263234	155054	100715	— 54339	—35,0

Эти данныя о выполненіи наряда Харьковскаго Комитета по перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ представляютъ большой интересъ, такъ какъ совершенно наглядно и точно рисуютъ, насколько наши желѣзныя дороги оказались не въ состояніи справиться съ предъявленными къ нимъ требованіями. Больше всего недогрузъ минеральнаго топлива оказался въ іюлѣ, что вполнѣ естественно объясняется мобилизаціей, когда нѣкоторое время сейчасъ же послѣ объявленія войны желѣзныя дороги совершенно не прини-

мали грузовъ; послѣ окончанія мобилизаціи положеніе значительно улучшилось: Харьковскій Комитетъ самъ не сокращалъ нарядовъ, назначалъ столько же вагоновъ, сколько требовали отправители, и въ то же время процентъ фактическаго недогруза упалъ съ 41,5% до 20,6 въ августѣ и до 8,1% въ сентябрѣ; однако съ осени, особенно съ ноября положеніе начинаетъ снова ухудшаться. Въ отвѣтъ на все возрастающія требованія со стороны отправителей угля Харьковскій Комитетъ назначаетъ относительно все меньшія количества вагоновъ: до сентября мѣсяца наряды совсѣмъ не сокращались, въ октябрѣ Комитетъ назначаетъ къ перевозкѣ на 5,3% меньше затребованнаго количества топлива, въ ноябрѣ этотъ процентъ доходитъ до 34,7, въ декабрѣ и январѣ, когда къ промышленному потребленію присоединяется усиленный спросъ со стороны населенія для домашняго отопленія, Комитетъ больше всего сокращаетъ предположенія отправителей и назначаетъ къ отправкѣ—въ декабрѣ 50%, а въ январѣ только 40% того количества которое затребовано грузовладѣльцами. Съ февраля процентъ сокращеній опять падаетъ, но все-таки въ мартѣ назначено къ перевозкѣ на 41% меньше того количества, которое было затребовано.

И несмотря на такой, повидимому, строгій контроль заявленій отправителей о количествахъ назначаемыхъ ими къ перевозкѣ грузовъ, даже эти, сокращенные уже, наряды выполняется только отчасти и размѣры фактическаго недогруза достигаютъ весьма значительной величины: съ ноября по мартъ минимальный недогрузъ выражался въ размѣрѣ 14,9%, а максимальный доходилъ до 39,2. Правда, справедливость требуетъ отмѣтить, что отправители, зная уже о томъ, что Комитетъ въ состояніи удовлетворить только часть требованій на вагоны, предъявляютъ часто преувеличенныя требованія и потому на ряду съ недостаткомъ вагоновъ систематически наблюдается и противоположное явленіе, т. е. отказъ отправителей отъ нагрузки поданныхъ имъ вагоновъ; однако количества излишне затребованныхъ перевозочныхъ средствъ обыкновенно въ состояніи пополнить только незначительную долю того недогруза, который образовался благодаря отсутствію вагоновъ: подтвержденіемъ сказаннаго являются приводимыя ниже данныя о пополненіи неподачъ вагоновъ дополнительными нарядами (см. стр. 252).

Какъ видно изъ этихъ цифръ, количество угля, отъ вывоза которыхъ отказались сами отправители по разнымъ причинамъ, превышаетъ количество угля, для вывоза котораго не хватало вагоновъ, только въ августѣ, сентябрѣ 1914 года и въ январѣ 1915 года; большею же частью недостатокъ вагоновъ значительно превышалъ количество излишне поданныхъ вагоновъ, отъ на-

	Назначено къ вывозу.	Отправители отказались отъ вывоза назначенныхъ количествъ.		Не подано вагоновъ для вывоза.		Поданы дополнительные наряды.
		Въ тыс. пуд.	Въ %	Въ тыс. пуд.	Въ %	
	Слѣдующ. количествъ минер. топлива.					
Іюль	117008	9689	8,2	42964	36,8	3237
Августъ	111155	18230	16,4	13912	12,5	6042
Сентябрь	115167	13819	12,0	7477	6,5	4368
Октябрь	138282	8225	5,9	27547	20	1964
Ноябрь	146890	3742	2,5	49371	33,6	2483
Декабрь	131400	5041	3,9	27256	20,7	9371
Январь	145241	22660	15,6	19616	13,5	9429
Февраль	155044	24698	15,9	40106	25,1	3235
Мартъ	155054	21749	14,0	44443	28,7	9709

грузки которыхъ отказались сами отправители. Въ послѣдней колоннѣ приведенной таблицы поражаетъ при этомъ незначительный размѣръ дополнительныхъ нарядовъ: казалось бы, что всѣ вагоны, которые вслѣдствіе отказовъ оказались свободными, могли бы быть поданы тѣмъ грузовладѣльцамъ для вывоза угля, которыхъ не хватало вагоновъ; однако свободные вагоны очевидно были использованы только въ меньшей своей части и количества угля, вывезеннаго благодаря дополнительнымъ вагонамъ все время значительно уступаетъ той емкости, которую представляли изъ себя вагоны, оказавшіеся излишними вслѣдствіе отказовъ отправителей отъ нагрузки. Чѣмъ бы ни объяснялся этотъ фактъ,— является ли онъ результатомъ того, что отказы и неподачи происходили въ разное время и на отдаленныхъ другъ отъ друга мѣстахъ, или вслѣдствіе какихъ-либо дефектовъ въ эксплоатаціи подвижного состава,—во всякомъ случаѣ ясно, что и дополнительные наряды не въ состояніи оказались пополнить того недостатка вагоновъ, который оказался на нашей сѣти благодаря наступленію военныхъ дѣйствій.

Невозможность вывоза всего угля по желѣзнымъ дорогамъ заставила правительство и частныхъ лицъ обратиться къ вывозу водными путями, хотя послѣдніе до послѣдняго времени недостаточно приспособлены у насъ къ перевозкѣ угля. Мы уже указывали на ростъ вывоза для пароходства, который въ текущемъ году до 1-аго апрѣля превысилъ прошлогодній вывозъ за тотъ же періодъ приблизительно на 9 милліоновъ пудовъ. Въ дополненіе къ этимъ даннымъ нѣкоторыя свѣдѣнія о размѣрахъ водной перевозки въ текущій навигаціонный періодъ сообщались въ общей и спеціальной періодической печати: такъ, по свѣдѣніямъ «Нефтя-

ного Дѣла» акціонернымъ обществомъ «И. Любимовъ и К°» взятъ подрядъ на перевозку по Волгѣ 30 милліоновъ пудовъ каменнаго угля съ перегрузкой въ Рыбинскѣ 11 мил., въ Ярославлѣ—5, а остальныхъ 14 мил. на различныхъ пунктахъ нижняго и средняго плеса [1]).

Къ перевозкѣ угольныхъ грузовъ привлечено также днѣпровское судоходство: такъ, для Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ уголь доставляется по Днѣпру черезъ Нижнеднѣпровскъ. Снабженіе углемъ Либаво-Роменской желѣзной дороги пришлось организовать кружнымъ путемъ черезъ Кіевъ, а оттуда—по Днѣпру [2]). Въ общемъ по этимъ отрывочнымъ даннымъ можно предположить, что въ текущую навигацію будетъ перевезено приблизительно около 6 мил. пудовъ угля въ мѣсяцъ. Эта водная перевозка, конечно отчасти разгрузитъ желѣзныя дороги, но если принять во вниманіе, что все это—не сплошныя водныя, а смѣшанныя желѣзнодорожно-водныя перевозки и что среднее ежемѣсячное количество каменнаго угля, невывезеннаго вслѣдствіе неподачи вагоновъ, составляетъ около 30 милліоновъ пудовъ, то станетъ ясно, что водныя перевозки при настоящемъ положеніи дѣлъ не могутъ разрѣшить перевозочнаго кризиса.

Въ нѣкоторыхъ, близкихъ къ Донецкому бассейну районахъ недавно, въ маѣ—іюнѣ с. г., перешли даже къ гужевой доставкѣ угля. Какъ сообщаетъ изъ Славянска газета «Утро», «уже въ теченіе нѣсколькихъ недѣль въ городѣ замѣчается необычайное явленіе. По улицамъ ежедневно движутся обозы крестьянскихъ подводъ, нагруженныхъ каменнымъ углемъ. Пришлось вернуться къ допотопному способу передвиженія грузовъ, и лошадь, какъ двигательная сила, вновь завоевываетъ права гражданства. Вѣкъ пара и электричества уступаетъ свои преимущества живой тягѣ. Доставка угля по желѣзнымъ дорогамъ почти прекратилась, и мѣстные промышленники изыскиваютъ новые пути перевозки. Уголь доставляется на подводахъ съ ближайшихъ рудниковъ (70—80 верстъ отъ Славянска) Лисичанскаго района. Цѣны на уголь, конечно, растутъ не по днямъ, а по часамъ и уже достигаютъ 33 к. за пудъ. Растетъ быстро и стоимость подвоза. За короткое время цѣна съ 14—16 коп. поднялась до 21 коп. съ пуда. Новый извозный промыселъ привлекаетъ массу крестьянъ, отрывая ихъ отъ полевыхъ работъ. Однако, несмотря на большое количество возчиковъ, угля все таки не хватаетъ. Нормальное потребленіе каменнаго угля мѣстными заводами по скромному подсчету въ общей сложности составляетъ 50 вагоновъ въ сутки. Между тѣмъ гужевая доставка не превышаетъ 5—6 вагоновъ» [3]).

---

[1]) Нефтяное Дѣло, 1915 г., № 12, стр. 40.

[2]) Ibidem, стр. 49.

[3]) Цитировано по «Нефтяному Дѣлу», 1915 г., № 12, стр. 50.

Совокупность всѣхъ этихъ условій, т. е. сокращеніе добычи угля, недостаточная пропускная и провозная способность желѣзныхъ дорогъ разстроили торговлю твердымъ минеральнымъ топливомъ на главныхъ потребительныхъ и распредѣлительныхъ рынкахъ и создали почву для разныхъ не совсѣмъ законныхъ, а то и совсѣмъ незаконныхъ пріемовъ торговли и спекуляціи углемъ, которые еще обострили кризисъ. Уголь достать нормальнымъ путемъ покупки его на открытомъ рынкѣ стало затруднительнымъ, поэтому многія лица въ надеждѣ на возможность выручки высокихъ цѣнъ пускаются на разныя уловки для полученія угля и вагоновъ для его вывоза. По свѣдѣніямъ общества заводчиковъ и фабрикантовъ московскаго промышленнаго района одной изъ такихъ уловокъ часто практикуется слѣдующая. Комиссіонеръ предлагаетъ копи затребовать у Горнозаводскаго Комитета вагоны для крупнаго потребителя топлива, исполняющаго къ тому же срочные казенные заказы, хотя этотъ потребитель заказовъ комиссіонеру не дѣлалъ. Уголь отправляется наложеннымъ платежомъ, при чемъ въ случаѣ отказа принять уголь комиссіонеръ проситъ адресата сдѣлать на дубликатахъ передаточную надпись и уголь такимъ образомъ попадаетъ въ распоряженіе комиссіонера [1]). Другой пріемъ состоитъ въ искусственной порчѣ большой партіи угля съ тѣмъ, чтобы сдѣлать ее неудовлетворящей техническимъ требованіямъ для пріемки ихъ желѣзными дорогами. Къ партіи угля, подлежащей поставкѣ для желѣзной дороги, подмѣшивается всякая мелочь и соръ, уголь признается негоднымъ и, какъ таковой, поступаетъ въ свободное распоряженіе торговца, который затѣмъ отсѣваетъ его, удаляетъ негодныя части, а оставшуюся часть продаетъ частному потребителю, конечно, за «приличную» цѣну. Ясное дѣло, что при такихъ условіяхъ уголь на рынкѣ долженъ стоить значительно дороже того, что онъ стоитъ въ нормальное время. Къ сожалѣнію мы не располагаемъ даже хоть сколько-нибудь удовлетворительной статистикой цѣнъ угля за время войны и потому нѣтъ возможности точно выяснить размѣры дороговизны угля. Офиціально публикуемыя котировки харьковской каменноугольной и желѣзоторговой биржи даютъ только отдаленное и въ общемъ оптимистически для потребителей окрашенное представленіе о дѣйствительномъ ростѣ цѣнъ. По этимъ даннымъ, цѣны на копяхъ измѣнились за время войны слѣдующимъ образомъ:

---

[1]) «Извѣстія общества заводчиковъ и фабрикантовъ московскаго промышленнаго района», 1915 г., № 3, стр. 10.

Среднія цѣны на копяхъ Донецкаго бассейна.

	Паровичный юзовскій 1 марка.	Кузнечный юзовскій 1 марка.	Коксъ литейный 1 марка.	Антрацитъ должанскій и боково-хрустальскій плитный и кулачный.
	В ъ к о п. з а п у д ъ.			
Январь 1914	14¼	14¾	25½	18
Февраль »	14	14½	25½	16½
Мартъ »	13¾	14¼	25½	15½
Апрѣль »	13½	14¼	25½	15½
Май »	13½	14⅛	25½	15½
Іюнь »	13½	14¼	24	15½
Іюль до войны . . .	13½	14¼	24	15½
Іюль послѣ войны . .	13½	14¼	24	15½
Августъ	13½	14¼	24	15½
Сентябрь	14	17	26½	17½
Октябрь	13½	16½	26½	17
Ноябрь	13½	16½	26½	17
Декабрь	13½	16½	26½	17
Январь 1915 г. . . .	13½	16½	26½	17
Февраль » . . .	13½	16½	26½	17
Мартъ » . . .	15	17½	31	18
Апрѣль » . . .	15½	18	31	18
Май » . . .	15½	18	31	23½
Іюня 9-е » . . .	15½	18	32	25½

Цѣны эти, какъ мы уже указывали, не отражаютъ дѣйствительнаго положенія дѣлъ. Какъ замѣчаютъ «Извѣстія общества фабрикантовъ и заводчиковъ московскаго промышленнаго района» [1]), «въ Донецкомъ бассейнѣ цѣны топлива регулируются независимо отъ номинальныкъ котировокъ. Здѣсь регуляторомъ цѣнъ является размѣръ права покупателей на вагоны, и чѣмъ выше право, тѣмъ ниже цѣны онъ платитъ».

По такимъ цѣнамъ, быть можетъ, заключаютъ сдѣлки привилегированные потребители, закупающіе уголь большими партіями для работы, для нуждъ государственной обороны; что же касается обыкновенныхъ «частныхъ» потребителей, покупающихъ уголь на свободномъ рынкѣ, то они платятъ большей частью гораздо дороже. Тѣмъ не менѣе котировки харьковской биржи показываютъ намъ до извѣстной степени какъ степень роста цѣнъ, такъ и время, когда угольный кризисъ очевидно обострился. Меньше всего, по этимъ даннымъ, возросли цѣны на паровичный

[1]) № 1 за 1915 г., стр. 11.

уголь: за все время войны онѣ поднялись съ 13½ до 15½ коп. за пудъ, т. е. на 15%; такое сравнительно съ другими сортами угля незначительное повышеніе цѣнъ очевидно связано съ тѣмъ, что большія количества паровичныхъ углей законтрактованы желѣзными дорогами по фиксированнымъ цѣнамъ. Кузнечные угли возросли за то же время на 3½ коп. или на 24%; еще больше возросъ въ цѣнѣ литейный коксъ: съ 24 коп. наканунѣ войны онъ къ началу іюня текущаго года возросъ до 32 коп., т. е. на 33%; повидимому, ростъ цѣнъ кокса надо поставить въ связь съ усиленіемъ спроса на него въ связи съ работой многочисленныхъ механическихъ и литейныхъ мастерскихъ для военнаго вѣдомства.

Наиболѣе показательнымъ является въ приведенной таблицѣ движеніе цѣнъ на антрацитъ; для того, чтобы понять положеніе рынка антрацитовъ, необходимо принять во вниманіе, что съ марта мѣсяца текущаго года донецкій уголь почти весь фактически реквизируется для нуждъ желѣзныхъ дорогъ и потребителей, работающихъ для нуждъ государственной обороны; что же касается антрацита, то реквизиціи и преимущественныя доставки привилегированнымъ потребителямъ на него не распространяются; при такихъ условіяхъ ясно, что масса обычныхъ потребителей угля стали искать на рынкѣ антрацитъ и вмѣстѣ съ тѣмъ и поднялись на него цѣны: какъ показываетъ наша таблица, плитный антрацитъ поднялся въ цѣнѣ съ начала войны и до начала іюня съ 15½ коп. до 25½ коп., т. е. на 75%.

Наконецъ, при анализѣ движенія цѣнъ по отдѣльнымъ мѣсяцамъ обращаетъ на себя вниманіе тотъ фактъ, что первое полугодіе войны до начала новаго года цѣны не особенно возрастали: это, очевидно, слѣдуетъ объяснить какъ тѣмъ, что у потребителей имѣлись еще запасы, заготовленные еще до наступленія военныхъ дѣйствій, такъ и тѣмъ, что осенью и до самаго начала новаго года добыча угля, какъ мы уже видѣли, нѣсколько возрастала и потребители, очевидно, кое-какъ сводили концы съ концами.

Критическій періодъ перелома цѣнъ наступаетъ въ февралѣ—мартѣ. Добыча со 160 мил. пудовъ въ ноябрѣ 1914 г. падаетъ въ февралѣ до 136 мил., а въ мартѣ—до 111 мил. пудовъ. Къ этому же времени крайне обостряются затрудненія съ перевозками топлива и, какъ мы видѣли выше, фактическій недогрузъ угля доходитъ до очень высокихъ предѣловъ—39% въ февралѣ и 35% въ мартѣ. Совокупность всѣхъ этихъ условій, вмѣстѣ взятыхъ, и вызвала тотъ стремительный ростъ цѣнъ на уголь, который замѣчается съ марта мѣсяца: съ этого времени начинается неуклонный ростъ цѣнъ по всей линіи: коксъ, который

съ начала войны до февраля поднялся всего на $2^1/_2$ копейки, съ февраля по мартъ поднимается на $4^1/_2$ коп., а антрацитъ, который съ іюля по февраль поднялся на $1^1/_2$ копейки, поднимается въ мартѣ на 1 коп., въ маѣ на $5^1/_2$ коп., а въ началѣ іюня еще на 2 копейки.

Относительно цѣнъ на мѣстахъ потребленія у насъ, къ сожалѣнію, не имѣется даже и такихъ общихъ свѣдѣній, какъ номинальныя котировки. Московскій биржевой бюллетень вскорѣ послѣ начала войны совершенно пересталъ публиковать цѣны на уголь; даже въ московскихъ «справочныхъ цѣнахъ», издаваемыхъ Городской Управой и являющихся основаніемъ обязательной таксы въ розничной торговлѣ, съ февраля вмѣстѣ съ прекращеніемъ подвоза угля къ Москвѣ цѣны на уголь и коксъ перестаютъ отмѣчаться.

Тѣмъ не менѣе, по разрозненнымъ свѣдѣніямъ изъ разныхъ источниковъ можно предположить, что угольные рынки на мѣстахъ потребленія въ главныхъ промышленныхъ центрахъ прошли ту же полосу сравнительно спокойнаго состоянія въ теченіе семи мѣсяцевъ военныхъ дѣйствій и обостренія угольнаго кризиса съ конца зимы. По свѣдѣніямъ, опубликованнымъ Совѣтомъ Съѣздовъ бакинскихъ нефтепромышленниковъ въ «Нефтяномъ Дѣлѣ», снабженіе центральнаго промышленнаго района углемъ въ 1914 г. шло безъ какихъ-либо серьезныхъ затрудненій, такъ какъ запасы въ районѣ были больше обыкновеннаго и до конца года, хотя съ нѣкоторыми затрудненіями, но можно было получить часть необходимаго угля [1]). Къ концу прошлаго года и въ теченіе трехъ мѣсяцевъ текущаго года недополученія угля, какъ мы уже видѣли выше, возрастаютъ. Къ концу зимы, по частнымъ свѣдѣніямъ, угольный рынокъ въ Москвѣ значительно разстраивается, отдѣльные покупатели въ одно и то же время платятъ самыя разнообразныя и иногда совершенно несообразныя цѣны: такъ, «Извѣстія общества фабрикантовъ и заводчиковъ московскаго промышленнаго района» указываютъ въ одномъ мѣстѣ, что цѣны нѣкоторыхъ углей поднялись въ отдѣльныхъ случаяхъ съ 26 коп. до 1 р. 15 к. [2]).

По послѣднимъ даннымъ, опубликованнымъ для апрѣля тѣмъ же Обществомъ фабрикантовъ и заводчиковъ, московскій рынокъ въ апрѣлѣ продолжалъ оставаться напряженнымъ и промышленныя фирмы закупали уголь въ среднемъ по 30—42 коп. франко ст. Москва противъ 23—26 коп. за апрѣль прошлаго года [3]).

---

[1]) «Нефтяное Дѣло», 1915 г., № 10, стр. 8.

[2]) «Извѣстія Московскаго общества фабрикантовъ и заводчиковъ», 1915 г., № 5, стр. 21.

[3]) Тамъ же, стр. 13.

Съ весны промышленныя предпріятія въ центральномъ промышленномъ районѣ начинаютъ массами переходить на другіе виды топлива и прежде всего на нефть.

Вмѣстѣ съ тѣмъ мы подходимъ къ вопросу о томъ, въ какомъ положеніи находится рынокъ жидкаго минеральнаго топлива и въ какой мѣрѣ нефть во время войны возмѣщаетъ и еще можетъ возмѣстить недостатокъ въ углѣ и антрацитѣ.

III [1]).

Условія нашего рынка нефтяного топлива сложились во время войны болѣе своеобразно, чѣмъ описанныя нами условія каменноугольнаго рынка. Здѣсь мы столкнулись съ взаимоидѣйствіемъ двухъ группъ факторовъ, дѣйствовавшихъ въ разныхъ направленіяхъ. Съ одной стороны проявили свое вліяніе обычныя, такъ сказать, спеціально-нефтяныя условія спроса и предложенія, т.-е. размѣры предложенія со стороны нефтепромышленныхъ и нефтеторговыхъ фирмъ и спроса со стороны потребителей, работавшихъ на нефти до войны. Съ другой стороны нефтяные рынки черезъ нѣкоторое время послѣ начала военныхъ дѣйствій испытали на себѣ послѣдствія угольнаго голода и вынуждены были считаться съ чрезвычайнымъ спросомъ, шедшимъ со стороны обычныхъ потребителей каменнаго угля.

Взаимодѣйствіе этихъ факторовъ и объяснитъ намъ тѣ колебанія, которыя испыталъ нефтяной рынокъ за годъ войны, и то положеніе, въ которомъ онъ находится въ настоящее время (къ іюлю 1915 г.).

Прекращеніе внѣшней торговли — это первое послѣдствіе войны, сократившее такъ сильно предложеніе каменноугольнаго топлива—оказало на нефтяной рынокъ какъ разъ обратное вліяніе: въ международной торговлѣ нефтяными продуктами наша промышленность занимаетъ положеніе экспортера и прекращеніе экспорта прежде всего увеличило запасы нефтяныхъ продуктовъ внутри страны. По даннымъ таможенной статистики вывозъ нефтяныхъ продуктовъ въ трехлѣтіе 1910—1912 года колебался между 48.591 тыс. пуд. въ 1912 году и 50.129 тыс. пуд. въ 1910 году. Въ 1913 году этотъ экспортъ достигъ 55,4 мил. пудовъ, что при общей добычѣ нефти въ этомъ году въ 564 мил. пудовъ составляетъ весьма значительную величину. Такъ какъ вывозъ за границу нефтяныхъ продуктовъ производится главнымъ образомъ черезъ Батумъ и Новороссійскъ, то мы и остановимся на дѣятельности этихъ вывозныхъ центровъ.

---

[1]) Статистическія свѣдѣнія въ этой части нашего очерка, тамъ, гдѣ не указанъ источникъ, взяты изъ изданій Статистическаго Бюро Совѣта Съѣздовъ Бакинскихъ нефтепромышленниковъ.

Въ теченіе первыхъ шести мѣсяцевъ 1914 года и 1913 года поступило нефтяныхъ продуктовъ (въ тыс. пуд.).

	1914 г.	1913 г.
Въ Батумъ.	17.908	21.636
» Новороссійскъ. . . .	7.260	7.600
Всего	25.168	29.236

Какъ видно изъ этихъ данныхъ, экспортная программа хотя и сократилась на 13%, но очевидно ожидалась въ 1914 году приблизительно въ обычныхъ среднихъ рамкахъ — приблизительно 48—50 мил. пудовъ въ годъ: такъ, за первое полугодіе 1914 года было вывезено за границу по сравненію съ первымъ полугодіемъ 1913 года слѣд. количества нефт. продуктовъ въ тыс. пудовъ.

	1914 г.	1913 г.
Изъ Батума.	17.130	21.200
» Новороссійска. . . .	7.161	4.613
	24.294	25.813

Открытіе войны пріостановило этотъ экспортъ. За весь 1914 годъ вывозъ нефтяныхъ продуктовъ сократился почти вдвое: такъ, за послѣдніе три года вывозъ нефтяныхъ продуктовъ выражался въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Вывезено за границу черезъ Батумъ и Новороссійскъ (въ мил. пуд.).		
	1914	1913	1912
Всѣхъ вообще нефтяныхъ продуктовъ	26,3	48,0	43,3
Въ томъ числѣ освѣтительныхъ маселъ.	14,1	27,1	22,4
Смазочныхъ маселъ. . . .	5,1	12,1	11,0
Бензина	3,5	5,8	7,0
Нефтяныхъ остатковъ. . .	1,6	3,7	2,9

Отсюда видно, что общій недовывозъ за границу изъ Батума и Новороссійска составилъ въ 1914 году около 20 мил. пудовъ.

Вполнѣ естественно эти невывезенныя количества нефтяныхъ продуктовъ должны были остаться внутри страны и, какъ показываетъ намъ статистика нефтяныхъ запасовъ, къ началу осенняго сезона, т.-е. къ концу волжской навигаціи, запасы на всѣхъ нефтяныхъ рынкахъ значительно возросли: такъ, запасы интересующаго насъ прежде всего жидкаго топлива (нефти и мазута) къ 1 ноября выражались за послѣдніе три года въ слѣдующихъ цифрахъ (въ мил. пуд.).

	1914	1913	1912
Баку.	36,9	27,7	24,5
Грозный	9,7	5,3	6,7
Петровскъ, Батумъ и Новорос.	4,1	2,5	1,8
Склады внутренней Россіи. . .	149,0	143,0	140,0
Всего	199,7	178,5	173,0

Такимъ образомъ, къ моменту закрытія навигаціи, открывающему собой въ нефтяной торговлѣ новый сезонъ, страна располагала въ 1914 году запасами жидкаго топлива на 21,2 мил. пудовъ или приблизительно на 12% больше, чѣмъ къ концу навигаціи предыдущаго года.

Для дальнѣйшаго анализа предложенія нефтяного топлива въ странѣ мы перейдемъ къ свѣдѣніямъ о размѣрахъ добычи нефти за время войны.

	Добыча нефти на четырехъ главныхъ бакинскихъ площадяхъ (въ мил. пуд.).	
	1914/15	1913/12
Іюль	19,9	29,8
Августъ	30,6	26,0
Сентябрь.	31,3	30,1
Октябрь.	30,6	33,3
Ноябрь.	29,0	32,1
Декабрь	30,3	35,0
Январь.	31,1	33,5
Февраль	28,1	31,2
Мартъ	31,2	33,9
Апрѣль	28,0	31,0
Май.	29,4	29,7
	319,5	345,6

Добыча на главныхъ четырехъ площадяхъ за время войны, какъ мы видимъ, сократилась на 25,7 мил. пудовъ или на 7,4%; однако не все это паденіе добычи слѣдуетъ объяснить вліяніемъ военныхъ событій: низкая цифра добычи въ іюлѣ, а отчасти и въ августѣ должна быть онесена на счетъ забастовокъ, возникшихъ еще до войны въ маѣ 1914 г. Только послѣ начала войны нефтепромышленники изъ за неувѣренности въ будущемъ, а также недостатка въ разныхъ матеріалахъ начинаютъ значительно сокращать буреніе, какъ это видно изъ слѣдующихъ данныхъ о ходѣ буровыхъ работъ за 1913/4 и 1914/5 гг.

	Число пробуренныхъ саженъ въ скважинахъ бурившихся и углублявшихся на 4 главныхъ площадяхъ.		
	1915 г	1914 г.	1913 г.
Январь—мартъ	12.528	17.208	12.248
Сентябрь—декабрь	—	16.301	24.698

Въ этой таблицѣ мы пропустили періодъ за май—августъ 1914 года, такъ какъ сокращеніе буренія въ это время было вызвано забастовками; если же взять періодъ, предшествовавшій забастовкамъ, то мы убѣждаемся, что въ 1914 году ходъ буровыхъ

работъ долженъ былъ крайне возрасти и только подъ вліяніемъ войны все время съ сентября по мартъ дало паденіе буренія съ 41.906 саженъ въ 1913/4 г. до 28.829 саженъ въ 1914/5 году. Наконецъ сокращеніе добычи объясняется еще систематическимъ паденіемъ производительности скважинъ вслѣдствіе истощенія старыхъ бакинскихъ нефтеносныхъ площадей.

Но, къ счастью, добыча на остальныхъ нефтеносныхъ районахъ значительно возросла, и общая добыча нефти по тѣмъ районамъ, по которымъ имѣются свѣдѣнія съ 1 іюля по 1 мая 1914/5 года, превысила добычу за тотъ же періодъ предыдущаго года, какъ это видно изъ приводимыхъ ниже цифръ:

	Добыча за іюль—мартъ.	
	1914/5	1913/4
По 4-омъ главн. бакинск. площад.	290,2	315,6
Сураханы	50,3	36,7
Бинагады	18,9	14,1
Островъ Святой	4,8	4,4
Грозненскій районъ	82,7	68,0
	445,9	438,8

Относительно добычи на Эмбѣ, въ Майкопѣ и другихъ районахъ у насъ пока нѣтъ въ распоряженіи данныхъ за тотъ же періодъ, но по отрывочнымъ даннымъ, опубликованнымъ въ спеціальной прессѣ, можно предположить, что добыча и въ этихъ районахъ дала нѣсколько бо́льшую цифру, чѣмъ въ прошломъ году; такимъ образомъ общая добыча нефти за время войны очевидно возросла на довольно замѣтную величину.

На ряду съ этимъ предложеніе нефтяного топлива, т. е. сырой нефти и мазута, возросло на рынкахъ въ еще большей степени, чѣмъ это можно предположить на основаніи данныхъ о ростѣ добычи. Дѣло въ томъ, что вывозъ за границу состоялъ почти исключительно изъ освѣтительныхъ и смазочныхъ маселъ, бензина и т. под. продуктовъ и потому вмѣстѣ съ прекращеніемъ экспорта сократилась выработка цѣнныхъ нефтяныхъ продуктовъ, не идущихъ на топливо, а въ числѣ выработанныхъ продуктовъ возросла доля мазута: такъ, за операціонный годъ апрѣль 1914 г.—апрѣль 1915 г. было выработано всего на бакинскихъ заводахъ 241,2 мил. пуд. нефтяныхъ продуктовъ, на 74,2 мил. или на 23,5% меньше чѣмъ въ предыдущемъ году; между тѣмъ добыча нефти за тотъ же періодъ упала только на 11,9%. Въ то же время доля нефтяныхъ остатковъ въ выработкѣ истекшаго операціоннаго года возросла до 53,9%, между тѣмъ какъ въ предшествовавшемъ операціонномъ году она составляла только 47,2% [1]).

[1]) Нефтяная промышленность и торговля зимой 1914/5 года, стр. 9.

Такимъ образомъ какъ ростъ добычи, такъ и измѣненія въ нефтеперегонной промышленности должны были вызвать ростъ предложенія нефтяного топлива во время войны. Мы уже видѣли, что къ концу навигаціи прошлаго года запасы топлива въ странѣ возросли по сравненію съ предыдущимъ годамъ; но еще въ большей степени эти запасы подъ вліяніемъ указанныхъ причинъ возросли къ началу навигаціи текущаго года, какъ это показываетъ нижеслѣдующая таблица:

	Запасы въ бакинскомъ районѣ въ тыс. пудовъ. На 1 апрѣля. 1915 г.	1914 г.
Всѣхъ нефтяныхъ продуктовъ . .	140.374,1	104.264,3
Въ томъ числѣ сырой нефти . . .	51.737,7	32.788,6
Нефтяныхъ остатковъ	64.297,3	51.340,0
Итого жидкаго топлива	116.035,0	84.128,6

Запасы въ Баку, какъ мы видимъ, возросли на 31,9 мил. пудовъ, т. е. больше, чѣмъ на цѣлую треть, и такимъ образомъ предложеніе нефтяного топлива внутри страны за время войны возросло въ значительной степени.

Посмотримъ теперь, какъ измѣнился за время войны другой опредѣляющій факторъ рыночной конъюнктуры—спросъ на жидкое топливо.

О сбытѣ нефти и мазута промышленнымъ предпріятіямъ мы можемъ судить по свѣдѣніямъ о количествѣ вывезеннаго топлива съ 11 главныхъ пристаней-станцій по желѣзнымъ дорогамъ на внутренніе рынки. Согласно этимъ даннымъ вывозъ сырой нефти и мазута за годъ съ апрѣля по апрѣль выражался въ слѣдующихъ цифрахъ (въ мил. пудовъ):

	За навигацію.	За зиму.	За весь годъ.
1913/14 г.	47,6	28,9	76,6
1914/15 г.	45,9	31,3	77,2

Абсолютные размѣры вывоза, какъ мы видимъ, мало измѣнились, но относительно другихъ видовъ горючаго спросъ на нефтяное топливо и потребленіе его все-таки, очевидно, возросли за истекшій періодъ. Въ этомъ насъ убѣждаютъ слѣдующія соображенія: въ центрально-промышленный районъ, поглощающій болѣе половины вывозимой съ Волги нефти, вывезено изъ четырехъ главныхъ обслуживающихъ его пристаней за весь операціонный 1914/5 годъ 45,1 мил. пудовъ нефт. топлива противъ 44,0 мил. пудовъ вывоза за предшествующій операціонный годъ; въ то же время спросъ вообще на топливо долженъ былъ сократиться въ виду сокращенія производства подъ вліяніемъ военныхъ событій. По свѣдѣніямъ, собраннымъ статистическимъ бюро Со-

вѣта съѣздовъ нефтепромышленниковъ, производство въ центральномъ районѣ сократилось во второй половинѣ 1914 г. приблизительно на 20%. Такъ какъ при сокращеніи производства расходъ топлива сокращается въ меньшей степени, чѣмъ самое производство, то названное статистическое бюро опредѣлило приблизительно вѣроятное сокращеніе потребленія топлива всѣми промышленными предпріятіями района въ 10% [1]). При такихъ условіяхъ сохраненіе вывоза нефти приблизительно на прежней высотѣ показываетъ, что нефтяное топливо сдѣлало нѣкоторыя завоеванія, хотя очевидно не очень значительныя, за счетъ другихъ видовъ топлива и особенно каменнаго угля. Это усиленіе спроса на нефтяное топливо приходится на конецъ зимняго сезона, когда, какъ мы уже видѣли въ предыдущей главѣ, окончательно выяснился недостатокъ каменнаго угля: такъ, съ четырехъ пристаней, обслуживающихъ центральный промышленный районъ (Нижній, Рязань, Ярославль, Кинешма), было отправлено по желѣзнымъ дорогамъ по отдѣльнымъ мѣсяцамъ нефтяного топлива въ тыс. пуд. [2]):

1914 г.	Ноябрь. . . .	3.500
	Декабрь. . .	3.310
1915 г.	Январь. . . .	3.770
	Февраль. . .	4.070
	Мартъ. . . .	4.310

Такимъ образомъ къ концу сезона спросъ на нефтяное топливо возросъ, но до начала новой навигаціи это увеличеніе только компенсировало вѣроятное сокращеніе потребленія топлива нѣкоторыми предпріятіями, сократившими свое производство.

При такихъ условіяхъ общій годовой оборотъ нефтяного топлива, поступающаго на рынки черезъ Волгу, сохранился приблизительно въ прежнемъ размѣрѣ и по подсчетамъ статистическаго Бюро бакинскихъ нефтепромышленниковъ опредѣляется въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1913/4.	1914/5.
Оставалось на рынкахъ на 1 апрѣля.	57	75
Прибыло въ Астрахань на рынки.	230	219
Всего въ приходѣ	287	294
Израсходовано за операціонный годъ (съ 1 апрѣля)	212	214
Остатокъ на 1 апрѣля	75	80

Такимъ образомъ абсолютные размѣры израсходованнаго на

[1]) Краткій очеркъ состоянія нефтяной промышленности въ 1914 году, стр. 145.

[2]) Нефтяная промышленность и торговля зимой 1914/15 года, стр. VI.

главныхъ внутреннихъ рынкахъ жидкаго топлива за истекшій операціонный годъ (съ апрѣля до апрѣля) и, стало быть, и спросъ на топливо остался приблизительно на уровнѣ прошлаго года.

При такихъ обстоятельствахъ, когда предложеніе и запасы жидкаго топлива возросли въ очень значительныхъ размѣрахъ, а спросъ остался безъ измѣненія, рыночная конъюнктура должна была, повидимому, носить за истекшій періодъ войны пониженный характеръ и цѣны должны были клониться къ упадку. Такъ дѣйствительно и происходило до тѣхъ поръ, пока нефтяной рынокъ былъ предоставленъ самъ себѣ, т. е. пока потребители топлива имѣли еще основаніе надѣяться, что значительнаго недостатка въ углѣ не будетъ, и что спросъ на нефть останется въ томъ же размѣрѣ, въ какомъ онъ былъ до войны.

Однако, уже съ января текущаго года снабженіе углемъ центральныхъ рынковъ, какъ мы уже видѣли, стало ухудшаться. Стали распространяться слухи о недостаткѣ рабочихъ на копяхъ, о готовящейся реквизиціи и потребители усилили спросъ на топливо про запасъ на всякій случай. Такъ, въ центральномъ промышленномъ районѣ было закуплено про запасъ около милліона пудовъ нефтяного топлива раньше, чѣмъ началось время обычныхъ запродажъ. Но рѣзкое измѣненіе настроенія нефтяныхъ рынковъ наступило тогда, когда въ серединѣ февраля былъ оффиціально засвидѣтельствованъ грядущій недостатокъ въ углѣ. Въ серединѣ февраля въ центральномъ промышленномъ районѣ стала извѣстной телеграмма предсѣдателя харьковскаго пораіоннаго комитета по урегулированію массовыхъ перевозокъ грузовъ слѣдующаго содержанія: «Необходимо настоятельно рекомендовать всѣмъ частнымъ получателямъ московскаго района немедленно (курсивъ нашъ Л. К.) озаботиться замѣной угля дровами, нефтью, торфомъ, такъ какъ независимо отъ недостатка вагоновъ и затрудненія въ перевозкѣ Донецкій бассейнъ не въ состояніи при современномъ положніи удовлетворить углемъ весь рынокъ, который настойчиво предъявляетъ требованія на отправку донецкаго топлива».

13-го февраля эта телеграмма появилась въ московскихъ газетахъ, и черезъ нѣсколько дней, какъ описываетъ состояніе московскаго рынка корреспондентъ «Нефтяного Дѣла» «на рынкѣ появился дѣйствительный и значительный спросъ на нефтяное топливо на крупныя партіи со сдачей какъ немедленно, такъ и до 1 мая 1915 года» [1]). Потребители исходили изъ предположенія, что на заготовку дровъ въ серединѣ февраля нельзя уже разсчитывать; торфъ для потребленія 1915 года долженъ былъ бы быть

[1]) «Нефтяное Дѣло», 1915 г., № 10. Д. К. Запродажи на 15—16-й операціонный годъ въ центральномъ промышленномъ районѣ.

заготовленъ еще въ 1914 году лѣтомъ. Такимъ образомъ сущность телеграммы предсѣдателя харьковскаго комитета сводилась къ тому, чтобы промышленныя предпріятія переходили съ угля на нефть.

«Потребитель немедленно же послѣдовалъ этому совѣту и началъ усиленно закупать нефть. Дѣло дошло до того, что спросъ на наличный товаръ по 1 мая 1915 года началъ превращаться въ закупку годовыхъ партій съ доставкой ихъ до 1-го мая 1915 года. Нѣкоторые фабриканты закупили такимъ образомъ полугодовое и даже большее количество нефти. Желаніе обезпечить себя наличнымъ товаромъ возросло до невѣроятныхъ размѣровъ. Рискъ остаться безъ топлива въ глазахъ потребителя внезапно сдѣлался необычайно великъ и онъ началъ, покупая наличный товаръ, вмѣсто товара на срокъ, послѣ мая платить такую «премію», о которой прежде и не думалъ [1]).

Съ этого времени, т. е. съ середины февраля, нефтяной рынокъ начинаетъ учитывать возможный будущій спросъ на нефть, и тенденція въ цѣнахъ съ понижающейся и вялой, какой она была до этого времени, сразу становится повышающейся и твердой.

Начнемъ разсмотрѣніе цѣнъ бакинскаго рынка. Движеніе цѣнъ въ Баку представлено въ слѣдующей таблицѣ:

	Среднія цѣны въ коп. за пудъ со сдачей товара въ Черномъ городѣ.	
	Нефти легкой.	Нефтяныхъ остатковъ.
Іюнь.	45,0	42,9
Іюль.	42,0	40,1
Августъ	43,5	42,0
Сентябрь.	34,2	35,2
Октябрь	25,7	24,7
Ноябрь	26,0	25,5
Декабрь	31,1	30,8
Январь.	29,2	28,0
Февраль	34,7	32,7
Мартъ	42,1	41,1
Апрѣль.	41,0	42,8
Май	41,2	41,5

Приведенная таблица даетъ намъ ясное представленіе о двухъ періодахъ, пережитыхъ бакинскимъ рынкомъ за время войны: первомъ—понижательномъ, начавшемся черезъ мѣсяцъ послѣ начала военныхъ дѣйствій и тянувшемся до февраля, и второмъ,—

[1]) Ibidem.

начавшемся съ февраля и продолжающемся и по сію пору (іюнь 1915 г.). Самое рѣзкое паденіе послѣ объявленія войны наблюдалось въ октябрѣ мѣсяцѣ, и съ 20-хъ чиселъ іюля по 20-е октября цѣны на бакинской биржѣ упали съ 42½ коп. до 21¾ коп., т. е. вдвое. Столь сильное паденіе цѣнъ объясняется не только вліяніемъ военныхъ событій, усилившихъ, какъ мы уже видѣли, предложеніе нефти въ громадныхъ размѣрахъ; здѣсь оказало свое дѣйствіе и то обстоятельство, что передъ самой войной съ мая по іюль цѣны возросли до крайне высокаго уровня благодаря длительной забастовкѣ на промыслахъ, сократившей добычу въ Баку до ничтожныхъ размѣровъ. Контрастъ между до-военнымъ періодомъ, когда предложеніе нефтяного топлива рѣзко сокращалось, и съ послѣ-военнымъ, когда оно, наоборотъ, столь же рѣзко возросло, не могло не сказаться на рынкѣ. Вторая половина октября 1914 г. была временемъ самыхъ низкихъ цѣнъ, когда цѣны сырой нефти для нѣкоторыхъ промысловыхъ фирмъ стояли около себѣстоимости, исчисляемой въ нефтепромышленныхъ кругахъ въ 25—30 к. въ Баку. Съ конца октября по 10 января цѣны на сырую нефть поднялись съ 23¼ до 29½ коп. и на этомъ уже повышенномъ уровнѣ около 29—31½ коп. онѣ продолжаютъ стоять до критическаго момента перелома цѣнъ, т. е. до середины февраля.

Съ этого времени цѣны начинаютъ рѣзко повышаться, и съ 10-хъ чиселъ февраля по 7—8 марта цѣна легкой нефти поднялась съ 29—31 коп. до 46¾; съ 10 по 30 марта цѣны нѣсколько падаютъ и спускаются до 39⅞; въ началѣ апрѣля цѣны вновь поднимаются до 42¾, и на уровнѣ около 40½—41¾ цѣны, мало колеблясь, стоятъ въ апрѣлѣ, маѣ и въ началѣ іюня.

Таково было движеніе цѣнъ въ Баку. Согласно общимъ теоретическимъ положеніямъ, да и реальному движенію цѣнъ на массу другихъ товаровъ, цѣны на рынкахъ сбыта въ общемъ слѣдуютъ за цѣнами на мѣстахъ производства, превышая послѣднія на стоимость доставки и общихъ торговыхъ расходовъ. Однако, нашей нефтяной торговлѣ свойственны нѣкоторыя особенности, благодаря которымъ движеніе цѣнъ на главныхъ рынкахъ сбыта только въ незначительной степени отразило на себѣ понижательную конъюнктуру бакинскаго рынка. Вліяніе осенняго паденія цѣнъ въ Баку оказалось тѣмъ менѣе замѣтнымъ внутри страны, чѣмъ дальше въ общемъ тотъ или иной рынокъ отстоялъ отъ Баку.

Въ Астрахани цѣны на пароходное топливо съ августа по октябрь прошлаго года упали съ 47 коп. до 34—37 коп. Зимою подъ вліяніемъ пониженія цѣнъ въ Баку у судовладѣльцевъ создалась увѣренность въ низкихъ навигаціонныхъ цѣнахъ; такъ же оцѣнивали положеніе рынка и нѣкоторыя нефтеторговыя фирмы, и въ январѣ

состоялась сдѣлка на довольно значительную партію пароходнаго топлива по цѣнѣ 32 коп. въ шхунахъ въ Баку и въ февралѣ другая такая же—по 36 коп. въ Астрахани [1]). Хотя сдѣлки эти охарактеризованы были на рынкѣ какъ «секретныя», такъ какъ онѣ были заключены по цѣнамъ болѣе низкимъ, чѣмъ это считали необходимымъ руководящія нефтеторговыя фирмы, тѣмъ не менѣе мы въ нихъ находимъ очень сильный отголосокъ настроенія бакинскаго рынка.

Но уже въ Царицынѣ этотъ отголосокъ оказался гораздо слабѣе: цѣны на нефтяное топливо съ августа по ноябрь упали всего на 5 коп. (съ 48,2 коп. до 43,2 коп. за пудъ) тогда какъ въ Баку цѣны на нефть и мазутъ за то же время упали на 17 съ лишнимъ копеекъ. Со времени же закрытія навигаціи въ цѣнахъ на всѣ нефтяные продукты вновь наблюдалась повышательная тенденція [2]).

Въ Саратовѣ цѣны пошли на пониженіе со второй половины сентября, и въ октябрѣ цѣна остатковъ опредѣлилась въ 49—48 коп. наливомъ въ цистернахъ противъ 59 коп. въ августѣ. На этомъ уровнѣ въ 49 коп. цѣны оставались безъ измѣненія до начала марта. Къ первымъ числамъ марта на биржѣ были объявлены новыя цѣны: сырая нефть въ цистернахъ—61 коп., моторное топливо—67 коп. Эти цѣны удержались до начала навигаціи.

На нижегородскомъ рынкѣ цѣна на нефтяные остатки въ іюлѣ и въ августѣ равнялась 53 коп. Съ конца сентября и весь октябрь цѣна стоитъ 44—48 коп., но номинально, такъ какъ въ виду неопредѣленнаго положенія рынка сдѣлокъ не было. Съ перваго ноября и вплоть до второй половины февраля биржевой бюллетень показываетъ одинаковыя цѣны: мазутъ въ цистернахъ—55 коп. и нефть сырая—въ цистернахъ 60 коп. Какъ мы видимъ, и на этомъ рынкѣ, хотя и значительно зависящемъ обычно отъ состоянія бакинскаго рынка, пониженіе цѣнъ не прошло въ такой мѣрѣ, какъ въ Баку. Въ мартѣ вмѣстѣ съ повышеніемъ цѣнъ на другихъ рынкахъ цѣны на мазутъ въ цистернахъ поднимаются до 64 коп. за пудъ.

Но интереснѣе всего движеніе цѣнъ на самомъ крупномъ и въ то же время болѣе отдаленномъ рынкѣ—Москвѣ, такъ какъ московскія цѣны опредѣляютъ собой положеніе дѣлъ во всемъ промышленномъ районѣ, являющемся самымъ крупнымъ потребителемъ нефтянаго топлива.

---

[1]) Нефтяная пром. и торг. зимой 1914/15 года, стр. 15.

[2]) Тамъ же, стр. 18.

Сводя данныя о биржевыхъ цѣнахъ, публикуемыхъ въ «Нефтяномъ Дѣлѣ», мы получимъ слѣдующую таблицу:

	Цѣны въ Москвѣ въ коп. за п.	
	мазутъ вагон. наличн. наливомъ.	сырая нефть налич. вагон. налив.
14—19 іюля	62	77
4—23 августа	65—68	77
26 августа	62	77
15—20 сентября	62	77
29 сентября—11 октября . . .	62	77
13—28 октября.	62—60	77—70
28 октября—8 ноября [1]) . . .	60	70
10—22 ноября	60	70
24 ноября—5 декабря	60—64	70—74
5—20 декабря.	64	74
1—10 января	64	74
12—24 января	64	74
9—21 февраля.	73	80
23 февраля—7 марта.	73—75	80—82
8 марта—11 апрѣля.	75—80	82—87
13 апрѣля—8 мая	—	87
18—23 мая	—	89—91

Разсматривая эту таблицу, мы убѣждаемся, что то рѣзкое пониженіе цѣнъ, которое мы видѣли на бакинскомъ рынкѣ, отозвалось на московскомъ рынкѣ еще меньше, чѣмъ на большинствѣ приволжскихъ рынковъ. Въ то время какъ въ Баку цѣны съ августа по ноябрь упали для нефти сырой на 17,5 коп., а для остатковъ—16,5 коп., московскія цѣны на сырую нефть за то же время упали на 7 коп., а на остатки—на 8 коп., если взять самую высокую августовскую цѣну.

Въ обыкновенное время московскія цѣны выше бакинскихъ приблизительно на 20 копеекъ; между тѣмъ во вторую половину сентября и первую половину октября разница эта превышаетъ 30 копеекъ. Въ мѣстѣ съ поднятіемъ бакинскихъ цѣнъ съ февраля поднимается на столько же цѣна въ Москвѣ, и на такомъ ненормально повышенномъ уровнѣ, когда разница между московскими и бакинскими цѣнами доходитъ въ апрѣлѣ и началѣ мая до 40—47 коп., цѣны стоятъ до настоящаго времени (іюнь 1914 г.).

Въ этомъ краткомъ обзорѣ внутреннихъ нефтяныхъ рынковъ поражаетъ тотъ фактъ, что на нихъ очень слабо отразилось

[1]) Съ этого времени цѣны показаны наливомъ со складовъ.

осеннее пониженіе цѣнъ; въ то же время подъемъ цѣнъ, начавшійся съ конца февраля и съ начала марта, прошелъ по всей странѣ въ одинаковой степени показываетъ особенно ярко московскій рынокъ, цѣны на нефтяное топливо поднялись на внутреннихъ рынкахъ выше, чѣмъ въ Баку.

Этотъ странный фактъ требуетъ объясненія: очевидно на внутреннихъ рынкахъ существуетъ какой-то спеціальный факторъ, дѣйствующій въ сторону повышенія цѣнъ и слабѣе проявляющій свое вліяніе на бакинскомъ рынкѣ. Этотъ факторъ мы находимъ въ политикѣ руководящихъ нефтеторговыхъ фирмъ, которыя, пользуясь особенностями нашей нефтяной торговли, имѣютъ возможность при наличности благопріятной для нихъ мѣстной рыночной конъюнктуры усиливать подъемъ цѣнъ и сдерживать пониженіе ихъ.

Изъ первой части настоящаго очерка мы уже видѣли, что больше 90% всего вывоза, т.-е. всего сбыта жидкаго топлива, на внутреннихъ русскихъ рынкахъ находится въ рукахъ трехъ крупныхъ группъ предпріятій, большей частью выступающихъ солидарно; между тѣмъ среди промысловыхъ нефтедобывающихъ фирмъ тѣ же три фирмы занимаютъ болѣе скромное положеніе: около половины бакинской добычи и около одной трети нефтеперегоннаго производства находятся еще въ рукахъ независимыхъ предпріятій, т.-е. не купленныхъ ни одной изъ трехъ нефтеторговыхъ группъ. Эти независимыя, большей частью мелкія и среднія фирмы не имѣютъ своей торговой организаціи и вынуждены продавать большею частью свою нефть, въ концѣ-концовъ, кому-либо изъ трехъ заводскихъ и въ то же время нефтеторговыхъ фирмъ—Нобелю, заводамъ, связаннымъ съ о-вомъ «Мазутъ», или предпріятіямъ, примыкающимъ къ группѣ Oil.

Всѣ эти мелкія фирмы большей частью нуждаются въ деньгахъ, въ кредитѣ и не въ состояніи вести активной повышательной политики.

Какъ только вскорѣ послѣ войны общее положеніе стало неопредѣленнымъ и кредиты повсемѣстно стали сокращаться, положеніе значительнаго количества мелкихъ промысловыхъ фирмъ пошатнулось.

«Мы знаемъ,— говоритъ по поводу вліянія войны на эти фирмы завѣдующій Статистическимъ Бюро бакинскихъ нефтепромышленниковъ, г. В. Фроловъ,—что война почти убила кредитъ для небогатыхъ предпринимателей. Мелкій нефтедобыватель (да нерѣдко и средній) долженъ продать свою нефть немедленно и за наличныя, потому что ему необходимо немедленно же и наличными оплачивать предъявленные къ нему счета. Въ прошломъ году въ это время онъ могъ не спѣшить съ продажей своей нефти, такъ

какъ его счета и векселя принимались къ учету; теперь этого нѣтъ» [1]).

Итакъ, мелкіе нефтедобыватели стремились скорѣе продать товаръ и тѣмъ обостряли паденіе цѣнъ. А такъ какъ въ то же время руководящія заводскія и нефтеторговыя фирмы выступаютъ въ Баку не продавцами, а покупателями, то ясно, что у нихъ не могло быть особеннаго интереса противодѣйствовать этой понижательной тенденціи.

Другое дѣло на внутреннихъ рынкахъ. Здѣсь мелкія нуждающіяся въ деньгахъ фирмы составляютъ совершенно ничтожную величину. Послѣ закрытія навигаціи Баку фактически отрѣзанъ отъ внутреннихъ рынковъ, такъ какъ по желѣзнымъ дорогамъ вывозить нефть въ обычное время нѣтъ расчета, а въ текущемъ году нельзя было вслѣдствіе разстройства желѣзнодорожнаго движенія.

При такихъ условіяхъ руководящія три нефтеторговыя группы—владѣльцы 90% запасовъ топлива—явились господами положенія и, выступая на разныхъ рынкахъ большей частью солидарно, получили возможность противодѣйствовать понижательной тенденціи рынка.

По свѣдѣніямъ, собраннымъ Статистическимъ Бюро бакинскихъ нефтепромышленниковъ, паденіе цѣнъ въ Баку вызвало среди потребителей нефтяного топлива—центральнаго района стремленіе сдѣлать закупки. Но закупить дешевой нефти не у кого было. Въ концѣ осени «на основѣ бакинскихъ цѣнъ нѣкоторые потребители сдѣлали бы свои закупки. Но нефтеторговцы еще не склонны дѣлать запродажи по бакинскимъ цѣнамъ»—читаемъ мы въ изданномъ упомянутымъ Бюро очеркѣ за 1914 годъ [2]).

Эта медлительная тактика торговыхъ фирмъ и задержала паденіе цѣнъ внутри страны. Конечно, если бы угля на рынкѣ оказалось достаточно, то въ концѣ-концовъ цѣны упали бы и въ Москвѣ, но такъ какъ положеніе съ углемъ все больше обострялось къ концу зимы, то нефтеторговцы въ концѣ-концовъ и одержали верхъ и со второй половины февраля наступилъ конецъ неопредѣленному положенію. Запродажи на 1915—16 годъ открылись уже при высокихъ цѣнахъ. Наиболѣе крупныя сдѣлки на 1915—16 годъ заключены въ Москвѣ. Цѣны, при которыхъ начались эти сдѣлки сопоставлены съ цѣнами соотвѣтствующихъ сдѣлокъ на 1914/15 годъ въ слѣдующей таблицѣ [3]).

---

[1]) Цѣна нефти и война. «Нефтяное Дѣло», 1914 г., № 21.

[2]) Краткій очеркъ состоянія нефтяной промышленности въ 1914 году, стр. 145.

[3]) Нефтяная промышленность и торговля зимой 1914—15 года, стр. X.

Нижній	48,5— 49	62
Кинешма	40 —49,5	63
Ярославль.	40,5— 50	64
Москва.	58,5— 59	80—82

Разница въ цѣнахъ сравнительно съ прошлымъ годомъ въ Москвѣ достигаетъ +39%. Если принять во вниманіе, что, какъ мы уже указывали, и въ прошломъ году цѣны на топливо стояли на исключительно высокомъ уровнѣ, то такое сильное повышеніе цѣнъ нельзя не признать чрезвычайно обременительнымъ для промышленности и для всей страны. Тѣмъ не менѣе боязнь остаться безъ топлива среди потребителей столь велика, что по этимъ цѣнамъ для одного московскаго района продано до конца апрѣля на 10 мил. пудовъ или на 25% больше, чѣмъ въ прошломъ году. Въ маѣ мѣсяцѣ цѣны еще поднялись, и мазутъ партіонно (съ 1 мая по 1 октября) дошелъ въ Москвѣ до 90—92 коп.

Такимъ образомъ, общія перспективы нефтяныхъ рынковъ складываются очевидно, также какъ и для угольныхъ, въ пользу высокихъ цѣнъ.

IV.

Съ того времени, когда потребители угля, убѣдившись на опытѣ въ его недостаткѣ, начали въ широкихъ размѣрахъ предпринимать шаги къ переходу на другіе виды топлива и особенно на нефть,—а это стало замѣтнымъ въ февралѣ—мартѣ,—прекратилось изолированное и независимое другъ отъ друга развитіе рыночныхъ отношеній на каждомъ изъ интересующихъ насъ рынковъ. Осенью цѣны на нефть падали, а на уголь росли, а съ весны и тѣ и другія подчиняются общимъ тенденціямъ и, несмотря на то, что нефть въ избыткѣ, а уголь въ недостаткѣ, цѣны за послѣдніе три-четыре мѣсяца движутся въ одномъ направленіи, и общія перспективы, какъ мы видѣли, складываются одинаково.

Въ виду того, что переходъ съ угля на нефть возможенъ въ очень широкихъ размѣрахъ, то—разъ таковой переходъ начался—рынокъ учитываетъ уже не соотношеніе спроса и предложенія отдѣльно нефти и отдѣльно угля, а всего минеральнаго топлива въ цѣломъ. И если мы теперь суммируемъ результаты анализа, сдѣланнаго нами въ предыдущихъ двухъ главахъ, то общее состояніе спроса и предложенія минеральнаго топлива въ текущемъ году откроетъ передъ нами перспективу абсолютнаго недостатка вообще минеральнаго топлива въ странѣ.

Дефицитъ въ углѣ при нормальной работѣ промышленныхъ предпріятій и при нормальной добычѣ угля внутри страны выражается, какъ мы видѣли, въ размѣрѣ 530—580 мил. пудовъ; на

покрытіе этого имѣется избытокъ нефтяного топлива, который можно исчислить слѣдующимъ образомъ: пріостановка экспорта даетъ внутреннимъ рынкамъ около 50 милліоновъ; кромѣ того ростъ добычи въ этомъ году долженъ превысить прошлогоднюю на весь недоборъ, который въ прошломъ году образовался вслѣдствіе забастовокъ: этотъ недоборъ исчисляется статистическимъ бюро бакинскихъ нефтепромышленниковъ въ 38 мил. пудовъ. Если, кромѣ того, принять во вниманіе возможный ростъ добычи въ новыхъ районахъ, въ Грозномъ и на Эмбѣ, то можно ожидать поступленія на рынокъ въ текущемъ году лишнихъ 100 милліоновъ пудовъ нефти, а можетъ быть и больше: крупные нефтепромышленники, по крайней мѣрѣ, полагаютъ, что наша нефтепромышленность въ состояніи дать въ текущемъ году для внутреннихъ рынковъ лишнихъ 120 мил. пудовъ. Переводя нефть на уголь мы найдемъ, что ожидаемыя лишнія количества нефти могутъ замѣнить только 200—максимумъ 240 милліоновъ пудовъ угля. Ясно, что все еще остается значительный дефицитъ въ топливѣ, который можетъ возрасти, если добыча угля и въ дальнѣйшемъ будетъ продолжать сокращаться.

Для практическихъ дѣятелей, близко соприкасающихся съ рынками минеральнаго топлива вѣроятность кризиса была ясна съ самаго начала войны, и въ правительственныхъ кругахъ вскорѣ послѣ начала войны стала очевидной необходимость вмѣшательства въ дѣло снабженія страны топливомъ. Краткимъ обзоромъ правительственныхъ мѣропріятій въ этой области мы и закончимъ нашъ очеркъ.

Впервые вопросъ о снабженіи страны топливомъ во время войны обсуждался на засѣданіи Совѣта Съѣзда Представителей Промышленности и Торговли 25 іюля 1914 года, на которомъ уже выяснилась перспектива возможнаго недостатка. Поэтому Совѣтъ Съѣздовъ постановилъ ходатайствовать объ организаціи особаго Комитета, на обязанности котораго лежало бы наиболѣе цѣлесообразное, отвѣчающее потребностямъ момента, распредѣленіе между потребителями топлива.

Въ результатѣ этого ходатайства, по постановленію Совѣта Министровъ, явилось учрежденіе при Министерствѣ Торговли и Промышленности, подъ предсѣдательствомъ Министра Торговли и Промышленности, Центральнаго Комитета по снабженію топливомъ, въ составъ котораго вошли представители всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ, представители Совѣта Съѣздовъ промышленности и торговли и другихъ промышленныхъ организацій, имѣющихъ ближайшее отношеніе къ добычѣ и потребленію топлива.

Уже на первыхъ засѣданіяхъ этого комитета въ августѣ

прошлаго года съ полной очевидностью выяснилось, что слѣдуетъ ожидать недостатка въ минеральномъ топливѣ, но за все время своего существованія Комитетъ не принялъ никакихъ особенно рѣшительныхъ мѣръ для противодѣйствія приближающемуся кризису.

Насколько можно судить о дѣятельности этого Комитета по проникшимъ въ печать свѣдѣніямъ, дѣятельность этого Комитета носила все время совѣщательный характеръ; мѣропріятія, необходимость которыхъ выяснилась на этихъ совѣщаніяхъ приводилась въ исполненіе другими правительственными органами.

При содѣйствіи этого Комитета была разрѣшена безплатная доставка рабочихъ въ Донецкій бассейнъ; мѣра эта была проведена на ограниченный промежутокъ времени и для ограниченнаго количества мѣстностей и повидимому не оказала замѣтнаго вліянія на притокъ рабочихъ: такъ, хотя осенью количество рабочихъ на копяхъ и возрастаетъ, но только до ноября: къ концу этого мѣсяца оно достигло наивысшей цифры за все время войны— 208 тыс. человѣкъ, а съ декабря вновь начинаетъ падать, и къ концу мая на копяхъ работало уже только 178.900 человѣкъ.

Другихъ какихъ-либо серьезныхъ измѣненій въ дѣло производства или распредѣленія угля мѣропріятія названнаго Комитета не внесли.

Между тѣмъ угольный кризисъ продолжалъ обостряться, и когда въ февралѣ текущаго года окончательно выяснилось сокращеніе добычи въ Донецкомъ бассейнѣ, въ правительственныхъ кругахъ была признана необходимость болѣе рѣшительныхъ мѣръ для ослабленія кризиса, и въ мартѣ с. г. весь порядокъ распредѣленія топлива кореннымъ образомъ мѣняется.

Именнымъ Высочайшимъ указомъ 4 марта все дѣло руководства снабженіемъ топливомъ всей страны было возложено на Министра Путей Сообщенія, при чемъ ему были предоставлены самыя широкія полномочія. Второй пунктъ указа предоставлялъ Министру Путей Сообщенія право а) требовать отъ всѣхъ казенныхъ и частныхъ учрежденій и лицъ свѣдѣнія объ имѣющихся запасахъ, ожидаемыхъ поступленіяхъ и потребностяхъ топлива и всѣхъ заключенныхъ съ поставщиками договорахъ на поставку топлива; б) производить черезъ подчиненныхъ ему лицъ осмотры запасовъ топлива во всѣхъ безъ исключенія казенныхъ и частныхъ заведеніяхъ, фабрикахъ и складахъ, и в) передавать заготовленное для казенныхъ учрежденій всѣхъ безъ исключенія вѣдомствъ топливо прочимъ казеннымъ учрежденіямъ, или частнымъ учрежденіямъ, или работающимъ для нуждъ обороны лицамъ, по его усмотрѣнію.

Наконецъ, въ случаѣ необходимости дальнѣйшихъ мѣръ по

обезпеченію топливомъ, не предусмотрѣнныхъ этимъ указомъ, министру предоставлялось право испрашивать на это разрѣшеніе.

Съ 6 по 9 марта въ Харьковѣ состоялось нѣсколько засѣданій углепромышленниковъ подъ предсѣдательствомъ Министра Торговли и Промышленности В. Н. Шаховского, на которыхъ было выяснено, что при свободной торговлѣ углемъ снабженіе топливомъ можетъ оказаться необезпеченнымъ даже для такихъ потребителей, какъ желѣзныя дороги и заводы, изготовляющіе предметы государственной обороны. Присутствовавшіе на этихъ засѣданіяхъ представители Министерства Путей Сообщенія высказались за необходимость реквизиціи, т. е. принудительнаго отчужденія казной всего добываемаго въ Донецкомъ бассейнѣ минеральнаго топлива, и хотя представители углепромышленниковъ отвергали цѣлесообразность этой мѣры, тѣмъ не менѣе совѣщаніе признало реквизицію единственнымъ средствомъ обезпечить казну и предпріятія, работающія для обороны страны, топливомъ[1]).

Послѣ этого на засѣданіи Совѣта Министровъ 17 марта былъ одобренъ законопроектъ о реквизіи топлива, который и былъ утвержденъ 31 марта с. г. въ порядкѣ 87 ст. нашихъ Основныхъ Законовъ.

Согласно новому закону «въ мѣстностяхъ, состоящихъ на военномъ положеніи или на положеніи чрезвычайной охраны, принадлежащія частнымъ обществамъ, товариществамъ или отдѣльнымъ лицамъ предпріятія, занимающіяся въ видѣ промысла добычей или заготовкой топлива, обязуются принимать и исполнять заказы по указанію Министра Путей Сообщенія преимущественно передъ всѣми прочими заказами, хотя бы и поступившими раньше, и сообщать Министерству Путей Сообщенія всѣ нужныя ему свѣдѣнія, относящіяся до дѣятельности сихъ предпріятій по добычѣ или заготовкѣ топлива».

Упомянутныя въ предыдущемъ абзацѣ предпріятія «освобождаются отъ всякой передъ заказчиками, кромѣ заказчиковъ по указанію Министра Путей Сообщенія, отвѣтственности въ случаѣ невозможности выполненія въ срокъ заказовъ, вызванной необходимостью удовлетворенія потребностей, указанныхъ Министромъ Путей Сообщенія».

Кромѣ того для обезпеченія топливомъ учрежденій арміи и флота, путей сообщенія и частныхъ предпріятій, работающихъ для цѣлей государственной обороны, новый законъ предоставилъ Министру Путей Сообщенія право назначать общія и частныя реквизиціи, и сверхъ этого еще слѣдующія полномочія:

1) Разрѣшать для казенныхъ учрежденій лично или по соглашенію съ главными начальниками подлежащихъ вѣдомствъ че-

[1]) «Горнозаводское Дѣло», 1915 г., № 10, стр. 10613.

резъ сіи вѣдомства, заготовленіе топлива на всякую сумму внутри Имперіи и заграницей и въ отношеніи лично имъ разрѣшаемыхъ заготовленій: а) устанавливать порядокъ доставки заготовленнаго топлива до мѣста его назначенія, разрѣшая для таковой доставки, въ подлежащихъ случаяхъ, пріобрѣтеніе необходимыхъ перевозочныхъ и перегрузочныхъ средствъ и устройство необходимыхъ сооруженій: б) избирать способы производства заготовленія топлива, а равно способы исполненія перевозокъ, нагрузки и выгрузки топлива; в) устанавливать, при примѣненіи п.п. а и б настоящей статьи, предѣльныя цѣны и утверждать всякаго рода состязанія; г) измѣнять по соглашенію съ подрядчиками и поставщиками, условія договоровъ и доразрѣшать выдачу подъ заготовляемое топливо авансовъ.

2) При наличіи за удовлетвореніемъ потребностей, связанныхъ съ интересами государственной обороны, въ распоряженіи казны свободныхъ запасовъ топлива, переуступать топливо частнымъ лицамъ, устанавливая его цѣны.

3) Требовать у частныхъ учрежденій и лицъ предъявленія торговыхъ книгъ и иныхъ документовъ, удостовѣряющихъ имѣющіеся у нихъ запасы топлива или принятые обязательства по пріобрѣтенію топлива или поставкѣ его другимъ учрежденіямъ или лицамъ.

Наконецъ для руководства дѣломъ снабженія топливомъ по новому закону образованъ Комитетъ подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія изъ представителей разныхъ министерствъ и трехъ членовъ по избранію Совѣтовъ Съѣздовъ Горнопромышленниковъ, бакинскихъ и грозненскихъ нефтепромышленниковъ и представителей промышленности и торговли.

Комитетъ этотъ [1]) началъ функціонировать въ апрѣлѣ и прежде всего занялся выясненіемъ того, какое количество угля можетъ быть получено изъ Донецкаго Бассейна, и какое его количество необходимо имѣть для удовлетворенія потребителей топлива. Спеціальная комиссія при главномъ комитетѣ, которой была поручена разработка этого вопроса, по сопоставленіи данныхъ о предполагаемой добычѣ и возможномъ вывозѣ донецкаго угля пришла къ убѣжденію, что весь спросъ на уголь не можетъ быть удовлетворенъ, и частные потребители должны быть предупреждены о необходимости перейти на другіе виды топлива.

Та же комиссія признала необходимымъ отмѣнить дѣйствіе договоровъ на поставку угля частнымъ потребителямъ, не работающимъ для нуждъ государственной обороны и весь этотъ уголь

---

[1]) О дѣятельности этого Комитета мы находимъ очень скудныя свѣдѣнія въ «Горнозаводскомъ Дѣлѣ» за 1915 годъ №№ 17—18 и 22.

реквизировать для распредѣленія его между казенными привилегированными заводами.

Въ связи съ этимъ въ апрѣлѣ и былъ опубликованъ оффиціальный приказъ Министра Путей Сообщенія по Донецкому бассейну о прекращеніи отправокъ угля частнымъ потребителямъ и о реквизиціи всего угля необходимаго для предпріятій обслуживающихъ нужды государственной обороны, кромѣ антрацита.

Со времени опубликованія этого приказа частные потребители могутъ получать изъ Донецкаго бассейна только антрацитъ, уголь признанный негоднымъ казной и тѣ количества, которыя остаются послѣ удовлетворенія нуждъ привилегированныхъ потребителей.

Эта реквизиція угля при создавшихся условіяхъ, конечно, вполнѣ раціональна съ точки зрѣнія интересовъ предпріятій обслуживающихъ нужды государственной обороны: однако, взятая сама по себѣ эта мѣра не могла разрѣшить угольнаго кризиса и только переложила всю тяжесть его на частную промышленность не работающую для военнаго вѣдомства и на населеніе нуждающееся въ топливѣ для отопленія домовъ.

Что касается мѣръ для содѣйствія росту добычи, то и при этомъ Главномъ Комитетѣ несмотря на тѣ широкія полномочія, которыя даны Министру Путей Сообщенія, въ этомъ отношеніи сдѣлано очень мало. На одномъ изъ апрѣльскихъ засѣданій особой комиссіи при Главномъ Комитетѣ выяснилось, что углепромышленниками заявлены требованія на военноплѣнныхъ въ количествѣ болѣе 20 тысячъ человѣкъ. Однако примѣненіе труда военноплѣнныхъ задерживается, такъ какъ на мѣстахъ еще не опубликованы подробныя правила о порядкѣ примѣненія этого труда, о надзорѣ за военноплѣнными о помѣщеніяхъ для нихъ, продовольствіи и т. п. Единственнымъ мѣропріятіемъ проведеннымъ за это время у насъ для разрѣшенія вопроса о недостаткѣ рабочихъ на копяхъ и имѣющимъ серьезное значеніе—является фактическое освобожденіе отъ призыва на военную службу новобранцевъ занятыхъ въ угольныхъ копяхъ, такъ какъ рѣшено углепромышленныхъ рабочихъ сейчасъ же по призывѣ откомандировать въ Донецкій Бассейнъ.

Однако опытъ цѣлаго года войны показалъ, что этого недостаточно.

Странѣ необходимо усилить добычу угля во что бы то ни стало; а такъ какъ ростъ добычи зависитъ главнымъ образомъ отъ количества рабочихъ, то необходимо немедленно улучшить условія труда настолько, чтобы копи не разгоняли, а привлекали къ себѣ рабочихъ.

Углепромышленники съумѣли использовать въ полной мѣрѣ

въ своихъ интересахъ недостатокъ въ топливѣ: они не только подняли цѣны на продаваемый послѣ начала войны уголь, но и добились отъ правительства повышенія цѣнъ на тотъ уголь, который они поставляютъ казнѣ по договорамъ, заключеннымъ еще до войны.

При такихъ условіяхъ и правительство, и общественное мнѣніе, и рабочіе имѣютъ основанія настаивать на улучшеніи условій труда на копяхъ Донецкаго бассейна до такой степени, чтобы привлечь туда какъ можно большее количество рабочихъ.

Отъ своевременнаго разрѣшенія этого вопроса зависитъ въ значительной степени судьба всей нашей промышленности и цѣны на всѣ продукты крупнаго производства во время войны.

Л. Кафенгаузъ

БИБЛІОТЕКА
СОЦІАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
АКАДЕМІИ