

Эти исчисления угрожали существенным понижением пошлины, а потому и значительными убытками для промышленников. т. ч. вполне естественным представляется тот протест против этого проекта, который мы встречали в указанном выше докладе Совета экстренному Съезду горнопромышленников юга России в 1914 году. Протицируем целиком соответствующее место из доклада (стр. 8):

Необходимо отметить, что цифра себестоимости угля, выведенная по данным комиссии Н. Н. Курмакова для 1907—1909 г.г., представляется для настоящего времени значительно устаревшей. С тех пор сильно возрасли цены на рабочие руки и на материалы, в особенности на крепежный лес (на стойки, напр., не меньше, чем на 25%), увеличились налоги и сборы, равно как и расходы предприятий на пособия и пенсии по несчастным случаям. В виду этого себестоимость донецкого угля для данного времени выражается значительно более высокой цифрой, не ниже, во всяком случае, 9,15 коп. В ближайшем же будущем, с введением в действие закона об обязательном страховании рабочих, равно как и вследствие непрекращающегося роста цен на материалы и роста земского обложения, себестоимость должна будет повыситься еще более. К этому следует еще прибавить, что для многих старых предприятий, работающих на арендованной земле, приближается срок окончания арендных договоров, и что возобновление последних невозможно будет осуществить на прежних условиях: предвидится крупное повышение арендных цен, уже наблюдаемое и ныне при вновь заключаемых договорах. Переходя к предпринимательской прибыли, заметим, что цифра 0,82 коп., предлагаемая экспертом, непомерно низка. Завязанные в предприятиях капиталы выражаются в настоящее время в 1 пуде годовой добычи суммой около 24 коп., что при условии размера предпринимательской прибыли в 7% дает 1,68 коп. на пуд добычи. В исчисленную комиссией Н. Н. Курмакова себестоимость входит расход на уплату процентов по облигациям, на непредвиденные потери, судебные издержки и проч., всего в сумме 0,69 коп. Но, если мы примем, что проценты по облигациям составляют, примерно, половину этого расхода, т. е. 0,35 коп., и исключим эту цифру из прибыли (1,68 к.), то стоимость угля на месте, включая и предпринимательскую прибыль, определится в сумме  $9,15 + 1,68 - 0,35 = 10,48$  коп.\*).

Вся эта калькуляция имеет определенное „целевое“ направление—отбиться от угрожающего понижения тарифа, и по существу своему не может считаться сколько-нибудь убедительно обоснованной. Поэтому мы остаемся при тех расчетах, которые дает в своей брошюре инж. Фертнер

\*) Эта цифра приведена в докладе Совета Съезду экстренному Съезду горнопромышленников юга России. Этот доклад поступил на рассмотрение особой комиссии съезда (под председательством Н. С. Авдакова), которая повысила эту цифру до 12,29 коп. (см. «Труды Съезда» доклад № II-а).



тем более, что эти расчеты, как было показано выше, характеризуются значительной степенью вероятности именно с точки зрения анализа внутренней структуры себестоимости.

В „Трудах“ экстренного съезда горнопромышленников юга России 1914 г. находятся исчисления себестоимости также и других продуктов горной и горнозаводской промышленности, кроме угля. Приведем вкратце основные итоги этих исчислений.

*Литейный чуун.* Согласно заключениям совещания металлургических заводов юга России при Совете Съезда 21 февраля 1914 г. по вопросу о пересмотре таможенного обложения металлов, себестоимость 1 пуда литейного чугуна представляется в таком виде.

	Завод А. Доменный и передельный с производт. 20 милл. пуд.	Завод В. Доменный и передельный с производт. 5 милл. пуд.	Завод С. Доменный с производт. 5,5 милл. пуд.
I. Сырые материалы.			
1. Руда . . . . .	14,45	14,45	13,50
2. Кокс . . . . .	20,00	20,80	21,60
3. Извест. камень . .	1,38	1,44	2,80
	35,83	36,99	37,90
Провоз сырых материалов.			
1. Руды . . . . .	4,76	9,35	0
2. Кокса . . . . .	7,62	5,20	11,48
3. Извест. камня . . .	2,92	1,02	0
	15,30	15,57	11,48
Марганцевая руда . .	0,20	0,20	0,20
(цена и провоз) . . .	51,33	52,46	49,58
II. Рабочая сила . . .	2,50	3,50	3,40
III. Цеховые общ. расходы (содерж. машин, жал. служ., налоги)	2,50	4,50	2,50
IV. Общие рас. дирекции	0,80	1,00	0,80
	5,80	9,00	6,70
V. Расходы при отправке (на Горноз. Комитет, Съезд и т. п.)	1	1,50	2,50
	58,13	62,96	58,76
VI. 8% с оборот. капит.	2,40	2,40	2,40
VII. Погашен. имущества	2,00	2,25	4,00
	4,40	4,65	6,40
Итого . . . . .	67,53	67,61	65,18

При этом было принято: 1) на 1 пуд чугуна идет 1,7—1,8 пуд. руды по цене 7,5—8,5 коп. за пуд., провоз от 2,8 к. до 5,5 коп. на 1 пуд (завод С получает руду гужом); 2) на 1 пуд чугуна идет 1,25 пуд. кокса

по цене 16 коп., провоз от 4 до 8,5 коп.; 3) известняка на 1 пуд чугуна идет 0,6 пуда, по цене от 2,5 до 4 коп., провоз 1,02—4,2 коп. Завод С получает известняк гужом. 4) Быстрота оборота капитала—2 раза в год; 5) Погашение имущества—7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% в год.

Мы приводим эту таблицу лишь для полноты характеристики, воздерживаясь от каких бы то ни было выводов на основании данных этой таблицы.

Дело в том, что анализ работ экстренного съезда по этому вопросу свидетельствует о том, что и в вопросе о Чугуне съезд имел перед собою определенные предположения комиссии Лангового о пересмотре пошлин на металлы и ввиду этих предположений строил свои калькуляционные таблицы. Эта обстановка напряжения практических интересов в данном вопросе препятствует признать объективную правильность и пригодность за всем этим материалом, который к тому же расположен в такой системе, которая наводит на сомнения также и в методологическом отношении (напр., отсутствует процентирование основного капитала).

*Соль.* По данным того же источника, себестоимость южной соли представлялась в нижеследующем виде.

Славянская выварочная соль.		Каменная соль	
Статьи расхода.	Коп. с пуда.	Статьи расхода.	Коп. с пуда.
Рассол . . . . .	0,42	Добыча соли и под'ем . . . . .	1,30
Уголь . . . . .	4,84	(раб. сила, взрывч. и разн. материал.)	
Маш. и ремонт . . . . .	0,76	Помол соли . . . . .	0,80
Служ. и рабоч. . . . .	2,64	Откачка воды . . . . .	0,15
Госуд. и общ. сборы . . . . .	0,49	Паровые котлы . . . . .	0,20
Страховка . . . . .	0,14	(раб. сила и ремонт)	
Наборка и погрузка . . . . .	0,45	Содержание железнод. веток . . . . .	0,20
Общ. расх. конт. т-ва . . . . .	0,61	Нагрузка и расходы экспедиции . . . . .	0,31
Агентам по продаже соли . . . . .	0,41	Общее содержание рудничн. зданий и квартир . . . . .	0,48
Разн. расходы . . . . .	0,66	(ремонт, отопл., освещ.)	
Погаш. капитала . . . . .	1,00	Медицинск. помощь . . . . .	0,12
		Школы и церкви . . . . .	0,05
		Госуд. и земск. налоги . . . . .	0,66
		Страхование имущества . . . . .	0,05
		Аренда земель . . . . .	0,15
		Админ. и общ. расходы . . . . .	0,78
		Комиссия и расх. по продаже . . . . .	0,80
	12,42		6,05

Эти таблицы также отличаются явной недостаточностью в методологическом отношении. Достаточно указать, что в калькуляции каменной



соли совершенно отсутствует погашение капитала, о чем, впрочем, сделана оговорка автором доклада в конце приводимых им таблиц. Вообще, по методологической четкости и внутренней достоверности относительных величин анализ калькуляции каменного угля представляется наиболее удовлетворительным, почему именно на нем сосредоточено главное внимание в предыдущем изложении.

В заключение настоящей характеристики вопросов себестоимости необходимо остановиться на некоторых элементах ее, которые имели значение в развитии южной горной и горнозаводской промышленности и являются некоторые существенные моменты этого развития.

Здесь прежде всего надлежит упомянуть о вопросе о налогах.

Величина налогов, приходящаяся на 1 пуд каменного угля, была охарактеризована в предыдущем изложении. Проблема обложения южной горной промышленности сосредоточивалась, преимущественно, на трех видах обложения: промысловом налоге, гербовом сборе и земских налогах.

В этой области, кроме общих вопросов, характерных для всей промышленности, имелись еще и специфические вопросы, вытекающие из особенностей горной промышленности. При теоретическом анализе, все эти вопросы сводились к факту особенного характера дохода в горной промышленности.

Этот доход от полезных ископаемых сводился, в сущности говоря, к распродаже имущества, заключающегося в недрах, и потому вопрос об обложении этого дохода заслуживал особенной постановки.

Особенного обострения этот вопрос достиг в области земского обложения горнопромышленных предприятий юга России. Вообще говоря, в грубом схематическом изображении мы имеем три типа земского обложения на горнопромышленном юге: 1) обложение по типу бахмутского земства, исходящее из фактических отправок минерального топлива на рынок по железным дорогам; путем перемножения числа отправленных пудов на цену одного пуда (более или менее условный коэффициент) получается подлежащая обложению величина. Эта система, незаконная по существу, но очень удобная по своей простоте, очень долго держалась в практике обложения каменноугольных копей Бахмутского уезда; 2) система Славяносербского земства, где в центре оценки было определение стоимости зданий и сооружений; 3) система земского обложения железнодорожных предприятий, построенная на сложном учете того момента, о котором было сказано выше (исчезновение имущества—недр—в процессе полезной работы горнопромышленного предприятия).

Борьба горнопромышленных с'ездов с земствами горнопромышленного юга сводилась не столько к тому, что горнопромышленники выработали свою обоснованную систему земского обложения, сколько в оспаривании отдельных земских смет, пользуясь, главным образом, принципом „уравнительности“ земского обложения и доказывая нарушения этого принципа в каждом отдельном случае, что, впрочем, было нетрудно доказать, т. к. принятые земствами условные оценки земель (особенно, помещичьих) были



далеко ниже действительной их стоимости, что при раскладочной системе земского обложения очень чувствительно отражалось на взимании земских сборов именно с промышленных объектов.

Нельзя сказать, чтобы эта борьба нашей буржуазии, в лице горнопромышленников, с нашими аграриями, в лице земств, была победоносна для горнопромышленников. Пестрая сеть сенатских решений по вопросам земского обложения отличалась гуманностью и нередко противоречивостью, и вряд ли можно было рассчитывать на серьезные успехи в борьбе с помещичьим земством. Также не привело и не могло привести к положительным результатам стремление горнопромышленников ввести в это дело момент возмездности (т. е. направления земских мероприятий в пользу горной промышленности, в соответствии с величиной платимых ими земских сборов), или намерение установить более активную работу на земских собраниях со стороны представителей, связанных с горной промышленностью и представляющих ее интересы.

При такой обстановке данного вопроса в конце концов должна возникнуть мысль (и соответствующий проект, действительно, был выработан) о том, чтобы построить земское обложение по принципу дополнительного обложения к государственным налогам с промышленности \*), что фактически выводило горную промышленность из специальной налоговой юрисдикции земства и давало возможность горнопромышленникам перенести спор в область общей борьбы за понижение налогов, а здесь горнопромышленники чувствовали себя сильнее, чем в области местной борьбы с земством.

В некоторой связи с только что изложенным вопросом стоит земельная проблема в горнодобывающей промышленности: указанный выше особый характер дохода в горной промышленности и специфические условия горно-земельных отношений стоят в непосредственной связи с особенностями структуры горной промышленности Донецкого Бассейна. Основной факт, имеющий решающее значение в определении позиции этого вопроса, сводится к тому, что (по данным 1912 года) из общей площади земли, занятой каменноугольными и антрацитовыми предприятиями Донецкого Бассейна, 44,27% составили собственность предприятий, 53,8% находились у них в аренде и 1,93% являются войсковой землей, находившейся в распоряжении рудников, расположенных в Области Войска Донского. Отсюда видно, что горнопромышленники — собственники и горнопромышленники — арендаторы земли делились почти поровну, правда, с заметным преобладанием вторых, но все же не столь значительным, чтобы поставить вопрос о праве на недра в смысле принципа горной свободы. Даже наоборот, когда в конце девяностых годов в печать проникли сведения о каких-то предложениях правительства в этом смысле, XXII Съезд горнопромышленников юга России (1897 г.) очень встревожился и ходатайствовал перед правительством о передаче на заключение Съезда всех проектов, касающихся этого вопроса.

\*) *Principe centimes additionelles.*



Лишь после первой революции, в середине девятисотых годов, когда „вольнолюбивые мечты“ захватили и южные горнопромышленные С'езды, в эпоху банкетов и адресов\*), состоялись резолюции представительных органов частных горнопромышленников в смысле, близком к признанию принципа горной свободы, но очень скоро возобладали настроения священного принципа права собственности, и все эти резолюции были сведены на нет.

Таким образом, единственным актуальным вопросом в области горноземельных отношений являлись вопросы арендного права. Требования долгосрочной аренды были высказаны еще на VII С'езде горнопромышленников юга России (1882 г.) и были повторены на XIII и XXIV С'ездах горнопромышленников юга России (1888 г. и 1891 г.).

Постановка на очередь вопроса об аграрной реформе в 1905 году, известное решение Сената по делу Кожина, рассматривающее горноземельные отношения, как куплю—продажу движимости, позднейшая конструкция этих отношений, как своеобразного вещного права—все это стимулировало разработку вопросов горноземельного и арендного права на С'ездах горнопромышленников юга России и в Совете С'ездов. Однако, эта работа носила, по преимуществу, литературный характер и не оставила особенно заметного следа в истории южной горнопромышленности. Приближение окончания срока арендных договоров на некоторые предприятия и то тяжелое положение, в которое попали некоторые горнопромышленники-евреи, владеющие рудниками на арендном праве, в связи с трактованием отношений между ними и собственниками земли по типу отношений вещного права—все это обещало сделать данную проблему в высшей степени актуальной. Однако, наступившая война и революция помешали этому вопросу развернуться во всем его значении, т. ч. в общем он не играл особенно заметной роли в фактическом развитии нашей южной горной промышленности.

То же самое следует сказать относительно другого вопроса, тесно связанного также со специфическими особенностями южной горной промышленности,—*вопроса о специальном горнопромышленном кредите.*

Этот вопрос, как уже было указано в первом томе настоящей работы, возник еще на первом С'езде горнопромышленников юга России в 1874 г. в форме проекта общества взаимного кредита. После неудачной попытки осуществления этой идеи в виде „Общества взаимного кредита горнопромышленников юга России“ (о чем было сказано выше), на XXIV С'езде горнопромышленников юга России в 1899 г. была выдвинута идея специального горнопромышленного Банка, проект которого и был принят XXV С'ездом горнопромышленников юга России по докладу г-на инж. А. А. Ауэрбаха.

\*) В эту пору один из адресов в обычной для того времени редакции был разработан и в Совете С'езда горнопромышленников юга России. Однако, при представлении этого адреса, г-н инж. Авдаков настолько искажал его смысл, что в результате представления этого оппозиционного адреса получалась высочайшая благодарность за нерасположенность к чувству.



Однако, проект этот не был осуществлен, и фактически южная горная промышленность пользовалась услугами общих кредитных учреждений

Предыдущее, крайне схематическое и беглое изложение, конечно, ни в какой мере не исчерпало богатого содержания таких сложных вопросов, как налоговое обложение, отношение к земствам, горно-земельное и арендное право и т. п. Полная характеристика этих проблем, конечно, потребовала бы неизмеримо больше места и совершенно вывела бы меня из того объема работы, который был мне предоставлен. Поэтому я принужден был ограничиться трактованием всех этих вопросов лишь в конце главы, посвященной анализу издержек производства, установив лишь место, занимаемое всеми этими вопросами в общей эволюции горной и горнозаводской промышленности юга России.

## ГЛАВА СЕДЬМАЯ.

### Рынок.

Все предыдущее изложение, на всем протяжении настоящей работы, свидетельствует о том исключительном значении, которое имеет проблема рынка в нашей горной и горнозаводской промышленности.

Таким образом, вопросы рынка и сбыта могут считаться непременно присутствующими при изложении любой темы, касающейся нашего горно-промышленного юга.

Ввиду этого, задачей настоящей главы будет систематическая цифровая характеристика вопросов рынка, сбыта, потребителей, цен, условий размещения товара на рынке \*) и т. п., причем в рамки этой статистической характеристики будут введены те вопросы структурного анализа, которые отчасти были предметом нашего внимания в предыдущем изложении.

По данному вопросу мы располагаем чрезвычайно богатым и интересным материалом в изданиях харьковского комитета по регулированию железнодорожных перевозок горнозаводских грузов, прежде всего—в ежегодных отчетах этого комитета.

Харьковский Горнозаводский Комитет, являясь непосредственным приемником Комиссии выборных Съездов горнопромышленников юга России, сохранил в значительной степени те же основные формы, которые были приняты этой Комиссией в самом начале ее функционирования и прежде всего—принцип поименного включения в таблицы отправителей, достаточно подробного обозначения получателей, указания станций отправления и назначения горнозаводских грузов.

Эти таблицы публиковались, постепенно расширяясь и совершенствуясь, сопровождаясь комбинационными таблицами, графиками, текстом и т. п. Можно без преувеличения сказать, что столь богатого материала, который мы находим в ежегодных отчетах Харьковского Горнозаводского Комитета, не знает даже заграничная статистика.

\*) В т. ч. прежде всего и главным образом—вопрос о железнодорожных тарифах и об условиях перевозки грузов по железным дорогам.



К сожалению, полное овладение этим материалом в размерах, необходимых для научного экономического анализа, затрудняется в значительной степени тем, что далеко не весь материал изложен в виде комбинационных таблиц, между тем их построение, конечно, превышает силы одного человека и должно стать работой целого аппарата. Вот почему в последующем изложении нам придется в огромном большинстве случаев оставаться в рамках тех комбинационных разработок, которые мы находим в уже готовом виде в отчетах Харьковского Горнозаводского Комитета.

Характеризуя вопрос, мы прежде всего будем давать картину его положения непосредственно перед войной, лишь после этого давая очерк его эволюции, п. ч. в противном случае изложение затянулось бы слишком значительно.

Кроме отчетов Харьковского Горнозаводского Комитета, мы будем пользоваться некоторыми другими изданиями, например, сборником Статистического Бюро Совета Съездов горнопромышленников юга России «Количество топлива, потребленного фабриками и заводами в 1908, 1910 и 1911 гг. и цены за 1908 г.» (Харьков, 1911 г.), сводками Е. А. Могилевского в его неоднократно цитированной книге об отношениях горной промышленности и железных дорог, моими «Очерками экономического описания России» и др.

После этих предварительных замечаний, перейдем к характеристике интересующего нас вопроса на фоне общерусской картины потребления топлива.

Начнем нашу характеристику прежде всего с изложения общестатистических данных о потреблении всех видов топлива всеми группами потребителей.

На основании издания Статистического Бюро Совета Съезда горнопромышленников в Юга России „Количество топлива, потребленного фабриками и заводами в 1908, 1910 и 1911 гг. и цены за 1908 г.“, мы можем привести нижеследующие данные.

#### Потребление топлива в Европейской России

(в мил. пудов в переводе на донецкий уголь\*).

	Деревесное топливо	Каменноуг. топливо	Нефтян. топливо	Торф	Солома
Домашнее отопление	3.312,0	165,6	—	165,6	772,8
Промышленность . .	456,8	767,6	220,7	76,6	—
Железн. дороги . .	109,0	380,5	126,4	0,3	—
Речн. пароходства .	19,0	28,0	93,0	—	—
	3.896,8	1.341,7	440,1	242,5	772,8

\*) Принятый при этом коэффициент перевода: 1 пуд. донбровского угля = 0,832 пуд. донецкого, английского = 1,024 пуд., олезовского = 0,825 пуд., уральского = 0,849 пуд., подмосковного = 0,624 пуд., казказского = 0,736 пуд., кокса = 1,107 пуд., дрв. угля = 1,083 пуд., нефт. топлива = 1,387 пуд., торфа = 0,520 пуд., куб. саж. дрв. = 110,4 пуд.



К этому следует присоединить потребление каменного угля на шахтах в Европейской России, что составит (в переводе на донецкий уголь)—136,6 мил. пуд.; потребление донецкого угля морским флотом—около 40 мил. пуд.

Конечно, этот расчет очень приблизителен, но все же довольно близок к действительности \*), как это показывает, между прочим, имеющая методологическое и контрольное значение табличка, напечатанная на стр. 2 цитируемого нами сборника.

Из данных этой таблицы выступает огромное значение древесного топлива в домашнем потреблении, отчасти даже в промышленности.

Существенным моментом, тормозящим распространение древесного топлива, является затрудненность его перевозок: из общего количества 12.000 мил. пуд. дров, потребляемых в Европейской России, перевозилось по железным дорогам и водным путям не более 750 мил. пуд. для потребления крупнейших городов, для промышленности и железных дорог. Потребление нефтяного топлива играет значительно меньшую роль, сравнительно с твердым минеральным топливом, наконец, торф стоит значительно ниже нефтяного топлива.

Таково соотношение разных видов топлива с точки зрения статической В динамической характеристике вопроса цитируемый нами сборник приводит нижеследующую таблицу (стр. 2).

#### Потребление топлива для промышленных целей

(мил. пуд., в переводе на каменный уголь).

Г о д ы	Древесное топливо	Каменный уголь	Нефтян. топливо	Торф
1892 . . . . .	469,7	483,8	168,2	42,6
1900 . . . . .	482,5	756,3	382,8	81,2
1908 . . . . .	495,6	1.128,6	311,2	63,6

Эта таблица свидетельствует о почти стационарном состоянии древесного топлива и о росте обоих видов минерального топлива, твердого и жидкого, причем твердое минеральное топливо обнаруживает все же более значительную динамику по сравнению с жидким минеральным топливом.

Конечно, разбираемые нами виды топлива имеют неодинаковое значение для различных районов и для различных видов промышленности. По этому вопросу разбираемый нами сборник Статистического Бюро Совета Съезда Горнопромышленников Юга России приводит нижеследующие таблицы.

\*) Кроме древесного топлива для домашнего потребления.



**Промышленное потребление топлива в 1908 году**  
(мил. пуд., в переводе на кам. уголь).

Р а й о н ы	Каменно- угольн. топливо	Древесн. топливо	Нефть и мазут	Торф	Всего
Южный район . . . . .	326,8	3,6	2,2	0,4	333,0
Моск. центр. район . . . . .	37,8	115,9	61,8	38,6	254,1
Польский район . . . . .	194,0	11,2	0,2	15,0	220,4
Уральский район . . . . .	15,3	160,6	4,3	9,4	189,6
Прибалтийский район . . . . .	121,1	36,8	4,9	3,0	165,8
Южный Кавказ . . . . .	0,8	0,6	127,2	—	128,6
Юго-Западн. район . . . . .	31,2	29,6	0,3	0,9	62,0
Средне-Черноз. район . . . . .	23,5	30,0	2,4	5,7	61,6
Полесский район . . . . .	2,5	32,2	—	1,9	36,6
Средне-Поволжский район . . . . .	5,8	13,6	12,0	0,9	37,3
Северный Кавказ . . . . .	3,7	0,5	2,8	—	7,0
Северный район . . . . .	—	5,6	—	0,2	5,8
Юго-Восточный район . . . . .	—	0,4	1,2	—	1,6
Итого по Европ. России . . . . .	767,6	456,8	220,7	76,6	1521,9
Сибирь . . . . .	2,6	14,1	—	—	16,7
Средняя Азия . . . . .	1,9	1,8	1,2	—	4,6

Интересно отметить, по данным этой таблицы, преобладающую роль каменноугольного топлива именно в южном, а затем в польском промышленном районе, между тем как в московском центральном районе преобладающее значение имеет древесное топливо, а за ним — нефть и торф, в других районах не играющие сколько-нибудь существенной роли (за исключением нефти в районе Южного Кавказа).

**Потребление топлива в промышленности по группам производств в 1908 г.**  
(мил. пуд. в переводе на кам. уголь).

	Каменный уголь	Коко	Дрова	Древ. уголь и мазут	Нефть	Торф	Всего
I. Обработка хлопка . . . . .	53,9	0,1	40,4	0,4	32,8	24,0	151,7
II. „ шерсти . . . . .	26,7	—	12,0	—	3,9	7,0	49,7
III. „ шелка . . . . .	0,5	—	0,8	—	1,9	0,4	3,7
IV. „ льна и проч. вол. веществ. . . . .	5,7	—	9,7	—	1,6	1,3	18,4
V. Произв. предм. одежды . . . . .	4,4	—	0,6	—	0,9	0,1	6,1
VI. Бумажн. и полигр. произв. . . . .	26,4	0,6	25,2	—	2,9	1,8	56,1
VII. Обработка дерева . . . . .	1,8	—	4,2	—	0,2	0,1	6,4
VIII. Выплавка и обработка металла . . . . .	210,5	158,8	92,6	79,5	23,5	8,9	603,9
IX. Обработ. минер. веществ . . . . .	50,7	0,3	60,4	—	2,7	9,7	123,8
X. Обработ. животн. продуктов . . . . .	8,5	—	6,0	—	2,3	0,2	17,2

	Каменный уголь	Кокс	Дрова	Древ. уголь и мазут	Нефть	Торф	Всего
XI. А. Обраб. питательн. и вкусов. веществ. . . . .	32,4	0,4	17,5	0,3	9,4	2,6	62,7
XI. Б. Произв. спиртн. нап., сахара и табака . . . . .	86,8	1,5	94,2	1,4	6,3	18,2	208,5
XII. Произв. химич. продукт. . .	48,8	6,6	8,2	0,3	7,1	1,9	73,0
XIII. Обраб. нефти, электрич. энергии и др. . . . .	11,8	—	2,7	—	125,5	—	140,2
	599,2	168,5	374,7	82,1	220,7	76,6	1521,9

Около 52 проц. всего твердого минерального топлива, потребленного русской промышленностью в 1908 году, приходится на VIII группу — выплавка и обработка металлов.

Древесное топливо потребляется, преимущественно, предприятиями VIII группы — выплавка и обработка металлов, конечно, на Урале, потому что эта же группа южных предприятий отличается максимальным потреблением именно минерального топлива; затем, древесное топливо имеет значительное применение в XI и IX группах производств, после чего уже идут предприятия по обработке хлопка, которые все же потребляют преимущественно и больше всего каменноугольное топливо, далее дрова, нефть и торф; торф, как топливо, имеет самое крупное применение именно в предприятиях по переработке хлопка.

В разбираемом нами сборнике Статистического Бюро Совета Съезда горнопромышленников Юга России содержится попытка получить картину динамики потребления топлива на протяжении 1908—1911 г.г. Эта попытка имеет несомненное экономическое значение, потому что за этот промежуток времени намечалось несомненное повышение экономической конъюнктуры.

Эти данные заключаются в нижеследующей таблице:

	Действит. промышл. потр. топлива в 1908 г.	Вероятный размер пром. потребл. в 1911 г.	Увеличение 1911 г. про- тив 1908 г.
Каменный уголь мил. пуд. . . .	595,0	827,0	222,0
Кокс " " . . . . .	152,0	220,4	78,4
Нефть " " . . . . .	159,0	189,2	30,2
Уголь древесн. " " . . . . .	75,2	90,2	15,0
Дрова тыс. куб. саж. . . . .	3,257	3,778	521
Торф " " " . . . . .	565	139	—

Указанное выше промышленное оживление рассматриваемого нами периода времени вызвало повышение потребления топлива на 32 процента. Более всего возросло при этом потребление каменного угля и кокса, особенно в южном районе, где на протяжении 1908—1911 г. г. прирост потребления каменноугольного топлива составил 61 проц., кокса—47 процентов, нефти—188 проц., дров—119 проц., при общем возрастании потребления всех видов топлива на 55 проц.



Особенно интересным в этой таблице представляется возрастание потребления нефти, которая т. о. усиленно конкурирует с каменным углем на самой территории южного района.

После этой общей характеристики перейдем к анализу данных, непосредственно касающихся каменноугольного топлива именно Донецкого Бассейна.

Здесь прежде всего необходимо отметить, что основным источником при изучении данного вопроса являются отчеты Харьковского Горнозаводского и порайонного Комитетов. Эти отчеты (особенно, Горнозаводского Комитета), издававшиеся из года в год, приблизительно, по одинаковой программе, дают единственный в своем роде материал не только среди русских, но даже и среди заграничных статистических изданий.

Обилие и разнообразие этого материала позволяют посвятить его разработке целые томы, а не одну лишь главу, как это доступно мне в настоящей книге. Поэтому я принужден ограничиться лишь самым существенным, главным образом характеризую итоги вопроса в его предвоенных очертаниях, и лишь в самых общих и основных чертах излагаю моменты эволюции.

Роль горнозаводских товаров в общем товарообороте района (поскольку этот товарооборот выявляется в железнодорожных перевозках) видна из следующей таблицы. \*)

Погружено в тысячах пудов:

Г О Д Ы		Хлеб	Минер. топ.	Керос. и нефть	Длинный лес	Остаточ. лес	Соль	Ост. грузы	Крупн. рогат. скот	Всех грузов
Екатери- н. ж. д. дор.	1912	66.565	877.878	463	16.285	8.674	418	702.441	1.462	1.674.186
	1911	81.047	81.253	256	15.869	10.184	416	621.879	1.143	1.543.325
	1910	97.132	670.444	191	12.860	14.089	341	515.948	725	1.311.728
	1909	80.868	706.758	85	14.702	16.237	301	488.129	66	1.307.740
Южн. ж. е. д. дор.	1912	123.192	64.778	871	11.209	7.055	41.811	322.090	2.450	573.466
	1911	152.851	57.739	706	14.404	7.236	42.079	303.350	2.321	580.686
	1910	138.392	50.219	437	12.677	5.914	39.628	368.843	1.843	517.995
	1909	131.878	30.410	352	11.319	5.463	39.378	208.376	1.937	449.113

\*) „Отчет Харьковского порайонного Комитета по регулированию массовых перевозок грузов по железным дорогам“. Харьков, 1913 г., стр. 83.

Г О Д Ы	Хлеб	Минер. топ.	Керос. и нефть	Длинный лес	Остаточ. лес	Соль	Ост. грузы	Крупн. рогат. скот	Всех грузов	
Моск.-Киевс- Ворон. ж. д. (широкая колея)	1912	47.036	1.497	29	21.597	28.351	301	127.785	2.412	229.008
	1911	50.589	1.131	50	24.148	27.496	427	125.115	1.911	230.866
	1910	35.415	777	35	20.585	26.588	588	114.633	1.987	200.608
	1909	33.429	1.489	93	17.402	28.090	510	84.989	2.042	168.044
Северо- Донецк. жел. дор.	1912	5.638	20.809	24	—	834	17	25.311	48	52.681
	1911	1.953	0,1	2	—	143	6	5.357	11	7.472
Белгород-Сумск. жел. дор.	1912	2.286	253	39	60	137	1	6.285	109	9.170
	1911	2.812	216	37	119	583	1	8.571	132	12.472
	1910	1.511	126	31	208	393	3	9.068	99	11.429
	1909	1.833	120	17	89	143	2	7.163	148	9.515

Наиболее мощный железнодорожный массив—Екатерининская железная дорога—носит определенный «углевозный» характер: в массе ее перевозок большая половина принадлежит грузам минерального топлива.

Тем же характером (но в несколько меньшей степени, чем Екатерининская жел. дор.) отличается (по данным 1912 г.) Северо-Донецкая ж. д.

Однако, обе эти железнодорожные магистрали, обслуживающие рынок минеральным топливом, существенно отличаются друг от друга по характеру своей работы. Так, на Екатерининской ж. д. преобладающее значение имеет обслуживание потребностей местной промышленности и работа по вывозу грузов из Донецкого Бассейна (42,2% и 42,9% общего итога вывоза), в то время, как Северо-Донецкая жел. дорога имеет, преимущественно, транзитное значение: ее транзитные грузы составляют 76,3% общей массы перевозок всех грузов по этой дороге.

В нижеследующей таблице приведена характеристика распределения горных и горнозаводских грузов юга России по отдельным их видам за тот же промежуток времени. \*)

\*) Эта таблица заимствована из „Отчета“ Харьковского Горнозаводского Комитета за 1912 г., стр. 31. При сопоставлении итогов этой и предыдущей таблицы необходимо иметь в виду, что районы Горнозаводского и Порайовного Комитетов не совпадали, а именно: в Харьковскому порайовному Комитету принадлежали дороги Екатерининская, Южные, Белгород-Сумская, Московско-Киево-Воронезская и Северо-Донецкая, район Харьковского Горнозаводского Комитета включал железные дороги Екатерининскую, Южные, Юго-Восточные и Северо-Донецкую.



Годы	Манер. топл.	Руда	Флюсы	Соли	Чугун	Итого	ИЗ НИХ				
							По Екат. ж. д.	По Южв. ж. д.	По Юго- Вост. ж. д.	По Сев.- Дон. ж. д.	По Сев.- Дон. ж. д.
							М и л л и о н ы п у х о в.				
1912	1.039,5	362,8	80,2	36,3	38,8	1.557,6	1.342,0	124,1	69,9	21,6	
1911	940,4	316,8	68,9	37,0	38,9	1.402,0	1.227,2	111,7	62,9	0,2	
1910	787,3	270,3	52,8	34,6	39,8	1.184,8	1.032,7	102,2	49,9	—	
1909	830,7	246,8	50,4	34,1	38,3	1.190,3	1.029,3	109,7	51,3	—	
1908	855,4	225,5	48,9	33,9	40,7	1.204,4	1.027,7	110,1	66,6	—	
1907	825,1	262,1	47,0	31,3	42,0	1.207,5	1.031,9	114,4	61,2	—	
1906	703,1	236,5	39,7	32,7	34,1	1.046,1	881,6	113,5	51,0	—	
1905	553,9	173,3	31,3	25,8	30,2	814,5	677,1	98,0	39,4	—	
1904	583,1	217,3	43,0	30,0	34,4	907,8	760,3	109,8	37,7	—	
1903	554,2	172,3	29,0	31,8	30,9	818,2	678,8	103,2	36,2	—	

Район Екатерининской железной дороги давал в 1912 году 86,7% общей суммы вывоза горнозаводских грузов.

Грузы каменноугольного топлива составляют в общей массе грузов свыше 77%. Таким образом, и по признаку железнодорожных перевозок горнопромышленный юг носит, по преимуществу, каменноугольный характер.

Значение каменноугольных грузов в общей массе горных и горнозаводских грузов сказывается также при рассмотрении данного вопроса в динамическом разрезе: на протяжении 1903—1912 г.г., к которым относятся данные вышеприведенной таблицы, прирост перевозок грузов минерального топлива составил 87,6%, очень близко к среднему проценту прироста всех горных и горнозаводских грузов на протяжении указанного периода времени.

Перевозки каменноугольных грузов, по отчетам Харьковского Горнозаводского Комитета, представлены четырьмя категориями грузов: каменный уголь, кокс, антрацит, брикеты.

Среди этих четырех видов твердого минерального топлива статически преобладающее, но динамически падающее значение имеют каменноугольные грузы, как это видно из нижеследующей таблицы (см. стр. 148).

Грузы кокса и, особенно, антрацита показывают значительно большее возрастание, сравнительно с грузами каменного угля.

Отмечая это обстоятельство, отчет Харьковского Горнозаводского Комитета подчеркивает: \*)

для антрацита рост вывоза находится в зависимости от роста потребления населением городов, а также, главным образом, от замены нефти, ввиду значительного роста цен на нее, вследствие недостатка.

\*) См. „Отчет по вывозу минерального топлива, руды, флюсов соли и чугуна из горнозаводского района юга России за 1912 год“. Изд. Харьковского Горнозаводского Комитета, Харьков, 1913 г., стр. 34.

Перевезено по железным дорогам:

г о д ы	В т о м ч и с л о								
	Уголь	Кокс	Антрацит	Брикеты	Итого	по Екаг. ж. д.	Южн.	Юго- Вост.	Сев.-Дон.
	М и л л и о н ы п у л о в.								
1912 . . . . .	699,5	135,1	198,5	6,4	1.039,5	873,6	77,1	68,2	20,6
1911 . . . . .	657,2	118,7	167,2	2,3	940,4	815,0	63,8	61,4	0,2
1910 . . . . .	562,4	87,1	130,8	7,0	787,3	680,9	56,8	49,6	—
1909 . . . . .	602,3	84,5	132,9	11,0	830,7	715,8	63,7	51,2	—
1908 . . . . .	619,5	87,8	135,2	12,9	855,4	728,1	61,1	6,2	—
1907 . . . . .	626,4	80,0	110,6	8,1	825,1	696,4	67,5	1,2	—
1906 . . . . .	536,0	74,0	88,7	4,4	703,1	585,6	66,5	51,0	—
1905 . . . . .	415,8	69,5	68,6	—	553,9	458,4	56,1	39,4	—
1904 . . . . .	440,1	74,0	69,0	—	583,1	483,5	61,9	37,7	—
1903 . . . . .	436,4	52,9	64,9	—	554,2	460,0	58,0	36,2	—
1912 г. более 1903 г. .	263,1	82,2	133,6	—	485,3	413,6	19,1	32,0	—
или в 0/100 . . . . .	60,3	155,4	205,8	—	87,6	89,9	32,9	88,4	—

Этот момент (на котором еще придется остановиться в последующем изложении) выдвинул быстрый рост антрацитового района, как это видно из данных нижеследующей таблицы, напечатанной на стр. 35 цитированного нами отчета Харьковского Горнозаводского Комитета.

Вывоз минерального топлива Донецкого Бассейна по районам отправления.

ГОДЫ	М и л л и о н ы п у д о в.											Юго-Вост. жел. дор.			
	Сев.-Дон. жел. дор.	Южн. ж. д.	Горловск.	Мухометов.	Мариуп.	Авдеевск.	Алмазн.	Луганск.	Лисач.	Звер. и Чистяк.	Угль	Антрац.	Брикеты	Итого	Всего
1912 . .	20,6	77,1	137,9	170,1	146,5	2,7	187,7	59,7	28,4	140,6	8,9	58,0	1,3	68,1	1039,5
1911 . .	0,2	63,8	130,3	156,2	137,5	0,6	197,7	56,6	22,8	113,3	7,0	53,8	0,6	61,4	940,4
1910 . .	—	56,8	118,1	126,3	115,6	0,7	161,9	51,4	18,0	88,9	7,6	42,0	—	49,6	787,3
1909 . .	—	63,7	126,6	137,3	116,7	1,3	165,2	62,4	17,5	88,8	7,1	44,1	—	51,2	830,7
1908 . .	—	61,1	128,8	124,0	121,6	1,5	179,4	74,6	20,1	78,1	9,1	57,1	—	66,2	855,4
1907 . .	—	67,5	138,2	119,8	107,3	2,5	168,3	78,6	24,4	57,3	7,9	53,3	—	61,2	825,1
1906 . .	—	66,5	118,6	98,9	94,5	1,0	143,7	61,9	23,6	43,4	5,7	45,3	—	51,0	703,1
1905 . .	—	56,2	96,1	82,8	77,6	0,5	113,8	40,7	15,5	31,3	2,1	37,3	—	39,4	553,9
1904 . .	—	61,9	111,7	83,4	76,1	1,1	125,6	38,9	14,8	31,9	0,6	37,1	—	37,7	583,1
1903 . .	—	58,1	116,9	78,5	71,8	1,3	118,4	30,1	13,9	29,0	0,3	35,9	—	36,2	554,2
1912 г. против 1903 г.	20,6	19,0	21,0	19,6	74,7	1,4	69,3	29,6	14,5	111,6	8,6	22,1	1,3	32,0	485,3
%/о/о . .	—	32,7	18,0	116,7	104,0	107,7	58,5	98,3	104,3	385,0	—	61,6	—	88,4	87,0



Эта таблица свидетельствует о том, что наибольшее значение среди районов отправления твердого минерального топлива Донецкого Бассейна имеет Алмазненский район, отправка которого составляла 18,1 % общей суммы минерального топлива, отправленного из всех районов Донецкого Бассейна в 1912 г. Необходимо заметить, однако, что роль Алмазненского района на протяжении указанного десятилетия обнаруживает определенную тенденцию к уменьшению, составляя 21,4 % общей суммы отправки в 1903 г.

Конечно, отчасти это объясняется тем, что с проведением Северо-Донецкой железной дороги часть отправок перешла на эту дорогу, показанную в нашей таблице отдельно, но при всем том представляется совершенно несомненным, что в последнее время перед войной 1914 года произошел сдвиг в соотношении между каменноугольными и антрацитовыми районами, в пользу именно вторых, представленных в таблице Зверевским и Чистяковским районами. Отправки из этих районов за указанное в таблице десятилетие увеличились на 385 % — значительно выше соответствующих цифр по другим районам, причем отправка Зверевского и Чистяковского районов составляла 5,2 % в 1903 г. и 13,5 % в 1912 году, в то время, как отправки из прочих районов (за исключением Мушкетовского) понизили за этот период времени свое процентное участие в общей массе железнодорожных перевозок каменноугольных грузов.

Этот процесс завоевания русского рынка донецким антрацитом чрезвычайно интересен и ближайшим образом может быть вскрыт путем анализа потребителей донецкого минерального топлива.

Основные данные о получении донецкого минерального топлива главнейшими группами потребителей приведены в нижеследующей таблице:

Вывоз минерального топлива Донецкого Бассейна по потребителям.

	1912 год	1911 год	1910 год	1909 год	1908 год	1907 год	1906 год	1905 год	1904 год	1903 год
	М и л л и о н ы п у д о в									
Железные дороги .	289,6	262,0	220,7	291,4	318,2	319,7	247,1	163,9	178,9	175,8
Металлург. заводы	233,0	202,8	166,4	561,7	156,7	153,3	145,6	141,8	146,0	120,4
Сахарные "	64,5	66,1	54,9	42,2	40,1	57,8	53,5	39,0	34,6	41,9
Передельные "	35,5	34,4	27,7	25,2	26,5	25,2	22,5	21,7	22,1	24,9
Фабрики . . . .	106,0	93,3	81,9	73,8	73,7	71,1	54,6	39,8	42,4	36,9
Пароходства . . .	43,3	40,0	40,8	43,7	41,5	34,2	29,3	26,5	32,6	32,2
Соляные заводы .	5,9	6,1	6,2	5,9	5,8	5,3	5,7	4,7	5,0	5,2
Газовые "	5,2	5,6	5,4	4,8	4,9	3,7	3,7	2,2	3,4	4,3
Частные потребб. .	246,5	228,3	182,4	186,6	187,5	157,1	140,9	114,1	117,5	111,9
За границу . . .	10,0	1,8	0,9	0,4	0,5	2,4	0,2	0,2	0,6	0,7
ИТОГО .	1.039,5	910,4	787,3	830,7	855,4	825,1	703,1	533,9	588,1	554,2

Эта таблица прежде всего дает цифровую иллюстрацию того факта, о котором неоднократно приходилось говорить в предыдущем изложении:



факта преимущественного значения т. н. «привилегированных» потребителей донецкого минерального топлива—железных дорог и металлургических заводов; их потребление в 1912 году составляло несколько более половины общей массы потребляемого донецкого минерального топлива (50,02%). Однако, в 1903 году участие железных дорог и металлургических заводов в общем потреблении топлива было заметно выше и выражалось цифрой 53,4%.

В то же время те группы потребителей, которые в приведенной выше таблице обозначены, как «фабрики» и «частные потребители» \*), возросли за указанный промежуток времени очень значительно не только в абсолютных цифрах, но и в отношении к общей массе топлива, полученного всеми категориями потребителей: совокупное потребление этих двух групп потребителей составляло 26,8% общей суммы потребления в 1903 г. и 33,8%—в 1912 г.

Это возрастание в значительной степени происходило за счет антрацита \*\*) и обуславливалось расширением рынка сбыта донецкого минерального топлива взамен других видов топлива и прежде всего — нефти.

Так, для группы т. н. «частного потребления» мы имеем следующие данные:

Вывоз минерального топлива Донецкого Бассейна для частных потребителей.

	1912 г.	1903 г.	1912 г. более 1903 г.
	миллионы пудов		
Каменный уголь . .	108,7	61,1	47,6
Кокс . . . . .	5,0	2,5	2,5
Антрацит . . . . .	132,8	48,9	83,9
Брикеты . . . . .	—	—	—
Итого . . .	246,5	112,5	134,0

Потребление антрацита возрастает значительно быстрее, чем потребление каменного угля.

Отчет Харьковского Горнозаводского Комитета, откуда мы заимствуем вышеприводимые данные, приводит интересный расчет (стр. 89) о тех количествах минерального топлива, которые потреблялись фабриками, заводами и т. п. частными потребителями взамен нефти. Получается такая таблица:

в 1906 г. было получено дон. мин. топлива взамен нефти 21,5 мил. п.

1907 г.	40,0	»
1908 г.	42,0	»
1909 г.	32,0	»
1910 г.	26,0	»
1911 г.	30,0	»
1912 г.	40,0	»

\*) К этой категории отнесены отправки на пред'явителя дубликата или на имя комиссионера, а также получение для домашнего отопления, для общественных учреждений; но некоторая часть отправок минерального топлива, адресуемая на пред'явителя дубликата или на имя комиссионера, доставляется и для нужд фабрик и промышленных заведений" (цитируемый "Отчет" Харьк. Гори. Комит., стр. 88).

\*\*) Это явление—преимущественный рост антрацита—наблюдается только в этой группе потребителей; остальные категории потребителей донецкого минерального топлива, особенно железные дороги и металлургические заводы, расширяют свое потребление, преимущественно, за счет каменного угля.



Все эти явления, отмеченные выше — преимущественный рост новых групп потребителей (исключая железные дороги и металлургические заводы), вытеснение углем нефти, интенсивное проникновение на рынок антрацитового топлива — имели своим географическим дополнением и отражением преимущественный рост дальнего (не южного) рынка топлива, однако, при сохранении за южным районом значения преимущественного рынка с точки зрения количественных абсолютных величин.

В этом убеждают данные нижеследующей таблицы \*):

**Перевозки по железным дорогам донецкого минерального топлива.**

Районы потребления	1904 год	1913 год	Увел. в 1913 г. против 1904 г.	%
	миллионы пудов			
1. Южный район (дороги: Екатерин., Юго-Зап., Южн., Бел.-Сумск., Сев.-Дон. Юго-Восточн., Южн. под'ездн. пути) . . . . .	489,3	867,4	378,1	77,3
2. Средняя Россия и Поволжье (дороги: Александр., Моск.-Нижег., Моск.-Курск., Моск. Окр., Сызр.-Вяземск., Северн., Моск.-Каз., Моск.-Киево-Вор., Ряз.-Уральск., Самаро-Златоуст.) . . . . .	53,1	235,7	182,6	343,9
3. Прочие районы . . . . .	40,7	94,1	53,4	131,2
Итого . . . . .	583,1	1.197,2	614,1	105,3

Эта таблица со всей очевидностью выявляет интенсивный рост не южных районов потребления, особенно район Средней России и Поволжья.

Аналогичные выводы можно получить из таблицы Е. А. Могиленского,\*\*) где по интересующему нас вопросу находим нижеследующие данные:

**Потребление донецкого каменного угля по районам России.**

	1905 год		1911 год	
	Количество (тыс. пуд.)	%	Количество (тыс. пуд.)	%
Всего . . . . .	514.663	100	948.588	100
В том числе по главн. районам				
Южн. горнопром. . . . .	282.860	55,0	492.828	52,0
Юго-Западный . . . . .	140.204	27,2	227.084	23,9
Московск. промышл. . . . .	19.455	3,8	51.768	5,5
Белорусско-литовский . . . . .	13.388	2,6	30.186	3,2

Оставляя в стороне другие районы, помещенные в таблицах Е. А. Могиленского, укажем, что все эти данные также свидетельствуют о том, что *донецкое минеральное топливо интенсивно стремилось выйти из ограничен-*

\*) См. мов „Очерки экономического описания России“, стр. 147.

\*\*) „Пол века взаимодействия гори. пром. и жод. дорог“, влож. 6-е. стр. 85 и след.

ных пределов южного горнопромышленного района, подчинить себе дальние рынки России и другие категории потребителей, кроме железных дорог и металлургических заводов.

На этом мы остановимся в характеристике статистического материала, касающегося рынка сбыта донецкого минерального топлива. Конечно, мы не исчерпали в данном случае не только вопроса, но даже и значительной части того материала, который находится в «Отчетах» Харьковского Горнозаводского Комитета. Однако, недостаток места принуждает перейти к другим продуктам горной промышленности.

Железнодорожные перевозки *железной и марганцевой руды* по сортам за десятилетие 1903—1912 г. г. приведены в нижеследующей таблице:\*)

Годы	Марганец							ИТОГО
	Кривор.	Никоп.	Кавк.	Керч.	Донецк.	Корсак Могил.	Серп. Колчедан.	
	М и л л и о н ы п у д о в							
1912 . .	342,8	14,1	2,7	1,3	0,4	—	1,5	362,8
1911 . .	301,7	11,9	1,6	0,2	0,2	—	1,2	316,8
1910 . .	257,4	9,1	2,1	0,8	0,1	—	0,8	270,3
1909 . .	223,8	9,1	1,6	0,1	1,0	0,5	0,7	236,8
1908 . .	213,7	7,9	0,8	0,8	1,3	0,1	0,9	225,5
1907 . .	240,9	15,4	3,7	0,5	1,2	—	0,4	262,1
1906 . .	218,0	12,2	4,0	0,6	1,1	—	0,5	236,4
1905 . .	161,1	5,4	1,7	3,0	2,0	—	—	173,2
1904 . .	205,6	3,8	4,7	1,1	2,1	—	—	217,3
1903 . .	163,1	2,1	2,3	1,4	3,7	—	—	172,6
1912 год сравнит. с 1903 г.	179,7	12,0	0,4	0,1	3,3	—	1,5	190,2
тоже в ‰	110,2	571,4	17,4	7,1	89,2	—	—	109,2

Эта таблица выявляет преимущественное значение Криворожья, при возрастающем (относительно) значении перевозок Никопольской марганцевой руды, остальные районы не имеют сколько-нибудь серьезного значения.

Главнейшее значение на рынке потребителей имеют металлургические заводы юга России, затем — заводы вне юга России и за граница. Соответствующие данные приведены в нижеследующей таблице:

Перевозки руды по железным дорогам (млн. пуд.).

Годы	Общий вывоз	Для метал. зав. юга				Для метал. зав. вне юга				За границу	
		В том числе				В том числе				В том числе	
		Всего	Кривор.	Никоп.	Всего	Криворожск.	Никопольск.	Всего	Кривор.	Никоп.	
1912 г. .	362,8	286,4	273,4	8,9	31,6	31,0	0,6	41,7	37,3	4,4	
1903 г. .	172,6	133,8	124,5	1,9	20,9	20,7	0,2	17,9	17,9	—	

\*) В этой таблице приведены перевозки не только южных руд, но и других руд, перевозимых по дорогам района, в т. ч. кавказской марганцевой руды и заграничного серного колчедана.



Перевозки *флюсового камня* для металлургических заводов развивались в пределах последнего десятилетия т. о.: было перевезено в 1903 году—29,0 мил. пуд., в 1912 году—80,24 мил. пуд.

Заканчивая рыночную характеристику горнозаводских грузов, необходимо коснуться последнего товара из этой категории, о котором имеются сведения в отчетах Горнозаводского Комитета—*чугуна*.

Эти сведения весьма кратки, т. к. перевозки чугуна были подчинены ведению Харьковского Горнозаводского Комитета лишь с 1906 года.

За пятилетие 1908—1912 г. г. эти перевозки развивались т. о.:

1908 год . . . . .	40,5 мил. пуд.
1909 „ . . . . .	38,3 „ „
1910 „ . . . . .	39,8 „ „
1911 „ . . . . .	38,9 „ „
1912 „ . . . . .	38,8 „ „

Перевозки обнаруживают стационарность, «что объясняется увеличением расхода чугуна для переделки на самих же металлургических заводах» (цит. отчет, стр. 174), а отнюдь не падением металлургического производства на юге России, которое, наоборот, обнаруживало в это время все признаки роста, составляя в 1912 году 173,4 мил. пуд. из общей суммы производительности чугуна на всех русских заводах 256,3 мил. пуд.

Любопытным показателем роста нашей металлургической промышленности за этот период времени могут служить нижеследующие данные, заимствованные, нами из Отчета Харьковского Горнозаводского Комитета и содержащие итоги перевозок минерального топлива, руды, флюсов и чугуна для металлургических заводов России.

Вывоз горнозаводских грузов для металлургических заводов.

	млн пуд.	% к общему вывозу горных грузов
1912 г. . . . .	642,9	41,2
1911 г. . . . .	538,0	38,3
1910 г. . . . .	442,3	37,3
1909 г. . . . .	418,1	35,1
1908 г. . . . .	406,5	33,8

Эта таблица свидетельствует о том, какое огромное значение для нашего горнопромышленного юга имеет металлургическая промышленность как потребитель горных и горнозаводских продуктов Донецкого Бассейна. Характеризуя рынок нашей металлургической промышленности, необходимо отметить по отношению к ней то же явление, которое было нами подчер-

кнута выше по отношению к каменноугольной промышленности Донецкого Бассейна: это—экспортный (если можно так выразиться) характер ее работы, стремление выйти за пределы юга России, и создание нового рынка широкого потребления.

Гливиц в неоднократно цитированной выше книге о железной промышленности России дает нежеледующую интересную характеристику наших заводских районов по группам потребителей, ими обслуживаемых.

‰ отношение к общей сумме производства готового железа и стали.

Годы	Рыночный «народный» спрос: торговое железо, балки, проволока и т. п.						Рыночный «народный» и промышленный спрос: листовое, кровельное, универсальное						Железнодорожный казен. спрос: рельсы					
	Юг	Урал	Польша	Центр	Север	Всё Россия	Юг	Урал	Польша	Центр	Север	Всё Россия	Юг	Урал	Польша	Центр	Север	Всё Россия
1882. . . . .	33	56	31	43	21	39	—	36	2	4	7	16	60	7	48	52	24	27
1890. . . . .	20	49	71	38	48	45	2	36	11	7	7	17	54	8	21	—	42	21
1900. . . . .	43	48	58	68	83	53	16	34	28	14	23	22	39	17	0,5	13	1,3	22
1909. . . . .	52	37	78	64	79	54	14	48	16	16	25	23	29	12	—	0,6	—	19
1910. . . . .	56	34	74	59	74	54	16	44	18	17	30	24	23	20	—	0,6	—	16

Эта таблица показывает, что наш горнопромышленный юг, преимущественно перед всеми другими районами России, начал свою промышленную карьеру в области металлургии обслуживанием казенного, железнодорожного потребления (рельсы). Однако, на протяжении того периода, которого касается вышеприведенная таблица, значение этого потребления очень уменьшилось и в 1910 году большую половину производства южных металлургических заводов поглощал спрос «народного», «широкого» потребления\*).

В заключение этой характеристики рынка сбыта украинского металла приведем нижеследующую таблицу, помещенную в книге Гливица о железной промышленности России (стр. 89) и касающуюся отправок металлургического товара Обществом «Продамета», в 1909-10 г., с распределением по районам и по сортам товара. Эти сведения касаются заводов, входящих в синдикат «Продаметы», т.-е. преимущественно, но не исключительно, южных заводов, и не включают данных о чугунах, т. к. этот продукт не входил в договор синдиката «Продамета».

\*) Другими словами, эта таблица подтверждает ту мысль, что украинская металлургия, взращенная на казенном железнодорожном спросе, в процессе своего развития завоевала народный спрос, создала народный рынок (см. мою книгу «Украина», стр. 137).



Отправки «Продаметы» в 1909/10 г. по районам его представительства (пуды).

	Листовое и шаровое железо	Балки и швел- лера	Бандажи и оси	Сортовое же- лезо
Петербургский . . . . .	873062	2067599	228473	2842632
Московский . . . . .	1160887	1970335	283173	4742226
Харьковский . . . . .	567724	420429	133945	2477145
Одесский . . . . .	355759	401514	94853	2703067
Киевский . . . . .	398647	616215	83327	2213500
Ростовский н/Д . . . . .	764340	472854	114710	3100966
Саратовский . . . . .	266678	199216	56328	2368283
Рязанский . . . . .	308991	425214	183857	1631621
Варшавский . . . . .	1396751	1329950	123392	4838112
Бакинский . . . . .	2023662	197378	—	940730
Виленский . . . . .	132773	355141	12069	1600896
Екатеринославский . . . . .	740198	403563	107838	5464562
Нижегородский . . . . .	392438	387282	43412	1146551
Сибирский . . . . .	83201	68701	2578	365532
Ср.-Азиатский . . . . .	53884	16813	2090	475410
Итого . . . . .	9518993	9331916	4470065	36911233

Как показывает эта таблица, главное рыночное значение имеет сор-  
товое железо, притом преимущественно для самого южного района: прежде  
всего Екатеринославского, а затем Ростовского, Одесского, Киевского и  
Харьковского районов. Следующая группа охватывает северо-западные районы  
Варшавский и Виленский и, наконец, Московский и Петербургский районы.

Потребление балок сосредоточено в районах с крупными городскими  
центрами: Петербургском, Московском, Варшавском.

Значительнейшим потребителем листового железа является Бакинский  
район с его нефтяными промыслами: к нему примыкают районы крупного  
промышленного значения: Варшавский, Московский, Петербургский.

Для того, чтобы определить рыночную физиономию металлургического  
юга, сравнительно с другими районами, приведем нижеследующую таблицу  
перевозок разного рода заводских грузов по железным дорогам в 1911 г.  
Эта таблица составлена на основании сведений, разработанных Статисти-  
ческим Бюро Совета Съезда горнопромышленников юга России и приведена  
в моей книге «Очерки экономического описания России», стр. 159.

Перевезено по железным дорогам тыс. пуд.

	Чугун не в деле, жел. и стали полупрод.						Железо и стали, лист. и сорт. и жести					
	Юг	Урал	Моск.	Полесск.	Север.	Итого	Юг	Урал	Замоск.	Полесск.	Север.	Итого
Северный. . . . .	—	—	—	—	—	—	970	163	70	10	6	346
Прибалт. . . . .	6841	3085	386	69	4116	14497	7226	2580	524	3245	3104	16679
Ср.-Азиат. . . . .	—	20	—	—	—	20	199	291	1	—	—	421
Моск. Центр. . . . .	7052	1619	2464	—	1171	12306	9584	2878	5796	838	722	19818
Полесск. . . . .	1296	46	10	11	46	1406	2604	197	156	1644	963	5564
Ср.-Повол. . . . .	5612	214	202	—	60	6088	2942	1580	372	81	—	4975
Ср.-Черноз. . . . .	3384	62	92	1	25	3564	6642	1086	822	244	103	8897
Привисл. . . . .	6993	13	39	10059	389	17493	3900	196	60	15144	319	19619
Юго-Зап. . . . .	737	—	—	—	—	737	5053	892	152	708	65	6870
Южв. . . . .	28099	1562	59	—	88	29808	24011	1323	104	427	121	25986
Уральск. . . . .	247	16955	—	—	64	17266	463	6372	14	1	5	6855
Юго-Вост. . . . .	—	—	—	—	—	—	87	42	2	—	—	131
Сев.-Кавказ. . . . .	268	—	—	—	—	268	4114	346	—	—	3	4463
Южв.-Кавказ. . . . .	337	—	—	—	—	337	3994	108	—	23	—	4125
Всего . . . . .	60866	23576	3252	10140	5959	103793	70916	18054	8073	22365	5411	124819

Если сравнить внутрирайонное и экспортное значение отдельных металлургических районов России, совершенно определенно обнаружится большая «товарность» металлургического юга, сравнительно с Уралом, как это видно из следующей сравнительной таблички.

‰ перевозок в пределы собственного района

	Чугун не в деле, жел. и стальные полупр.	Железо и сталь, лист. и сорт. и жести
Юг . . . . .	46,1	33,8
Урал . . . . .	71,9	35,2

Наша статистико-экономическая характеристика рынков продуктов горной и горнозаводской промышленности должна быть закончена некоторыми сведениями о соляной промышленности.



Сведения по этому вопросу можно найти в обстоятельной работе К. М. Космо-Демьянского «Соляной промысел на Украине и рынок украинской соли» («Экономическая библиотека Центросоюза», Киев, 1919 г.). Украинская соль разделяется на каменную, выварочную и самосадочную. В пределах Донецкого Бассейна находится каменная и выварочная соли, морская же самосадочная соль и территориально, и экономически лежит вне Донецкого Бассейна и потому останется вне нашего рассмотрения, как имеющая совершенно иную народнохозяйственную природу. Ее рынок сбыта и транспортные интересы также отделяют ее от каменной и выварочной соли: достаточно упомянуть, что она совершенно не заинтересована в каменноугольной и антрацитовых промышленности Донецкого Бассейна.

Представители морской самосадочной соли не были членами Съездов горнопромышленников юга России. Наконец, регулирующая деятельность и статистический учет Харьковского Горнозаводск. Комитета тоже не касались самосадочной соли.

Все это позволяет нам ограничить наше изложение лишь каменной и выварочной солью.

Общие итоги железнодорожных перевозок каменной и выварочной соли юга России представлены в нижеследующей таблице.

Погружено (мл. пудов)

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
Каменная	25,7	27,8	27,6	27,7	29,8	27,7	29,9
Выварочная	5,7	6,1	6,5	6,9	7,2	8,6	9,0

При этом необходимо отметить, что железнодорожные перевозки донецкой соли (каменной и выварочной) поглощают значительнейшую часть ее добычи, чего нельзя сказать относительно соли других районов. Об этом свидетельствуют нижеследующие данные, приводимые Космо-Демьянским на стр. 14 его работы, по «Материалам к пересмотру тарифов на перевозку соли» и относящиеся к 1909-му году.

‰ перевозок по ж.д. дор.  
по отношению к добыче

Донецкий район (кам. и вывар. соли)	91—99
Крымский район (самосад. соль)	47—50
Одесский район	57—100

Сведения о районах распространения каменной и выварочной соли юга России мы находим как в отчетах Харьковского Горнозаводского Комитета так и в работе Космо-Демьянского. На стр. 172 отчета Харьковского Горнозаводского Комитета за 1912 год мы находим по интересующему нас вопросу следующую таблицу:

ДОРОГИ НАЗНАЧЕНИЯ	ПОГРУЖЕНО (млн. пуд.)								
	1912 г.			1911 г.			1910 г.		
	Кам.	Выв.	Итого	Кам.	Выв.	Итого	Кам.	Выв.	Итого
Екатерининская . . . . .	6,6	0,6	7,2	9,9	0,7	10,6	10,2	0,6	10,8
Привислинские . . . . .	2,7	0,9	3,6	2,8	0,8	3,6	2,7	0,8	3,5
Южные . . . . .	2,9	1,0	3,9	3,1	0,8	3,9	2,4	0,8	3,2
Юго-Восточные . . . . .	2,2	0,3	2,5	2,1	0,2	2,3	2,1	0,2	2,3
М. Киево-Воронежск. . . . .	1,7	0,5	2,2	1,8	0,4	2,2	1,6	0,4	2,0
Юго-Западные . . . . .	1,6	0,6	2,2	1,7	0,6	2,3	1,5	0,5	2,0
Итого . . . . .	17,7	3,9	21,6	21,4	3,5	24,9	20,5	3,3	23,8
Что составляет % к обще- му вывозу . . . . .	64,1	45,3	59,6	71,8	48,6	67,3	74,0	47,8	68,8
На остальные дороги вы- воза . . . . .	10,0	4,7	14,7	8,4	3,7	12,1	7,2	3,6	10,8
Что составляет % к обще- му вывозу . . . . .	35,9	54,7	40,4	28,2	51,4	32,7	26,0	52,2	31,2
Итого . . . . .	27,7	8,6	36,3	29,8	7,2	37,0	27,7	6,9	34,6

Более детальные сведения о районах распространения соли можно найти в приведенной выше работе Космо-Демьянского. Отсылая интересующихся к табл. 16 его книги, мы приведем из этой таблицы лишь главнейшие сведения, касающиеся каменной и выварочной соли юга России.

Перевозки южно-русской соли по железн. дор. (тыс. пуд.).

	1913 г.		1912 г.	
	Кам. соль	Выв. соль	Кам. соль	Выв. соль
Всего . . . . .	29.864,0	9.000,2	27.683,1	8.590,1
В т. ч. по главнейшим губ. потребления. *)				
Екатериносл. губ. . . . .	3.965,0	470,7	7.451,5	467,5
Харьковская губ. . . . .	1.310,1	508,4	1.225,1	683,9
Черниговская губ. . . . .	1.276,5	148,0	998,0	232,9
Донская область . . . . .	1.083,5	189,4	747,1	291,8
Кубанская область . . . . .	1.085,0	26,0	415,3	48,8
Воронежская губ. . . . .	1.475,8	145,8	1.188,2	162,4
Курская губ. . . . .	1.881,5	284,7	1.606,6	452,6
Орловская губ. . . . .	1.469,3	63,0	1.428,6	105,5
Варшавская губ. . . . .	1.055,7	938,7	901,5	627,2
Петровский губ. . . . .	1.140,4	535,0	954,4	323,5

\*) В таблицу включены те губернии и области, в которых потребление южной каменной соли превышало один миллион в 1913 году.



В этой таблице определенно выделяются три группы районов преимущественного потребления южной, каменной и самосадочной соли: группа южных украинских губерний; группа губерний Воронежской, Орловской и Курской; польские губернии.

Из дальних районов потребления южно-русской соли заслуживают внимания отправки, преимущественно, выварочной соли в маслоделательные районы западной Сибири. По данным «Отчета» Харьковского Горнозаводского Комитета, перевозки южной соли на станции Сибирской железной дороги представляются в таком виде:

	Кам.	Вывар.	Итого
	тысяч пудов		
1908 г. . . . .	8,4	110,0	119,4
1909 г. . . . .	1,8	137,25	139,0
1910 г. . . . .	—	178,2	178,2
1911 г. . . . .	—	128,7	128,7
1912 г. . . . .	2,9	196,7	199,6

По сравнению с 1908 годом, перевозки 1912 года возросли на 67,2%. Заканчивая эту характеристику рынка товаров горной и горнозаводской промышленности юга России следует отметить, что наиболее значительный вывод из всего предыдущего изложения может быть сформулирован в общем и целом, таким образом.

Несомненная тенденция, определенно проступающая в эволюции каменноугольной и металлургической промышленности юга России—это завоевание дальних рынков сбыта, и стремление перейти к обслуживанию широкого рынка, самых разнообразных групп потребления, а не только железнодорожного „казенного“ рынка. Развитие нашей южной горной промышленности, несомненно созданной мощными тенденциями органического развития нашего народного хозяйства, но эмульсированное мерами правительственного поощрения, привело к созданию широкого, всероссийского рынка.

Этим мы сможем ограничиться в характеристике основных статистико-экономических моментов, касающихся рынка сбыта продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России.

Переходя к вопросу о ценах на эти продукты, отметим прежде всего, что для характеристики данного вопроса мы не считаем возможным пользоваться теми сведениями о ценах, которые публиковались в «Бюллетенях» Харьковской каменноугольной и железоторговой Биржи или в официальных изданиях, как например «Своды» товарных цен. Эти издания не заключали сведений о реальных ценах, основанных на учете реальных сделок, а лишь показания более или менее осведомленных лиц, впрочем, не всегда добросовестно относившихся к своим показаниям...

Поэтому мы предпочитаем пользоваться иными источниками для характеристики данного вопроса.

В цитированной выше брошюре инж. Фертнера «Нужен ли донецкой угольной промышленности синдикат», на стр. 29 мы находим сведения о движении цен на донецкий каменный уголь в 1894—1908 г.г., при чем эти цены показаны как по данным отчетов Харьковского Горнозаводского Комитета и Бюллетеней Харьковской Каменноугольной и Железоторговой Биржи (цены на широком рынке), так и по ценам поставок минерального топлива Донецкого Бассейна казенным железным дорогам, согласно договорам одного из крупных предприятий Донецкого Бассейна. В результате получается такая картина:

Г о д ы	К о п е е к з а п у д	
	Цены на широком рынке.	Цены по поставкам железным дорогам.
1894 . . . . .	7—8	—
1895 . . . . .	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —11	—
1896 . . . . .	7—5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
1897 . . . . .	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5,75
1898 . . . . .	6—7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6,52
1899 . . . . .	6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	10,00
1900 . . . . .	8 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	10,00
1901 . . . . .	9—6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7,146
1902 . . . . .	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —9	6,989
1903 . . . . .	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —9	6,444
1904 . . . . .	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —9	6,56
1905 . . . . .	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —9	8,094
1906 . . . . .	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —15	8,294
1907 . . . . .	6—12	9,239
1908 . . . . .	6—11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	8,421

Из первого столбца этой таблицы видно, что 1897 год представляется каким-то переломным пунктом, отмеченным катастрофическим падением цен. Этот факт совершенно отчетливо выступает перед нами из данных таблицы и его не приходится оспаривать, несмотря на указанную выше недоброкачественность таких источников наших сведений о ценах, как «Отчеты» Харьковского Горнозаводского Комитета или Бюллетеня Харьковской каменноугольной и железоторговой Биржи. Дело в том, что в 1897 году был организован аппарат совместной закупки донецкого топлива железными дорогами (нечто вроде потребительского синдиката, по замечанию инж. Фертнера).

Однако, в следующие затем годы цены начинают снова возрастать, эффект образования указанной выше комиссии был сильным, но кратковременным; катастрофическое понижение цен повлекло за собою чрезвычайное понижение числа отправителей, а это неизбежно вызвало реакцию и движение цен в обратном направлении.

Число шахтовладельцев, отправлявших минеральное топливо Донецкого Бассейна на рынок, сократилось со 147 в 1897 г. до 111 в 1898 г., число



скупщиков, не имеющих собственных шахт, сократилось за тот же период времени с 103 до 82.

Затем, 1899 и 1900 г.г. дают повышенную цену, держащуюся в оба эти года на уровне 10 коп. с пуда (при железнодорожных поставках). Число отправителей снова повышается и доходит до 405 в 1900 г., против 264 в 1899 году. В 1901 году число отправителей снова повышается до 464, но уже по инерции, т. к. цены снова начинают падать и соответственно этому число отправителей донецкого минерального топлива на рынок составляет в 1902 году—396, в 1903 г.—333, в 1904 году—350 и в 1905 году—338.

Тенденция к повышению цен, обнаружившаяся уже в 1905 году, повышает число отправителей в 1906 году—до 426, в 1907 году—до 432 и в 1908 году—даже до 503, опять-таки по инерции, т. к. цены в 1908 году начинают обнаруживать склонность к падению.

Эта характеристика обнаруживает известный уже из первого тома настоящей работы факт *чрезвычайной колеблемости экономической конъюнктуры в Донецком бассейне*, крайнюю эластичность его промышленной работы, выражающейся в быстром увеличении и уменьшении числа отправителей топлива, в связи с колебаниями рыночной конъюнктуры.

По вопросу о *ценах на металл* мы воспользуемся приводимыми в книге Гливица (стр. 94) данными о «средних годовых продажных ценах одного из крупнейших предприятий горнозаводского юга» — т. е. прибегнем к тому же методу, которым мы пользовались в брошюре инж. Фертнера.

Годы.	К о п е е к з а п у х						
	Чугун	Сортав. железа	Бандажи	Рельсы	Балки и швеллеры	Листовое железо	Проволока
1889-90 . . .	67	195	277	156	225	254	203
1890-91 . . .	62	186	275	161	214	233	181
1891-92 . . .	65	177	307	164	219	216	174
1892-93 . . .	—	179	296	166	222	224	179
1893-94 . . .	—	182	274	166	224	229	199
1894-95 . . .	69	177	261	159	197	203	170
1895-96 . . .	65	167	246	152	178	192	168
1896-97 . . .	67	175	226	149	182	200	171
1897-98 . . .	—	180	218	143	180	206	176
1898-99 . . .	79	174	199	122	154	194	175
1899-00 . . .	—	173	178	117	151	186	166
1900-01 . . .	63	165	164	127	140	171	158
1901-02 . . .	52	145	160	124	125	149	159

Г о д ы.	К о п е е к з а п у д						
	Чугун	Сортов. железо	Бандажи	Рельсы	Балки и швеллеры	Листовое железо	Проволока
1902-03 . . . .	41	127	159	123	85	145	115
1903-04 . . . .	41	128	159	120	93	163	114
1904-05 . . . .	43	124	156	117	106	167	121
1905-06 . . . .	44	121	163	112	100	178	131
1906-07 . . . .	44	119	170	112	100	179	141
1907-08 . . . .	43	114	167	108	102	177	122
1908-09 . . . .	43	103	163	109	95	168	106
1909-10 . . . .	43	115	145	109	92	152	99

Из данных этой таблицы инж. Гливиц делает вывод о том, что все продукты испытывают в общем почти непрекращающееся понижение в цене. Только чугун дает максимальную цену в 1898/9 г., чтобы затем решительно пойти на убыль.

При этом инж. Гливиц дает такое объяснение этого явления. Он говорит, что «цена чугуна, основного и первого продукта всей металлургической промышленности, состоя из сравнительно немногих составных частей, зависит в весьма значительной степени непосредственно от экономической конъюнктуры. Образование цен других железных товаров гораздо сложнее. Продукты эти получают путем целого ряда металлургических и механических процессов, и на себестоимость их громадное влияние имеет стоимость передела, зависящая, конечно, от большего или меньшего технического совершенства. Всякое улучшение техники, всякая специализация, всякое увеличение размеров однородного производства, способствующие переходу на массовую выделку,—все это уменьшает стоимость передела.»

Приведенная таблица, действительно, в общем и целом представляет картину падения цен на наши металлургические товары, но все же та квалификация динамики цен, которую мы находим в книге Гливица, представляется слишком упрощенной и неверной.

Прежде всего, необходимо обратить внимание на то, что приведенная таблица содержит два периода,—девяностые годы, характеризующиеся восходящей линией конъюнктуры, и девятисотые годы, с падающей линией экономической конъюнктуры. Соответственно этому средний уровень цен для периода девяностых годов значительно выше, чем для периода девятисотых годов. Однако, это единственный прочный вывод, который можно сделать на основании этой таблицы, притом вывод, подсказанный вообще нашим знанием динамики экономической конъюнктуры за интересующий нас период времени. Для более детальных и углубленных выводов данные этой таблицы цен ничему не учат.



---

---

Более того, сравнение этих цифр с статистическим материалом некоторых других источников наших сведений о ценах также создает неблагоприятное представление о значении наших материалов, о ценах вообще. Если сравнить данные приведенной таблицы с теми цифрами, которые напечатаны на стр. 113 настоящей работы, мы получим не только несовпадение абсолютных цифр, но и несовпадающее развитие динамики, различную тенденцию цен. Более того, если цифры таблицы на стр. 113 нашей книги мы сравним с данными, приводимыми в книге Гливица на стр. 96—получим также несовпадение как абсолютных цифр, так и тенденций развития, несмотря на то, что обе эти таблицы содержат цены «Продаметы» Юсо заводы.

Конечно, все эти цены не совпадают с теми данными, которые напечатаны в таблице № 34, помещенной на стр. 56—57 книги инж. Гливица на основании Бюллетеней Харьковской каменноугольной и железоторговой Биржи.

Суммируя в одном заключении все наши предыдущие замечания по вопросу о ценах, приходим к выводу, что *даже те реальные цены, которыми мы оперировали в предыдущем изложении, могут представлять возможность для получения лишь самых общих, самых схематичных положений.*

Мы не имеем возможности оперировать над данными о ценах, как сплошном статистическом материале; для таких операций имеющиеся у нас источники сведений о ценах представляются совершенно недостаточными.

Ссылки на цены, таким образом, могут иметь субсидиарное, иллюстрационное значение, поясняющее результаты того анализа экономической конъюнктуры, который должен быть проведен на основании изучения данных о производстве, сбыте, передвижении горнозаводских грузов.

Экономическая проблема рынка, в области вопросов экономической политики, прежде всего превращается в проблему *железнодорожных тарифов.*

Этот серьезнейший вопрос в жизни нашего горнопромышленного юга возник еще на первом съезде горнопромышленников юга России, как составная часть общего вопроса о средствах и порядке перевозок грузов по южным железным дорогам.

Первоначальная история этого вопроса была подробно изложена в первом томе настоящей работы. Наиболее основные моменты, характеризующие эту раннюю историю железнодорожных тарифов на горные и горнозаводские товары юга России, формулированы на стр. 16 настоящей работы. Это—борьба с железными дорогами за дешевый и удобный железнодорожный транспорт.

Последующее развитие этого вопроса дифференцировало его содержание, и кроме проблемы удешевления тарифа, выдвинуло целый ряд иных моментов существенной важности.

В первый период истории южной горной и горнозаводской промышленности Донецкий бассейн интересовался, главным образом, перевозками каменноугольных грузов в южном направлении и на близком расстоянии.

По мере расширения области рыночного распространения донецкого минерального топлива, проникновения его на север и восток России появляется и становится все более и более острым вопрос о конкуренции донецкого минерального топлива с иностранным каменным углем и нефтью.

Наконец, тот же процесс развития каменноугольной промышленности, сопровождающийся ее дифференциацией, выдвинул вопрос о тарифной розни между различными районами Донецкого бассейна, об их конкурентной борьбе при помощи тарифов на перевозку топлива по железным дорогам.

Таков трехчленный состав основного содержания тарифной проблемы по отношению к каменному углю и антрациту Донецкого бассейна, а именно:

Вопрос о величине тарифных ставок.

Вопрос о борьбе с конкурирующим топливом.

Вопрос о тарифной розни между районами Донецкого бассейна.

Нет никакой возможности подробно и систематически излагать вопрос о железнодорожных тарифах на донецкое минеральное топливо: для этого понадобился бы отдельный и обширный труд \*).

Поэтому мы ограничимся изложением лишь главнейших моментов этого вопроса.

В самом начале восьмидесятых годов, на девятом Съезде горнопромышленников юга России (1884 г.), обнаружилось разногласие между районами Донецкого бассейна.

Обсуждался вопрос о дифференциальном тарифе, который привлекал внимание еще первых Съездов горнопромышленников юга России (как это было показано в первом томе настоящей работы).

При обсуждении этого вопроса представители каменноугольных предприятий, расположенных по Мариупольскому участку Донецкой жел. дор. и большей части предприятий, лежащих в районах Курско-Харьково-Азовской и Киево-Воронежско-Ростовской жел. дор. (следовательно, расположенных ближе к портам и к северо-западным и западным рынкам) высказались за прямое понижение тарифных ставок на дальние расстояния, признавая какое-либо понижение на ближайшие расстояния невозможным.

Другая группа предприятий, состоящая из каменноугольных копей, расположенных на главной линии Донецкой жел. дороги, с ветвями Луганской и Лисичанской, а также части Курско-Харьково-Азовской жел. дор., т. е. из представителей предприятий, отстоявших от главнейших рынков далее, чем предприятия первой группы, также высказались за прямое понижение железнодорожных тарифов, но, принимая во внимание безуспешность такого ходатайства и сознавая невозможным работать при существующих тарифных ставках, представители этой группы высказались за установление дифференциального тарифа, даже с некоторым повышением

\*) Напомним, что еще в своем историческом обзоре Съездов горнопромышленников юга России (стр. 97) мы писали, что разработка вопроса о железнодорожных тарифах, в полном его объеме, во всех деталях, должна занять много времени и труда; результаты этой разработки составит обширный том, в 2—3 раза превосходящий настоящий краткий очерк.



---

---

ставок для ближайших рынков (за исключением портов Черного и Азовского морей), лишь бы при этом было сделано понижение тарифа для перевозок на дальние расстояния. Однако при этом инициаторы такого предложения выдвинули ряд условий, а именно:

1) чтобы для русского минерального топлива тариф устанавливался не для каждой дороги отдельно, а чтобы расстояние от станции отправления до станции назначения груза считалось непрерывным в тарифном отношении;

2) чтобы пониженный тариф на перевозку минерального топлива одинаково применялся на всех русских железных дорогах без каких-либо льгот или изъятий в пользу какого-либо сорта минерального топлива;

3) чтобы порты Черного и Азовского морей были не только изъяты от какого-либо повышения тарифа на перевозку донецкого минерального топлива к этим портам от копеек, близко к ним расположенным, но чтобы еще сделано было некоторое понижение провозной платы для копеек, от портов удаленных;

4) чтобы установленная на иностранный уголь пошлина взималась с пуда, действительно взвешенного в таможне, а не по коносаментам, как это практикуется;

5) чтобы разработка тарифа на указанных основаниях производилась при участии уполномоченных Съезда.

Это разногласие вызвало продолжительную и оживленную дискуссию на Съезде, при чем при баллотировке большинство членов Съезда склонилось к предложению представителей второй группы.

Таким образом, на Съезде восторжествовала, при решении данного тарифного вопроса, точка зрения представителей тех предприятий, которые были заинтересованы в перевозках на дальние расстояния, признавая возможным даже некоторое повышение железнодорожного тарифа на минеральное топливо при перевозках его на ближние рынки.

Второй раз на XV Съезде горнопромышленников юга России (1890 г.) снова обнаружилось тарифное разногласие между представителями различных районов Донецкого бассейна по вопросу о тарифах на минеральное топливо.

Представители восточной части Донецкого бассейна просили о понижении тарифных ставок, в целях их уравнивания, на перевозки минерального топлива в направлении из Донецкого бассейна в Одессу и Юго-Западный край, подобно тому как это было установлено для угля, идущего на север, на Москву и за Москву, и об урегулировании тарифов на Мариуполь, оставив только некоторые преимущества для станций, лежащих ближе к Мариуполю. Другая группа — представители юго-западной части Донецкого бассейна — возражали против удовлетворения такого ходатайства. В данном случае борьба шла за рынки западного и юго-западного района.

С 16 ноября 1891 г. был введен значительно пониженный железнодорожный тариф в юго-западный край, Одессу, северо-западный район и Новороссийский порт.

Основанием при установлении провозных плат, вводимых тарифом 16 ноября 1891 г., между прочим, служило соображение о различной тепло-творной способности углей различных районов, в частности, — о меньшей калорийности домбровского угля. Решено было сохранить часть западного рынка за домбровским углем, почему ему были предоставлены провозные платы до определенных пунктов ниже провозных плат для донецкого угля. Развивающаяся промышленность Донецкого Бассейна, рост тех отраслей промышленности, которые являются ее конкурентами, изменения структуры всего народного хозяйства России—все это очень быстро меняло и усложняло рыночные позиции продуктов южной горной и горнозаводской промышленности и выдвигало необходимость железнодорожно-тарифной реформы в направлении разрешения всех трех проблем, перечисленных выше (борьба за величину тарифных ставок, борьба с конкурирующими районами вне Донецкого Бассейна, борьба районов в самом Донецком Бассейне).

Первая попытка внести некоторый порядок в существовавший тарифный хаос была сделана в 1891 году. Однако, ставя перед собою задачу пересмотра существовавших тогда тарифов на минеральное топливо

Тарифный комитет не решился серьезно нарушить созданное сепаратными тарифами экономическое равновесие, а ограничился лишь введением табличных тарифов. Не представляя собою стройного целого, обнимаемого общей рационально построенной схемой, табличные тарифы 1891 года по существу своему явились как бы переходной ступенью к системе более совершенной. \*)

Однако, такая полумера не могла разрешить вопроса о тарифных соотношениях, особенно в плоскости конкуренции нефти и донецкого минерального топлива, и после целого ряда ходатайств Съездов горнопромышленников юга России (XVI Съезд, XIX Съезд), в феврале и марте 1895 года уполномоченные XIX Съезда горнопромышленников юга России \*\*)

были призваны в особую комиссию при Департаменте Железнодорожных Дел Министерства Финансов, ... по пересмотру тарифов на перевозку каменного угля по всей сети железных дорог... К занятиям по пересмотру тарифов были призваны также представители многих биржевых комитетов, представители нефтяной промышленности, представители двух других каменноугольных бассейнов—польского и подмосковного, представители частных и казенных железных дорог, конторы железозаводчиков, общества содействия промышленности и торговле и эксперты техники, для определения технического соотношения между каменноугольным и нефтяным топливом.

\*) См. «Материалы по пересмотру тарифов на минеральное топливо. 1915 г.» Изд. Совета Съезда горнопр. юга России. Харьков. 1915 г.

\*\*) См. «Краткий очерк истории Съездов горнопр. юга России», стр. 106.



Этот пересмотр тарифов на минеральное топливо в 1895 году прошел под знаком: *облегчения донецкому минеральному топливу конкурентных условий на разные топлива, ввиду успехов нефтяной промышленности \*)*. Наша бакинская нефтяная промышленность очень молода: до начала семидесятых годов добыча нефти была сосредоточена исключительно в бакинском районе, причем нефтедобывание развивалось незначительно, при помощи неглубоких колодцев и ям.

С начала 70-х годов была заложена в Баку первая буровая скважина и это открыло возможность добывать нефть с более глубоких горизонтов и в больших количествах.

С 1872 года, когда были изданы новые правила, устранившие существовавшую до того времени откупную систему, открылась возможность широкого применения частной предприимчивости, добыча нефти стала быстро развиваться и уже в 1887 году поднялась до 50 мил. пуд.

В следующее десятилетие годовая производительность промыслов возросла еще до  $5\frac{1}{2}$  раз, а затем в 1901 году мы имеем рекордную цифру добычи нефти—706,3 мил. пуд., после чего наступил период резкого падения производительности старо-бакинских нефтеносных площадей \*\*). Таким образом, именно к моменту этого первого пересмотра тарифов, конкуренция нефти с донецким углем сделалась очень чувствительной для Донецкого Бассейна, \*\*\*) почему в основу пересмотра тарифов в 1895 году было положено прежде всего стремление разграничить районы сбыта нефти и донецкого каменного угля. Конечно, при пересмотре тарифа 1895 года имелись в виду и другие мотивы, как, например, урегулирование конкуренции между домбровским и донецким углями, стремление не нарушать по возможности применявшиеся до того времени табличные тарифы и нек. др. В результате пересмотра тарифов получилась нижеследующая новая тарифная схема для каменноугольных грузов:

От 1 до 207 верст—по  $\frac{1}{55}$  коп. с пуда и версты.

От 208 до 365 верст к плате 3,76 коп. прибавляется по  $\frac{1}{85}$  коп. с пуда и версты.

От 366 до 498 верст по  $\frac{1}{95}$  коп. с пуда и версты.

От 499 до 1286 верст к плате в 7,66 коп. прибавляется по  $\frac{1}{390}$  коп. с пуда и версты.

Свыше 1286 верст—по  $\frac{1}{125}$  коп. с пуда и версты.

При оценке этого тарифа необходимо иметь в виду, что относительно благоприятное состояние финансового хозяйства наших железных дорог в то время было причиной того, что этот новый тариф не встретил особенных возражений с их стороны, несмотря на то, что он представлял значитель-

\*) См. Отчет о совещании по общему пересмотру тарифов на перевозку каменноугольных грузов при Департаменте Железнодорож. Дел в 1907 г. Речь председателя Н. К. Врусского в заседании 9 октября 1907 г.

\*\*) См. «Общий обзор главных отраслей горной и горнозаводской промышленности», стр. 277.

\*\*\*) Особенно в виду понижения тарифа на нефть до Москвы в 1894 году.



ное понижение против существующих норм. Так, например, для перевозок грузов донецкого минерального топлива до Москвы получалось понижение действовавших провозных плат на  $2\frac{1}{3}$ —3 коп. Однако, представляя, в общем, понижение для железнодорожных перевозок донецкого минерального топлива, тариф 1895 года характеризовался в то же время значительным «тарифным горбом» в поясе между 366—700 верст.

Наличие этого «тарифного горба» создавало благоприятные условия для отправителей минерального топлива западной и центральной частей Донецкого Бассейна, в ущерб углепромышленникам восточной части, как это было отмечено на целом ряде Съездов Горнопромышленников юга России, между прочим—на XXVIII и XXIX Съездах.

Эта тарифная аномалия, затем—вообще серьезные изменения рыночных соотношений разных видов топлива при последующем развитии промышленности и, наконец, финансовое положение железнодорожного хозяйства вызвали *второй общий пересмотр железнодорожных тарифов на каменно-угольные грузы в 1907 году*. Этот пересмотр тарифов был поставлен на очередь по отношению к целому ряду железнодорожных грузов после того, как особая комиссия, под председательством А. И. Иванова, пришла к заключению об убыточности железнодорожного хозяйства.

Хозяйственная обстановка нашего народного хозяйства ко времени этого второго пересмотра железнодорожных тарифов существенно отличалась от периода середины девяностых годов.

Возрастание цен особенно существенно проявилось по отношению к нефтяному и каменноугольному топливу. По расчетам, приведенным Н. К. Бруским на тарифном совещании, упомянутом выше, в 1895 году цена нефти в Баку была около  $5\frac{1}{4}$ — $5\frac{3}{4}$  коп. за пуд, в Грозном—около 3 коп., цена угля на коях не превосходила  $6\frac{1}{2}$  коп.; к середине же девятисотых годов цена бакинской нефти составляла около 30 коп., а цена каменного угля поднялась на 40—50 $\frac{0}{0}$ .

Конечно, это должно было отразиться на повышении расходов по топливу, разного рода материалам и проч.—вообще должно было повысить эксплуатационные расходы железных дорог.

Первый тактический прием представителей промышленности при обсуждении данного вопроса на тарифных совещаниях состоял в стремлении сорвать этот вопрос вообще, развивая соображения о том, что для улучшения железнодорожных финансов необходимо не повышение тарифов, а более рациональное управление железнодорожным хозяйством. Однако, все же в результате восторжествовала точка зрения фиска (вспомним расстроенное состояние наших финансов после революции 1905 года), и с 1 марта 1909 г. была введена *новая схема железнодорожных тарифов на каменно-угольные грузы в следующем виде*:

От 1 до 25 верст по  $\frac{1}{30}$  коп. с пуда и версты.

От 26 до 157 верст к плате в 0,83 коп. прибавляется по  $\frac{1}{55}$  коп. с пуда и версты.



От 158 до 203 верст к плате в 3,23 коп. прибавляется по  $\frac{1}{60}$  коп. с пуда и версты.

От 204 до 498 верст к плате в 4,0 коп. прибавляется по  $\frac{1}{81}$  коп. с пуда и версты.

От 499 до 560 верст к плате в 7,64 коп. прибавляется по  $\frac{1}{150}$  коп. с пуда и версты.

От 561 до 890 верст к плате в 8,05 коп. прибавляется по  $\frac{1}{245}$  коп. с пуда и версты.

От 891 до 1257 верст к плате в 9,25 коп. прибавляется по  $\frac{1}{300}$  коп. с пуда и версты.

Свыше 1257 верст—за все расстояние по  $\frac{1}{120}$  коп. с пуда и версты.

Чтобы сопоставить ставки тарифа 1909 и 1895 года, приведем ниже-следующую таблицу:

Расстояние версты	Провозн. платы коп.		По тарифу 1909 г. более+, менее—	
	Тариф 1895 г.	Тариф 1909 г.	коп.	% <sup>2</sup> / <sub>0</sub>
1	$\frac{1}{55}$	$\frac{1}{30}$	+0,015	83,33
25	0,45	0,83	+0,38	84,44
157	2,85	3,23	+0,38	13,33
203	3,69	4,00	+0,31	8,40
498	7,66	7,64	—0,02	0,27
560	7,87	8,05	+0,18	2,28
890	8,97	9,25	+0,28	3,12
1257	10,19	10,47	+0,28	2,74
1500	12,00	12,50	+0,50	4,16
1800	14,40	15,00	+0,60	4,16

В общем и целом, изменения тарифа 1909 года, представляя количественное увеличение провозных плат, *идут навстречу желаниям представителей копей северо-восточной группы Донецкого бассейна*, создавая особенное повышение тарифов на короткие расстояния, а для пятого пояса вышеприведенной таблицы давая даже некоторое понижение. Эти тарифные изменения представляют поощрение тем копам, которые должны завоевывать донецким топливом далекие рынки, вытесняя оттуда нефть и дрова \*), отражая, таким образом, ту эволюцию рынка донецкого топлива,

\*) См., напр., интересную характеристику рынков, которую мы находим в заявлении представителей этой группы копей на тарифных совещаниях в апреле 1908 г.: «Если мы сделаем беглый очерк всех рынков сбыта донецкого угля, то увидим, что юго-западный район (кроме железных дорог, являющихся для всех районов более или менее одинаково доступным потребителем) имеет главнейшие следующие рынки: металлургические заводы, Мариупольский порт, пароходства и сахарные заводы, т. е. такие прочные и постоянные рынки сбыта угля, которые защищены от северо-во-

которая была представлена выше и которая состояла в том, что на рынке донецкого минерального топлива все большую роль стали играть дальние районы сбыта.

История железнодорожно-тарифного дела на каменноугольные грузы представляется наиболее богатой содержанием. Поэтому, уделив этой теме, относительно, наибольшее внимание, мы лишь очень бегло коснемся вопроса о железнодорожных тарифах на другие южные горнозаводские грузы. Тарифы на перевозку *руды* по русским железным дорогам трижды подвергались пересмотру в интересующий нас период времени: в 1891—1892 г.г., в 1897 г. и в 1908—1909 г.г.

Первый пересмотр тарифов на железную руду в 1891/2 г.г. был принят в связи с первым общим пересмотром железнодорожных тарифов на перевозку горнозаводских грузов.

Следующий пересмотр железнодорожных тарифов на руду в 1897 г. имел целью исправление недостатков действовавших в то время тарифов. Ближайшими мотивами к пересмотру послужило соединение Уральской железной дороги с общей сетью железных дорог, благодаря чему явился новый путь для снабжения России продуктами уральской горной промышленности. Принятая при этом схема устанавливала начальную ставку, начинающуюся с  $\frac{1}{75}$  коп. с пуда и версты, и переходившую, начиная с 1623 версты, к ставке  $\frac{1}{150}$  коп. с пуда и версты, при чем в 1901 году эта последняя ставка была повышена до  $\frac{1}{125}$  коп. с пуда и версты.

В период второй половины девятисотых годов, под влиянием соображений об убыточности работы русской железнодорожной сети и под давлением общих финансовых затруднений после революции 1905 года, железнодорожно-тарифные ставки на руду были повышены и новая *тарифная схема 1909 г.* на железнодорожные перевозки руды представилась в таком виде:

1—194 версты—по  $\frac{1}{75}$  коп. с пуда и версты.

195—1000 верст—к плате за 194 вер. 2,59 коп. прибавляется по  $\frac{1}{125}$  коп. с пуда и версты.

1001—1546 верст—к плате за 1000 верст в 9,04 коп. прибавляется по  $\frac{1}{150}$  коп. с пуда и версты.

Свыше 1546 верст—по  $\frac{1}{122}$  коп. с пуда и версты.

Эта схема представляет значительное повышение против действовавших до того времени тарифных норм, как это показывает нижеследующая сравнительная таблица \*).

сточного района почти запретительными тарифами, обусловленными разницей провозных плат от названного района и достигающими 1 коп. с пуда. Конкурируя при подобных крайне невыгодных условиях с юго-западным районом, северо-восточный район вынужден был завоевывать дальние и мало выгодные рынки, вытесняя на таких с большим трудом другие виды топлива (нефть и дрова).

\*) См. «Материалы по пересмотру тарифов на железную руду 1915 г.». Изд. Совета Съезда горнопромышленников юга России.



Расстояние версты	Провозная плата (коп. за пуд)		Более по тарифу 1909 г.	
	тар. 1901 г.	тар. 1909 г.	коп.	%/о
1	$\frac{1}{75}$	$\frac{1}{75}$	—	—
75	1	1	—	—
172	2,21	2,29	0,08	3,62
180	2,31	2,40	0,09	3,90
194	2,38	2,59	0,21	8,82
1000	8,83	9,04	0,21	2,37
1546	12,47	12,68	0,21	1,68
1622	12,98	13,30	0,32	2,46
2000	16,00	16,40	0,40	2,50
3000	24,00	24,60	0,60	2,50

В этой таблице обращает на себя внимание повышение тарифных ставок на железнодорожные перевозки руды для приднепровских заводов более значительнее, чем для других потребителей—металлургических заводов Донецкого Бассейна. Тарифная схема 1909 г. явилась в результате очень сложной обстановки, созданной повышением тарифов на уголь, проблемой поощрения вывоза руд, бедных содержанием железа и конкуренцией приднепровских и донецких заводов\*).

История железнодорожного тарифа на *товары металлургической промышленности* отмечена, приблизительно, теми же датами, с которыми мы встречались выше по отношению к другим горным и горнозаводским грузам.

Первый общий пересмотр 1891 года характеризуется установлением специальных тарифов для перевозок чугуна от мест производства до более значительных заводских центров.

Для этих перевозок были установлены специальные тарифы с расчетом начальных плат вместо  $\frac{1}{36}$  по  $\frac{1}{50}$  с пуда и версты и с той же дифференцировкой, какая принята для низших классов ввозной схемы (за расстояние сверх 200 верст начальная пудовверстная ставка понижалась на 10 проц., за расстояние сверх 500 верст—на 15 проц., за расстояние 625—1000 верст прибавилось по  $\frac{1}{125}$  с пуда и версты, свыше 1000 в.—по  $\frac{1}{150}$ ). Такие же льготные тарифы были установлены для рельсовой болванки от мест производства ее до станции, где имелись рельсoproкатные заводы \*\*).

Второй общий пересмотр тарифов в 1897 г. имел своим результатом схему с некоторым понижением провозных плат против схемы 1891 года, как это видно из нижеследующей таблицы, заимствованной из «Краткого очерка истории Съездов горнопромышленников юга России», стр. 119.

\*) Подробности — см. журнал совещания по общему пересмотру тарифов на перевозку руды в октябре 1908 г. и в январе 1909 г.

\*\*) Гливиц.—«Железная промышленность России», стр. 63.

Сравнение ставок железнодорожного тарифа 1897 г. с ранее действовавшим тарифом (коп. с пуда и версты):

Расстояние (версты)	Ч у г у н		Ж е л е з о	
	старая	новая	старая	новая
50 . . . . .	$\frac{1}{36}$	$\frac{1}{46}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{24}$
100 . . . . .	$\frac{1}{36}$	$\frac{1}{53}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{24}$
200 . . . . .	$\frac{1}{36}$	$\frac{1}{56}$	$\frac{1}{24}$	$\frac{1}{24}$
300 . . . . .	$\frac{1}{40}$	$\frac{1}{57}$	$\frac{1}{33}$	$\frac{1}{30}$
400 . . . . .	$\frac{1}{40}$	$\frac{1}{60}$	$\frac{1}{33}$	$\frac{1}{34}$
500 . . . . .	$\frac{1}{40}$	$\frac{1}{62}$	$\frac{1}{33}$	$\frac{1}{38}$
1000 . . . . .	$\frac{1}{40}$	$\frac{1}{71}$	$\frac{1}{48}$	$\frac{1}{50}$
1500 . . . . .	$\frac{1}{40}$	$\frac{1}{89}$	$\frac{1}{62}$	$\frac{1}{62}$
2000 . . . . .	$\frac{1}{82}$	$\frac{1}{99}$	$\frac{1}{65}$	$\frac{1}{73}$
2500 . . . . .	$\frac{1}{92}$	$\frac{1}{106}$	$\frac{1}{65}$	$\frac{1}{81}$
3000 . . . . .	$\frac{1}{96}$	$\frac{1}{112}$	$\frac{1}{65}$	$\frac{1}{88}$
3500 . . . . .	$\frac{1}{100}$	$\frac{1}{116}$	$\frac{1}{65}$	$\frac{1}{94}$
4000 . . . . .	$\frac{1}{100}$	$\frac{1}{119}$	$\frac{1}{65}$	$\frac{1}{98}$

С 1-го января 1911 года вошла в силу новая, установленная на перевозку железа и стали, тарифно железнодорожная схема, изменяющая существовавший до того времени тариф, начиная с 758 версты.

Среднее повышение для южных заводов по отношению к московскому рынку составляет по этому тарифу 0,8 коп. с пуда, по отношению к петербургскому—около 1 коп. с пуда. Интересно при этом отметить, что новая схема не касается Урала, для которого остались в силе прежние ставки.

Также остался без изменений тариф на перевозки чугуна, что, очевидно, отражает тот факт, что со стороны южных заводов, производящих чугун, замечалась тенденция сократить выпуск чугуна на рынок, пуская его преимущественно в передел на собственных предприятиях.

Изложенная выше характеристика рынка товаров южной горной и горнозаводской промышленности охватила наиболее существенные стороны этого вопроса. Теперь остается лишь для того, чтобы закончить настоящую главу, коснуться вопроса о порядке распределения вагонов под горные и горнозаводские грузы и об условиях поставки топлива казенным железным дорогам.

В предыдущем изложении неоднократно упоминался, т. н., Харьковский Горнозаводский Комитет—орган регулирования железнодорожных перевозок горных и горнозаводских грузов.

Как известно из первого тома моей работы, эмбрионом Горнозаводского Комитета явилась т. н. «комиссия выборных», учрежденная согласно ходатайству первого Съезда горнопромышленников юга России сначала как учреждение неправительственного типа.

В связи с кризисом каменноугольной промышленности 1887—1888 гг., в Харькове была учреждена комиссия под председательством старшего инспектора железных дорог Верховского, для рассмотрения вопроса об



обеспечении железных дорог минеральным топливом, об упорядочении требований на вагоны, назначения и распределения вагонов и пр. В своих заключениях эта комиссия, между прочим, пришла к тому выводу, что при настоящих условиях распределения вагонов единственно через посредство лиц, доверенных от владельцев шахт, не обнижаются интересы всех заинтересованных в этом деле, и что, с другой стороны, комиссия выборных, как орган, не имеющий надлежащей власти, во многих случаях лишена возможности действительно быть полезной, как это являлось бы возможным при организации на других началах. Совещание считает безусловно и настоятельно необходимым в этих видах в будущем преобразовать комиссию выборных в «комиссию по распределению вагонов», определив ее состав из представителей Министерства Путей Сообщения (он же и председатель), одного из железных дорог-потребителей, одного из других главных потребителей и одного выборного от углепромышленников.

На третьем заседании экстренного Съезда горнопромышленников юга России 14 сентября 1888 года была получена следующая телеграмма от управляющего Министерством Государственных Имуществ (которому тогда была подчинена горная промышленность):

Сегодня Комитет Министров постановил представить на Высочайшее утверждение об учреждении на один год в Харькове взамен комиссии выборных особого Комитета из 4 членов от правительства и 2 от углепромышленников. Предложите Съезду избрать двух лиц и обсудить вопрос об ассигновании углепромышленниками 700 руб. ежемесячно на канцелярские расходы Комитета.

Закон, согласно которому учреждался этот Комитет (22 сент. 1888 г.) содержал следующее:

предоставить Министру Путей Сообщения, по соглашению с Министрами Внутренних Дел, Государственных Имуществ и Финансов, в виде временной меры и на один год: а) учредить в Харькове с 1 октября 1888 года особый уполномоченный Комитет, в составе по одному представителю от упомянутых выше министерств, двух выборных от углепромышленников и одного уполномоченного от Съезда горнопромышленников, с возложением председательства в сем Комитете на представителя Министерства Путей Сообщения; б) возложить на этот Комитет упорядочение снабжения донецким углем районов его потребления и распределение вагонов, подаваемых под нагрузку углем; в) дать учрежденному Комитету подробную инструкцию.

Рядом последующих постановлений срок действия Комитета продолжался, пока в декабре 1905 года состоялось постановление Комитета Министров о продлении этого срока действия Комитета на неопределенное время, т. е., впредь до отмены.

Одновременно с этим распространился район компетенции Комитета и перечень тех грузов, которые подлежали его регулированию. В окончательном своем виде ведению Комитета, кроме минерального топлива (каменный уголь, антрацит, кокс и брикеты), подлежали также грузы чугуна, соли, руды и флюсового камня при их перевозках из обеих частей Донецкого Бассейна, т. е., из Западной части, находящейся в районе Екатеринославской губернии, и восточной части—района Области Войска Донского.

Горнозаводский Комитет развивался нога в ногу со Съездом горнопромышленников юга России и вполне последовательно; когда в 1903 году возник проект (выработанный Юго-Восточным Горным Управлением) о Съездах антрацитопромышленников Грушевско-Власовского района и о подчинении этим Съездам отправок антрацита с копей этого района—одновременно с отклонением проекта учреждения таких Съездов отправки антрацита из восточной части Донецкого Бассейна были подчинены регулирующей власти Харьковского Горнозаводского Комитета.

Харьковский Горнозаводский Комитет символизирует плановое начало в жизни нашей южной горной и горнозаводской промышленности. Как было подробно выяснено в первом томе настоящей работы, в самом начале по-реформенной истории донецкой каменноугольной промышленности обнаружились затруднения в области железнодорожных перевозок минерального топлива Донецкого Бассейна, затрудненность сбыта топлива, «борьба за вагоны» между отправителями.

Недостаток провозных способностей железных дорог выдвинул вопрос о преимущественном удовлетворении топливом железных дорог и металлургических заводов, вопрос о, т. н., «привилегированных» и «непривилегированных» потребителях, создал особое положение для поставщиков топлива казенным железным дорогам и в конце концов привел к антагонизму между крупными и мелкими производителями и потребителями топлива.

Регулирование этих сложных взаимоотношений стало задачей, с одной стороны, Съезда горнопромышленников юга России, а с другой стороны, именно, Харьковского Горнозаводского Комитета.

Еще в 1888 году последовало распоряжение по южным дорогам о перевозке угля вне очереди, как груза, имеющего преимущество перед всеми другими грузами, и о подаче вагонов полностью под нагрузку угля, согласно месячным планам, нарядам Харьковского Горнозаводского Комитета.

Эти планы обязывали как отправителей минерального топлива—углепромышленников, так и железные дороги, перевозящие минеральное топливо. Основной, первейшей задачей Комитета являлось удовлетворение потребностей привилегированных потребителей, к числу каковых в конце концов стали причисляться исключительно железные дороги. В целях достижения этой задачи—снабжения топливом железных дорог—Горнозаводский Комитет и его председатель (представитель Министерства Путей Сообщения) были наделены полномочиями в некоторых случаях, когда воз-



никает опасение за исправное снабжение топливом железных дорог, принудительно направлять в адрес железных дорог грузы, отправленные другим получателям. Это—серьезное вторжение регулирующей правительственной власти в область частно-хозяйственных отношений. Учреждение, обладающее такими функциями, возникло в самом начальном периоде развития каменноугольной и антрацитово́й промышленности Донецкого Бассейна и непрерывно продолжало существовать в течение всего предреволюционного периода, что, несомненно, свидетельствует о коренных, глубоких тенденциях этой отрасли промышленности к плановому началу, началу регулирования.

В предыдущем изложении неоднократно выявлялась исключительная роль железных дорог в истории Донецкого Бассейна, не только как перевозчиков, но также и потребителей донецкого минерального топлива. Совершенно естественно, что при таких условиях контрагентские отношения по поставке топлива казенным железным дорогам нельзя было рассматривать, как исключительно частное дело углепромышленников и железных дорог. Так возникла проблема *нормального договора и технических условий на поставку топлива казенным железным дорогам*.

Вопрос возник еще в 1892 году, по предложению Департамента Железнодорожных Дел и, главным образом, сосредоточивался на методе подхода к определению качества топлива, поставляемого железным дорогам, на способах взятия проб и нек. др. Большое значение имеет также вопрос о залогах при поставке топлива казенным железным дорогам и о размере задатков. Оставляя в стороне узко-техническую сторону вопроса, необходимо подчеркнуть, что объединенная закупка топлива казенными железными дорогами\*), объединенный типичный договор между углепромышленниками и железными дорогами, несомненно способствовали сплочению углепромышленников, образованию их синдиката, возникновению «Продугля». Борьба за более рациональные методы определения качества топлива, поставляемого железным дорогам, привела к замене старых критериев (содержание золы и серы в топливе) более совершенными приемами определения калорийности и выдвинула, как задачу практического характера, изучение качества донецкого топлива, выработки его марок.

Этими замечаниями мы заканчиваем характеристику рынка товаров горной и горнозаводской промышленности, по необходимости краткую и несовершенную, в виду недостатка места, имевшегося в нашем распоряжении.

## ГЛАВА ВОСЬМАЯ

### Рабочие.

В первом томе настоящей работы была охарактеризована проблема о-рабочих в Донецком Бассейне.

Напомним основные моменты, характеризующие развитие этого вопроса в первый период истории Донецкого Бассейна, до 80-х годов прошлого столетия.

\*) С 1897 года, см. стр. 104 настоящей работы.

Район Новороссии, поздно колонизированный и издавна применявший труд пришлых рабочих, и для работы в каменноугольных копях пользовался трудом рабочих из центральной России, где условия сельского хозяйства были хуже, чем на юге, почему и создавалась тяга из московского центра на юг, на шахты.

Пользование пришлыми рабочими в каменноугольной промышленности, на общем фоне неустойчивости и порывистости в ее развитии, тяжелых условий перевозки ее продуктов и т. д. вносило элемент случайности и неопределенности в отношения между предпринимателями и рабочими, создавало исключительно-трудные для промышленности условия в отношении обеспечения промышленности рабочими руками и имело результатом крайне тяжелые для рабочих условия рабочего найма, жилищные условия, условия продовольствования и т. д. Своеобразное положение и условия обеспечения промышленности рабочими руками имели своим результатом, между прочим, также и то обстоятельство, что освобождение крестьян не оказало непосредственного влияния на положение рабочего вопроса в каменноугольной и антрацитово-й промышленности Донецкого Бассейна.

Таким образом, первый и основной вопрос, который стоял перед промышленностью—*об обеспечении промышленности рабочими*, о «привлечении и удержании рабочих», по терминологии первых Съездов горнопромышленников юга России.

В начале 80-х годов, по исчислениям VI Съезда горнопромышленников юга России, из 16.000 рабочих, задолженных на рудниках, местных рабочих оказалось всего 12 проц., остальные 88 проц.—рабочие пришлые, при чем в урожайные годы (по несколько гиперболической характеристике Съезда) горнорабочие совсем оставляют работу на рудниках и идут на полевые работы.

Отсюда—ходатайство Съезда «о заселении казенных пустопорожних мест в Бахмутском и Славяносербском уездах и о заселении угольных участков в Донской Области».

Вместе с тем VI Съезд горнопромышленников юга России ходатайствовал об облегчении паспортной системы для горнорабочих, об удалении с рудников питейных заведений и о сокращении их числа, а также возбудил вопрос о пользе учреждения горнозаводских касс, товариществ, эмеритальных касс для рабочих и некот. др., при чем Съезд признал самым необходимым учреждение Общества для пособия семействам горнорабочих и семействам убитых.

Все эти проекты интересны, лишь как показатель тенденции Съездов горнопромышленников юга России, как преломление в сознании углепромышленников колонизационной проблемы того времени. По существу же, как это было указано в первом томе настоящей работы (стр. 362) «заселение горнопромышленного юга рабочими людьми пошло не по тому пути, который изложен в проекте первого Съезда горнопромышленников юга России».



Также оказались неудачными проекты Съездов горнопромышленников юга России по *организации найма рабочих*. Впервые этот вопрос возник в начале девяностых годов, в начале периода экономического подъема в Донецком Бассейне, на XIX Съезде горнопромышленников юга России (1894 г.). Этот Съезд одобрил основные положения «проекта правил найма рабочих на горные промыслы юга России», составленного инж. Баталиным и разработанного Советом Съезда.

Согласно проекту в Харькове, при Совете Съезда учреждается центральное Бюро по найму рабочих, куда стекаются: а) сведения о свободных рабочих руках от начальников железнодорожных станций, земских начальников, земских управ и т. п.; б) заявления от шахтовладельцев и заводчиков о необходимых им в данное время рабочих. На основании таких двусторонних сведений Бюро уведомляет нанимателей об имеющихся в известных районах свободных рабочих.

Конечно, такое информационно-статистическое Бюро не могло никого удовлетворить: сведения о рабочих должны были бы собираться на огромной территории, по необходимости должны были запаздывать и все это не создавало никакой уверенности в том, что эти сведения могут иметь какое-либо практическое значение в деле урегулирования найма рабочих. Теми же чертами отличался другой проект, выработанный в 1900 году экстренным Съездом горнопромышленников юга России—проект Харьковского Комитета по урегулированию найма рабочих для горнопромышленных предприятий юга России. Проект ограничивается посредничеством между промышленниками и рабочими, не входя «в непосредственные действия по найму рабочих».

При взаимных жалобах рабочих и работодателей на невыполнение обязательств, принятых на себя сторонами при участии Комитета, последний принимает меры к приведению их к миролюбивому соглашению, при посредстве местной горной или фабричной инспекции. Таким образом, этот проект попрежнему ограничивался созданием посреднической организации, также не представляющей никаких деловых гарантий для сторон, если не считать совершенно ни для кого неприемлемой административной санкции в лице органов местной горной или фабричной инспекции.<sup>\*)</sup>

Несколько иная судьба характеризует вопрос об *обеспечении индустриального труда*. После предварительного обсуждения этого вопроса на Съездах горнопромышленников юга России, 15 июля 1884 года был утвержден устав *Общества пособий горнорабочим юга России*.

Это общество управлялось особым Советом, члены которого избирались на Съездах горнопромышленников юга России и который отчетывался перед Съездом в тех суммах, которые ассигновывались ему также Съездами (первый сбор был установлен в размере 3 коп. с вагона минерального топлива).

\*) Этот проект был выдвинут из канцелярии Харьковского губернатора и в одном из своих вариантов содержал ссылку на стационарных жандармов, как одну из инстанций в деле привлечения рабочих.