



4 APR 1918

ГОРНО-ЗАВОДСКОЕ

ДѢЛО

Годъ XXXVI
1916 годъ.

№ 12-й
31-го марта.

Издание Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.
(Еженедѣльное издание).

Подъ редакціей Предсѣдателя Совѣта Съѣзда Н. Ф. ДИТМАРА.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА: на годъ (съ 1 янв. 1916 г. по 1 января 1917 г.)—6 руб.; на 1/2 года (съ 1 янв. по 1-е іюля 1916 г. или съ 1-го іюля 1916 г. по 1-е января 1917 г.)—4 руб. За границу на годъ—8 руб., на 1/2 года—5 рублей. Перемѣна адреса—30 коп.

Адресъ Редакціи: Харьковъ, Сумская, 20.

ОБЪЯВЛЕНІЯ: въ концѣ текста: страница—18 руб., 1/2 стр.—10 руб., 1/4 стр.—6 руб., 1/8 стр.—3 р. 50 к., 1/16 стр.—1 р. 80 к., 1/32 стр.—1 руб., впереди текста на 30% дороже. Объявленія на обложкахъ на 50% дороже, чѣмъ объявленія въ концѣ текста.

Вкладныя объявленія—12 руб. за лотъ.

Совѣтъ Съѣзда устанавливаетъ по этому вопросу сношенія съ „Продаметой“, Комитетомъ по дѣламъ металлургической промышленности въ Петроградѣ и мѣстными заводскими Совѣщаніями,

чтобы надлежащимъ образомъ быстро и рационально провести эту организацію.

Подробности см. Хронику Совѣта Съѣзда горно-промышленниковъ юга Россіи въ этомъ номерѣ.

Металлургическая промышленность. Основные итоги представлены въ слѣд. таблицѣ:

Металлургическая промышленность. Основныя			
	Въ февралѣ 1916 г.	Въ январѣ 1916 г.	Въ февралѣ 1915 г.
ПРОИЗВЕДЕНО:			
	П	У	Д О В Ъ
Чугуна	13.438.569	13.657.529	14.331.231
Полупродукта	13.058.612	13.653.467	13.447.240
Прокатн. издѣлій	11.652.406	12.282.346	11.155.837
В ы в е з е н о:			
В с е г о	14.664.178	13.081.651	13.044.166
Въ томъ числѣ:			
Прокатныхъ издѣлій	10.470.548	9.005.186	8.231.145
Чугуна (по ж. дор. общаго пользованія)	2,8	3,0	2,8
Работало доменъ	45 ¹ / ₄	44 ⁵ / ₆	50
Состояло рабочихъ	99.791	97.832	80.664

Эта таблица свидѣтельствуетъ о нѣкоторомъ ухудшеніи производительной работы южныхъ металлургическихъ заводовъ, однако, при одновременномъ увеличеніи отпуска на рынокъ этихъ продуктовъ и небольшомъ увеличеніи числа рабочихъ.

Вывозъ руды по жел. дорогамъ въ февралѣ 1916 г. выразился цыфрой 23,9 милл. пуд. — значительно меньше вывоза конца 1915 г. Положеніе

металлургической промышленности вызвало безпокойство въ Министерствѣ Торговли и Промышленности, и въ Кривой Рогъ командированъ проф. А. А. Скочинскій для изученія вопроса о современномъ положеніи этой промышленности.

Вопросъ о положеніи нашей металлургической промышленности и ея перспективахъ настолько серьезенъ, что этому вопросу будетъ посвящена отдѣльная статья.

Горная и горнозаводская промышленность юга Россіи.

Приватъ-доцентъ П. И. Фоминь.

(Рѣчь на диспутѣ въ Харьковскомъ Университетѣ 13 марта 1916 г. *).

Моя тема—горная и горнозаводская промышленность юга Россіи.

Излишне распространяться о томъ значеніи,

*) При защитѣ, въ качествѣ диссертации, сочиненія „Горная и горнозаводская промышленность юга Россіи“. Т. I.

какое имѣетъ горная промышленность въ экономической теоріи и промышленной жизни современныхъ капиталистическихъ націй. Отрасль „тяжелой индустріи“, производящая топливо и желѣзо—промышленный „хлѣбъ“ современного хозяйства, горная и горнозаводская промышленность съ полнымъ

Горная и горнозаводская промышленность юга Россіи.

Привать-доцентъ П. И. Фоминь.

(Рѣчь на диспутѣ въ Харьковскомъ Университетѣ 13 марта 1916 г. *).

Моя тема—горная и горнозаводская промышленность юга Россіи.

Излишне распространяться о томъ значеніи,

*) При защитѣ, въ качествѣ диссертации, сочиненія „Горная и горнозаводская промышленность юга Россіи“. Т. I.

какое имѣетъ горная промышленность въ экономической теоріи и промышленной жизни современныхъ капиталистическихъ націй. Отрасль „тяжелой индустріи“, производящая топливо и желѣзо—промышленный „хлѣбъ“ современнаго хозяйства, горная и горнозаводская промышленность съ полнымъ

правомъ разсматривается, какъ наиболѣе чуткая среда народно-хозяйственной стихіи, точно отражающая и выявляющая колебанія экономической конъюнктуры. Динамика этой отрасли промышленности, въ главныхъ ея коэффициентахъ, показываетъ пути хозяйственнаго развитія данной страны и привлекаетъ вниманіе какъ теоретиковъ-экономистовъ, такъ и практическихъ дѣятелей промышленнаго міра.

Обращаясь къ русской горной и горнозаводской промышленности, можно отмѣтить, что среди различныхъ районовъ, центровъ этой промышленности, югъ Россіи занимаетъ исключительное положеніе. Нашъ горнопромышленный югъ давалъ (до войны) свыше 70% всего твердаго минеральнаго топлива, добываемаго въ Россіи, и свыше 60% всего количества чугуна, производимаго всѣми доменными заводами Имперіи.

Но наша южная горная промышленность представляетъ исключительный интересъ не только съ точки зрѣнія количественнаго ея преобладанія надъ прочими районами. Внутренняя ея структура выдѣляетъ ее, какъ особо интересный объектъ теоретическаго изслѣдованія. Развившаяся при большомъ участіи иностранныхъ капиталовъ, пережившая интенсивный процессъ картелированія, охватываемая все растущимъ вліяніемъ банковаго капитала — южная горная промышленность представляетъ примѣръ высоко „европеизированной“ отрасли промышленности, развивающейся на фонѣ примитивнаго русскаго народнаго хозяйства.

Южно-русская горная промышленность развивалась вмѣстѣ съ развитіемъ нашей желѣзнодорожной сѣти, предоставившей продуктамъ этой промышленности — тяжелымъ и малоцѣннымъ грузамъ — единственно возможное транспортное средство для овладѣнія потребительскимъ рынкомъ. Совершенно понятно, что при такомъ значеніи желѣзнодорожнаго транспорта вся длинная первоначальная эпоха исторіи нашей промышленности отъ Петра Великаго до конца шестидесятыхъ годовъ прошлаго вѣка даетъ примѣръ промышленности, бьющейся въ тискахъ ограниченныхъ средствъ передвиженія грузовъ на рынокъ.

Слѣдующій періодъ развитія промышленности — десятилѣтіе 1868—1878 г.г., когда нашъ горнопромышленный югъ обстроился сѣтью главнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ, это періодъ формированія на-

шей промышленности въ настоящемъ смыслѣ этого слова.

Затѣмъ, идутъ восьмидесятые годы прошлаго вѣка — годы закрѣпленія и расширенія завоеванныхъ позицій, годы борьбы за удобный желѣзнодорожный транспортъ и годы энергичныхъ и удачныхъ выступленій южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздовъ въ пользу установленія таможеннаго тарифа на заграничные топливо и металлъ.

Наконецъ, южная горная промышленность, обеспеченная желѣзными дорогами, пониженнымъ желѣзнодорожнымъ тарифомъ и высокими таможенными ставками, вступаетъ въ слѣдующее десятилѣтіе — девяностые годы прошлаго вѣка — въ періодъ высокой экономической конъюнктуры, вмѣстѣ со всей русской промышленностью переживаетъ въ это время значительный промышленный подъемъ.

Однако, цикличность экономического развитія — удѣлъ всякой капиталистической промышленности — и, слѣдуя этой общей судьбѣ, русская промышленность вообще и, прежде всего, южная горная и горнозаводская промышленность переживаетъ въ слѣдующій періодъ теченія девятисотыхъ годовъ состояніе сильной промышленной депрессіи, вызвавшей къ жизни тенденцію объединенія промышленности на началахъ синдицированія. И два нашихъ крупныхъ синдиката — „Продуголь“ и „Продамета“ — задуманы и осуществлены на нашемъ горнопромышленномъ югѣ, на южныхъ горнопромышленныхъ Съѣздахъ.

Послѣдній періодъ, въ который вступаетъ наша промышленность, — періодъ „финансоваго“, банковаго капитала, и признаки этого новаго періода въ развитіи русской промышленности особенно явственно обнаружались именно въ южной горной промышленности.

Горная и горнозаводская промышленность юга Россіи въ ея современномъ состояніи представляетъ такую многокрасочную картину, такой богатый матеріалъ для теоретическаго анализа, что у меня былъ большой соблазнъ отмахнуться отъ работы по изученію прошлаго нашей промышленности и сосредоточить все вниманіе на ея настоящемъ положеніи. Поступивъ такимъ образомъ, я избавился бы отъ тяжелой и неблагодарной работы, несвойственной теоретику-экономисту, — избавила бы отъ работъ по отыскиванію, я сказалъ бы — откапыва-

нію своего матеріала изъ самыхъ разнообразныхъ источниковъ. Сдѣлай я своей темой *status praesens* нашего горнопромышленнаго юга—я взялъ бы сборники Горнаго Ученаго Комитета, работы Статистическаго Бюро Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи и Харьковскаго горнозаводскаго Комитета и на основаніи этого богатаго и систематизированнаго матеріала получилъ бы основную ось фактической части своей работы.

Вмѣсто этой простой и спокойной работы мнѣ пришлось подбирать необходимый мнѣ матеріалъ изъ самыхъ разнообразныхъ источниковъ. Отрывки, кусочки необходимыхъ мнѣ свѣдѣній я долженъ былъ искать и у историка Скальковского, и у географа Кеппена-старшаго и у геолога Ле-Пле, я долженъ былъ искать эти свѣдѣнія въ архивѣ грушевскихъ антрацито-промышленниковъ, въ неизданныхъ матеріалахъ Кеппена-младшаго и въ такихъ рѣдкихъ и трудно доступныхъ изданіяхъ, какъ на примѣръ книга Германа.

Занятый такой двойной работой, я иногда впадалъ въ грѣхъ, свойственный коллекціонерамъ, и приводилъ въ своей книгѣ такой фактической матеріалъ, который не имѣлъ для меня непосредственной цѣнности, въ смыслѣ полученія изъ этого матеріала научныхъ выводовъ.

Въ результатѣ, несомнѣнно, должна была пострадать архитектурность моей работы, но съ другой стороны могъ ли я не зафиксировать того или иного сообщенія, хотя и не имѣющаго непосредственнаго отношенія къ теоретической основѣ моихъ разсужденій, но добытаго мною съ большимъ трудомъ и притомъ изъ такого источника, который трудно доступенъ для всякаго другого изслѣдователя.

И, однако, несмотря на всѣ трудности этой двойной работы, я отказался отъ соблазна ограничить свою роль изученіемъ лишь настоящаго положенія южной горной и горнозаводской промышленности. Моя семнадцатилѣтняя непрерывная работа въ области вопросовъ, касающихся нашей южной горной промышленности, привела меня къ убѣжденію, что теоретическая сущность этой промышленности можетъ быть надлежащимъ образомъ выяснена лишь при изученіи ея прошлаго. Наша промышленность, производящая массовые, тяжелые и малоцѣнные грузы, можетъ развиваться лишь при условіи оборудованія ея надлежащими сред-

ствами транспорта—и совершенно понятнымъ поэтому представляется теоретическій интересъ, который связывается съ изученіемъ тѣхъ моментовъ ея исторіи, когда въ области этихъ вопросовъ открываются новыя перспективы: въ эти моменты обнаруживается глубокая внутренняя сущность промышленности. Вотъ почему моя работа содержитъ характеристику развитія промышленности со времени ея возникновенія до начала 80 годовъ, когда закончился первый періодъ желѣзнодорожнаго строительства на горнопромышленномъ югѣ.

Два положенія теоретическаго характера остановили при этомъ мое вниманіе: во 1-хъ—особый характеръ сложенія издержекъ производства въ нашей промышленности, и, во 2-хъ, вопросъ о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на развитіе промышленности.

Изучая неопубликованные матеріалы, касающіеся грушевской антрацитовой промышленности, я съ нѣкоторымъ недоумѣніемъ и сомнѣніемъ натолкнулся на одинъ интересный документъ середины 40-хъ годовъ прошлаго вѣка—„объявленіе промышленниковъ грушевской добычи“ въ Войсковое Правленіе Войска Донскаго по вопросу объ образованіи компаній для добычи антрацита на Грушевкѣ. Это объявленіе содержитъ идею чего-то несомнѣнно синдикатскаго, какого то подобія общихъ конторъ для продажи грушевскаго антрацита—и я долженъ былъ поставить и поставилъ вопросъ, каковы реальныя экономическія силы, выдвинувшія подобную идею.

Теорія картелей достаточно прочно установила тотъ фактъ, что *Kartellirungsfähigkeit* той или иной отрасли промышленности зависитъ отъ преобладанія т. н. „фиксированныхъ“ издержекъ производства надъ „переменными“ издержками, отъ высоты % фиксированныхъ издержекъ.

Конечно, очень трудно подвергать точному изслѣдованію этотъ вопросъ на основаніи матеріала 40-хъ годовъ прошлаго вѣка, если и въ наше время нѣтъ достаточно точнаго матеріала по этому вопросу. Но во всякомъ случаѣ такой вопросъ долженъ быть поставленъ въ изслѣдованіяхъ, характеризующихъ экономику той или иной отрасли промышленности,—иначе работа не можетъ претендовать на значеніе экономическаго изслѣдованія.

Этотъ вопросъ былъ мною поставленъ, и выводы, которые мною получены на основаніи мате-

ріала, почерпнутого изъ различныхъ источниковъ, привели меня къ установленію приблизительно одинакового процента фиксированныхъ издержекъ по добычѣ антрацита: въ то время около 13% — процентъ достаточно высокій, если принять во вниманіе, что по моимъ вычисленіямъ средній % фиксированныхъ издержекъ производства для русской фабрично-заводской промышленности современнаго типа (по даннымъ анкеты 1908 года) составитъ 12,67%.

Ясно обозначившійся „тяжелый“ характеръ промышленности сдѣлалъ ее особенно чувствительной къ колебаніямъ рыночной конъюнктуры, и потому вопросы рынка и транспорта играютъ такую исключительную роль въ развитіи промышленности; съ этой точки зрѣнія моментъ транспорта является весьма удобнымъ *principium divisionis* при начертаніи схемы развитія промышленности въ тотъ періодъ времени, котораго касается моя работа.

Я поставилъ своей задачей показать, какимъ образомъ каменноугольная промышленность Донецкаго бассейна, въ столь неизбѣжномъ для нея стремленіи найти удобные пути сообщенія для выхода на рынокъ, была отбѣсна на задній планъ грушевской антрацитовой промышленностью, нашедшей хорошій

сбытъ на близкихъ рынкахъ южно-морского побережья; какъ, затѣмъ, въ свою очередь грушевская антрацитовая промышленность была преодолѣна донецкой каменноугольной промышленностью, нашедшей въ желѣзныхъ дорогахъ отличное транспортное средство и постоянный спросъ на топливо; какъ проведеніе желѣзныхъ дорогъ не только усилило добычу донецкаго минеральнаго топлива, но и перестроило промышленность качественно: стимулировало возникновеніе и развитіе крупныхъ и технически совершенныхъ предпріятій, создало рознь районовъ Донецкаго бассейна и дифференціацію интересовъ крупныхъ „привилегированныхъ“ и мелкихъ непривилегированныхъ промышленниковъ; наконецъ, я хотѣлъ показать, какъ на почвѣ всѣхъ этихъ измѣненій въ промышленности возникала и развивалась борьба различныхъ социальныхъ группъ, имѣвшихъ отношеніе къ промышленности.

Значеніе вопросовъ желѣзнодорожнаго транспорта и сложенія издержекъ производства въ горной и горнозаводской промышленности юга Россіи — вотъ тѣ главнѣйшіе теоретическіе тезисы, которые я хотѣлъ выявить изъ анализированнаго мною фактическаго матеріала.

По поводу постановленій Екатеринославскаго Земскаго Собранія 1916 года.

Постановленія Земскихъ Собраній горнопромышленныхъ раіоновъ, которыми намѣчается дѣятельность исполнительныхъ органовъ земскаго самоуправления, въ частности постановленія Екатеринославскаго Губернскаго Земскаго Собранія, не являются чуждыми горной промышленности. Особенно ясно сказывается эта заинтересованность въ такихъ уѣздахъ, которые сплошь заполнены горнозаводскими предпріятіями.

Съ другой стороны, какъ не разъ отмѣчалось на страницахъ этого журнала, промышленники являются главными плательщиками земскихъ сборовъ, и потому освѣдомленность о расходныхъ статьяхъ мѣстныхъ финансовъ не будетъ удовлетвореніемъ одного любопытства.

Основываясь на вышеприведенныхъ соображе-

ніяхъ, изложимъ вкратцѣ постановленія Екатер. Губ. Зем. Собранія, 50-ой очередной сессіи, имѣющія общественное значеніе или касающіяся такъ или иначе промышленности.

Не вдаваясь въ оцѣнку характера постановлений, слѣдуетъ отмѣтить, что война естественно наложила опредѣленный отпечатокъ на характеръ постановленій собранія. Сокращеніе расходовъ, увеличеніе обложенія, ходатайства связанныя съ военнымъ временемъ, — вотъ отличительныя черты общія почти всѣмъ постановленіямъ собранія.

Вліяніе событій коснулось и работъ собранія: лишь нѣкоторые вопросы вызвали значительныя пренія, работы шли быстрымъ шагомъ и обсужденіе докладовъ не затянуло сессіи, которая закончилась въ 9 дней.

ріала, почерпнутого изъ различныхъ источниковъ, привели меня къ установленію приблизительно одинакового процента фиксированныхъ издержекъ по добычѣ антрацита: въ то время около 13% — процентъ достаточно высокій, если принять во вниманіе, что по моимъ вычисленіямъ средній % фиксированныхъ издержекъ производства для русской фабрично-заводской промышленности современнаго типа (по даннымъ анкеты 1908 года) составитъ 12,67%.

Ясно обозначившійся „тяжелый“ характеръ промышленности сдѣлалъ ее особенно чувствительной къ колебаніямъ рыночной конъюнктуры, и потому вопросы рынка и транспорта играютъ такую исключительную роль въ развитіи промышленности; съ этой точки зрѣнія моментъ транспорта является весьма удобнымъ *principium divisionis* при начертаніи схемы развитія промышленности въ тотъ періодъ времени, котораго касается моя работа.

Я поставилъ своей задачей показать, какимъ образомъ каменноугольная промышленность Донецкаго бассейна, въ столь неизбежномъ для нея стремленіи найти удобные пути сообщенія для выхода на рынокъ, была оттѣснена на задній планъ грушевской антрацитовой промышленностью, нашедшей хорошій

сбытъ на близкихъ рынкахъ южно-морского побережья; какъ, затѣмъ, въ свою очередь грушевская антрацитовая промышленность была преодолѣна донецкой каменноугольной промышленностью, нашедшей въ желѣзныхъ дорогахъ отличное транспортное средство и постоянный спросъ на топливо; какъ проведеніе желѣзныхъ дорогъ не только усилило добычу донецкаго минеральнаго топлива, но и перестроило промышленность качественно: стимулировало возникновеніе и развитіе крупныхъ и технически совершенныхъ предпріятій, создало рознь районовъ Донецкаго бассейна и дифференціацію интересовъ крупныхъ „привилегированныхъ“ и мелкихъ непривилегированныхъ промышленниковъ; наконецъ, я хотѣлъ показать, какъ на почвѣ всѣхъ этихъ измѣненій въ промышленности возникала и развивалась борьба различныхъ соціальныхъ группъ, имѣвшихъ отношеніе къ промышленности.

Значеніе вопросовъ желѣзнодорожнаго транспорта и сложенія издержекъ производства въ горной и горнозаводской промышленности юга Россіи — вотъ тѣ главнѣйшіе теоретическіе тезисы, которые я хотѣлъ выявить изъ анализированнаго мною фактическаго матеріала.