

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Донецкий Бассейн и заграница.

В предыдущем изложении неоднократно подчеркивалось значение горной и горнозаводской промышленности Донецкого Бассейна в общем строе русского народного хозяйства. В этом отношении «экономическая формула» Донецкого Бассейна вырисовывает нам его, как наиболее динамичную часть народного хозяйства, как среду, где строятся наиболее совершенные организационные формы промышленной жизни.

С этой точки зрения Донецкий Бассейн, бесспорно, должен стоять в первом ряду тех факторов, которые определяют промышленное развитие России.

Несколько иная картина встанет перед нами, если мы посмотрим на Донецкий Бассейн с точки зрения мирового хозяйства. В этой области роль России на мировом рынке будет определяться не Донецким Бассейном, а сельско-хозяйственной продукцией России и экспортом на мировой рынок ее зернового сырья; значение Донецкого Бассейна будет здесь очень заметно сравнительно с его ролью в развитии русского народного хозяйства, в области внутренней экономики России.

Устанавливая это положение, все же необходимо подчеркнуть серьезное, своеобразное и притом возрастающее значение горной и горнозаводской промышленности юга России в области мировой экономики. Наш зерновой экспорт, в довоенное время характеризовавший экономическую физиономию России на международном рынке, при всем своем абсолютном значении представлял собою величину уменьшающегося народнохозяйственного веса: внутренние перевозки хлеба росли быстрее, чем перевозки его во внешней торговле, что знаменовало процесс индустриализации России, символом которой явился Донецкий Бассейн.

Отношения Донецкого Бассейна с заграницей определились в нескольких направлениях, а именно: 1) горная и горнозаводская промышленность юга России потребляла заграничные товары; 2) она делала попытки вывоза за границу продуктов своего производства; 3) она конкурировала с продуктами заграничной промышленности; 4) она привлекала капиталы из-заграницы.—Последняя форма связи—путем привлечения заграничных капиталов в Донецкий Бассейн—являлась наиболее значительной и интересной, поэтому с нее мы и начнем нашу характеристику данного вопроса.

На стр. 29—30 настоящей работы уже были приведены общие данные, характеризующие вопрос об иностранных капиталах на нашем горно-промышленном юге.

На основании сведений, разработанных в статье Галицкого и в книге Оля, можно привести нижеследующую характеристику данного вопроса ¹⁾. Из общей массы иностранных капиталов, работавших у нас до войны (1.343,5 мил. руб., по подсчетам М. И. Галицкого), подавляющая масса, а именно 989,8 мил. руб. приходится на горную, горнозаводскую и металлообрабатывающую отрасли промышленности. По подсчетам Оля, на предприятия горной промышленности и по обработке металлов приходится 54,7% от общей суммы иностранных капиталов, инвестированных в России. При этом доля французского капитала определяется 32,6% общей суммы иностранного капитала, помещенного в России, английского—22,6%, германского—19,7%, бельгийского—14,3%, американского—5,2%.

Если провести характеристику по капиталам различных национальностей, имея при этом в виду, преимущественно, их помещение в горной и горнозаводской промышленности юга России, получим такую картину.

Из общей суммы французских капиталов, вложенных в промышленные предприятия России к началу революции и достигавших в общей сложности 731,7 мил. руб., на предприятия горнопромышленные приходилось—317,09 мил. руб. или 43,3%, на предприятия по обработке металлов и машиностроению—158,43 мил. руб. или 21,6%.

По величине капиталов, вложенных в горнопромышленные предприятия, первое место занимают доменные заводы: шестнадцать таких предприятий обладали акционерным капиталом в сумме 139,18 мил. руб., из общей суммы 317,09 мил. руб. французских капиталов, вложенных в 55 горнопромышленных предприятий, т. е. 43,8%, тогда как число таких предприятий составляло всего 29,1% от общего числа горнопромышленных предприятий, работавших при участии французского капитала.

Распределение этой суммы по районам видно из нижеследующей таблицы:

	Тыс. руб.
Южный	111.896,8
Уральский	14.862,5
Польский	10.425,0
Подмосковный	2.000,0
	139.189,3

Отсюда видно, что южная металлургия являлась излюбленной областью инвестирования французского капитала. Этот вывод следует сопоставить с отмеченным во второй главе фактом основного устремления нашего промышленного развития в направлении именно металлургической и металлической промышленности.

¹⁾ См. М. И. Галицкий «Иностранные капиталы в русской промышленности перед войной» («Народное Хозяйство», 1922 г., март). Оль «Иностранные капиталы в России» (Петр., 1922 г.). При последующем изложении я придерживаюсь сводной характеристики этого вопроса в моей работе «Украина», стр. 107—112.

Из указанной выше цифры в южном районе работало десять металлургических предприятий при участии французского капитала, но из числа этих десяти предприятий лишь два действовало (перед войной) на основании французских уставов: акционерное общество «Русский горный и металлургический Унион» и Акционерное Общество Криворожских железных руд, причем общая сумма их капитала, основного и облигационного, составляла 27,94 мил. руб.

Французский капитал принимал участие еще в одном предприятии, действовавшем на основании бельгийского устава (акционерное общество «Русский Провиданс», в Мариуполе), причем участие французского капитала в этом бельгийском предприятии составляло, приблизительно, 4 мил. руб. Следующую группу представляют предприятия, юридически русские, т. е. действовавшие на основании уставов, утвержденных в России и опубликованных в «Собрании узаконений и распоряжений правительства», но работавших с участием французского капитала. К этой группе относятся: Донецкое Общество железнорудного и сталелитейного производств в Дружковке, Таганрогское металлургическое Общество, Русско-Бельгийское металлургическое общество, Южно-русское Днепропольское металлургическое общество, Общество Брянского завода, Донецко-Юрьевское металлургическое общество, Никополь-Мариупольское горное металлургическое общество.

Общая величина участия французского капитала в этих предприятиях не менее 63 мил. руб. (примерно).

Оль (цит. соч. стр. 14), резюмируя свою характеристику влияния французского капитала в области южно-русской металлургической промышленности, отмечает, что около 79% всего чугуна, выплавлявшегося в 1913 г. южными металлургическими заводами, приходилось на долю тех заводов, в которых участвовал французский капитал. «Вся политика металлургической промышленности направлялась французскими капиталами»¹⁾. Не меньшее значение имел французский капитал в донецкой каменноугольной промышленности. По словам того же труда Оля (стр. 18), «добыча каменного угля 14 предприятиями, работавшими в Донецком Бассейне при участии французского капитала, составляла в 1914 году 408.019,1 тыс. пуд. или 31% от всей добычи каменного угля в Донецком Бассейне, если же к этой добыче 14 предприятий прибавить добычу каменного угля семью металлургическими предприятиями, в коих крупное участие принимали французские капиталы и которые располагали крупными каменноугольными копями в Донецком Бассейне, то добыча каменного угля в Донецком Бассейне предприятиями, работавшими при посредстве французских капиталов, составит—669.682,1 тыс. пуд. каменного угля или 50,9% всей добычи каменного угля в Донецком Бассейне. Но этим не исчерпывалось еще все влияние французских капиталов на каменноугольную промышленность Донецкого

¹⁾ Общее значение России, как рынка помещения французского капитала, определяется тем, что на Россию приходится 9—10 миллиардов франков, т. е. одна треть общей массы французского капитала, помещенного за границей. См. В. Harms «Volkswirtschaft und Weltwirtschaft». 1920 г. Стр. 235.

Бассейна, т. к. таковая объединялась еще «Обществом для торговли минеральным топливом Донецкого Бассейна»—Продуголем, в котором решающее слово принадлежало представителям французского капитала, как крупнейшим участникам».—Роль французских капиталов, вложенных в каменноугольную промышленность Донецкого Бассейна, сравнительно с другими районами, определяется данными нижеследующей таблицы (относящейся к предреволюционному периоду):

			Сумма, вложенных в них франц. ка- питалов (в тыс. р.).
14	предприятий	в Донецком Бассейне	81.855,6
5	»	» Домбровском »	18.812,5
1	»	» Кузнецком »	2.000,0
1	»	» Подмосковном »	300,0
			102.968,1

Из числа названных выше 14 предприятий лишь 4 были французскими юридически, т. е. действовали на основании французских уставов, а именно Общество для разработки каменной соли и угля на юге России, Франко-Русское Общество Берестово-Крынских каменноугольных копей, анонимное Общество Никитовских каменноугольных копей и компании Екатеринославских каменноугольных копей. Общая сумма вложенного в эти предприятия французского капитала (основного и облигационного) составляла 26,17 мил. руб.

Затем, можно перечислить целый ряд обществ (Компания Прохоровских каменноугольных копей, Донецкое каменноугольное товарищество «Коренев и Шипилов» и др.), являющихся смешанными ¹⁾ франко-бельгийскими обществами и работавшими в области каменноугольной промышленности Донецкого Бассейна. Этот симбиоз французского и бельгийского капиталов характерен для горнопромышленного юга. В частности, по отношению к бельгийским капиталам можно отметить, что на горнопромышленном юге действовало лишь три чисто бельгийских предприятия (т. е. работавших на основании бельгийских уставов): анонимное общество «Русский Провиданс» в Мариуполе, Бельгийское акционерное общество железопрокатных заводов в Константиновке и Общество доменных печей и фабрик на Ольховой. Основной капитал этих предприятий—свыше 20 мил. руб. Наиболее же распространенным типом является смешанное франко-бельгийское общество.

В области железорудной промышленности на юге России мы имели до революции два чисто-французских общества, с французскими капиталами: анонимное общество рудников «Дубовая Балка» и Новое Общество рудников Кривого Рога. Конечно, здесь речь идет лишь о «чистых» железорудных предприятиях: в каменноугольно-металлургических предприятиях, перечисленных выше, также имеются железные рудники.

Участие английского и немецкого капитала в южной горной и металлургической промышленности было гораздо менее значительно, чем французского и бельгийского.

¹⁾ Юридически или экономически.

Интересно при этом отметить, что английские капиталы вообще энергично притекали на русский рынок, но в Донецком Бассейне были представлены до войны «Новороссийским Обществом каменноугольного, железоделательного и рельсового производств» — старейшим предприятием, основанным Джоном Юзом в 1875 году, в виде комбинированного предприятия. Во время войны в 1916 году это предприятие в значительнейшей части перешло к «Русскому Обществу для изготовления снарядов и военных припасов», находившемуся под влиянием французского капитала, причем в руках английских капиталистов осталась, приблизительно, лишь $\frac{1}{20}$ часть акций.

Кроме Новороссийского Общества, имелись еще два английских предприятия: Акционерное Общество (с ограниченной ответственностью) русских антрацитовых копей и общество «Азовско-Уральская корпорация с ограниченной ответственностью». Их основной и оборотный капитал, в сумме, составил и 4,7 мил. руб.

Германский капитал был представлен Краматорским металлургическим обществом и Русско-Бельгийским металлургическим Обществом. Кроме этого, германский капитал принимал участие в финансировании Южно-Русского Днепровского металлургического Общества и Никополь-Мариупольского горного и металлургического Общества, а также работал в южной марганцевой промышленности.

Разбирая вопрос об иностранных капиталах в своей книге «Украина», я таким образом резюмировал сводку основных данных, касающихся этого вопроса:

«Приведенная выше характеристика свидетельствует о значительной роли в Донецком Бассейне иностранного капитала, прежде всего — французского и бельгийского. Здесь мы имеем перед собою как бы процесс колонизации горнопромышленного юга иностранным капиталом — процесс, особенно интенсивно отметивший собою десятилетие девяностых годов».

Этот факт влияния заграничного капитала на нашу горную промышленность — бесспорен. Более подвергается сомнению вопрос о национальности того капитала, который, в довоенный промежуток времени, захватил нашу горную промышленность. Дело в том, что методология вопроса об иностранном происхождении капиталов, работающих в данной стране, представляется чрезвычайно спорной и сложной. Голый юридический признак (утверждение в России устава и нахождение там же Правления и общих собраний) представляется совершенно недостаточным для того чтобы признать данное общество русским: целый ряд акционерных обществ, русских с точки зрения указанного юридического признака, оказываются иностранными с точки зрения нахождения их акций в руках иностранных капиталистов.

Этот последний признак существенного экономического характера также очень трудно поддается точной проверке ¹⁾.

¹⁾ Самое понятие экспорта капитала не вполне определено. См. напр., определение Гильфердинга («Финансовый капитал», отд. пятый, глава 22-ая): «под экспортом капитала мы разумеем вывоз стоимости, предназначенной производить за границею прибавочную стоимость». Нельзя отрицать недостаточность такого определения.

Вот один из примеров того, как иногда можно ошибиться в решении вопросов этого рода: ¹⁾

«Есть много машиностроительных заводов, которые по разным признакам обыкновенно причисляются к русским, бельгийским и французским предприятиям. Однако, при внимательном расследовании оказывается, что руководителями и известным образом крупными акционерами этих предприятий на самом деле являются немцы. Этот на первый взгляд странный факт объясняется тем, что при образовании вообще бельгийских или французских предприятий нередко посредниками являются немцы, которые более знакомы с условиями местного русского рынка, чем всякие другие иностранцы».

Даже по отношению к синдикату «Продамете» Левин в вышецитированной его работе (стр. 73) указывает, что «факт немецкого влияния на образование «Продаметы» является установленным», несмотря на то, что именно в «Продамете» и «Продуголе» преобладающее значение принадлежало французским капиталам.

Работавший в южно-русской горной промышленности иностранный капитал, в значительной степени французский и бельгийский, оставался на положении колонизирующего капитала, не теряя, при работе в России, своей связи с метрополией: он не денационализировался ²⁾.

Если по отношению к немецкому капиталу, работавшему в России, возможно утверждать (как это делает Левин) существование момента личной предприимчивости, индивидуального внедрения данного капиталиста-немца в определенную отрасль промышленности и в определенное промышленное предприятие, то по отношению к французскому капиталу дело обстоит совершенно иначе.

«Крупнейшую роль играет для нашей промышленности парижская биржа, именно биржа, а не француз-предприниматель. Не будет преувеличением сказать, что парижский *coullissier* создал нашу тяжелую индустрию. Капиталы здесь собираются на бирже, безличные, мелкие, разрозненные; француза-хозяина, как субъекта, нет. С немцем, в основанном им предприятии, мы сталкиваемся ежеминутно. С французом—лишь пока банк—представитель экспортируемых в Россию капиталов—решил поместить свои свободные средства в русскую промышленность... Таким образом, национальность иностранных капиталов оказывает влияние и на самые формы промышленности. Немцы предпочитали всегда единоличную; даже в акционерных предприятиях с германскими капиталами преобладает личность владельца большинства

¹⁾ «Торгово-Промышл. Газета», 1913 г. № 34. Цит. у Левина «Германские капиталы в России», стр. 30.

²⁾ См. у Гильфердинга анализ понятия денационализации капитала. Если, например, германский капиталист переселяется со своим капиталом в Канаду, производит там и уже не возвращается на родину, то это равносильно потере для германского капитала; это—денационализация капитала; это—по экспорту, а перенесение капитала». Экспорт без денационализации бывает лишь в том случае, когда прибавочная стоимость «остается в распоряжении туземного капитала».

акций или целой семьи. Французские и английские капиталисты предпочитают акционерную форму и по существу, не только по внешности». (Левин, цит. соч., стр. 55—57).

Безличный характер французского капитала накладывал определенный отпечаток на южную горную промышленность и ее экономическое развитие. Здесь хозяином была многоголовая парижская или брюссельская биржа и толпа рантье, яркие фигуры на иностранных предприятиях южной горной промышленности отсутствовали. Будь то русский инженер или заграничный техник на заводе или руднике юга России—они являлись безвольными исполнителями заграничных велений, всецело ориентирующихся на жизнь биржи и ее директивы, а не на интересы промышленности, куда они вложили свои капиталы.

Даже в более позднее время, с образованием синдикатских организаций, когда заграничные капиталисты стали проявлять больше внимания к промышленной (а не только биржевой) жизни своих предприятий, все же тип отношений, по существу, сохранился прежний, и огромная разница наблюдалась при сравнении горнопромышленного юга и, например, московского мануфактурного центра, с его ярко выраженным личным началом в предпринимательстве, с его «семейными» акционерными обществами и т. п.

После этой характеристики вопроса об импорте иностранных капиталов в Донецкий Бассейн перейдем к вопросу об экспорте за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России.

Этот экспорт, не игравший особенно существенной роли в жизни нашей южной горной промышленности, касался трех ее отраслей: каменноугольной (и антрацитовый), железной и железорудной.

Наиболее значительным моментом, определившим выход южно-русского угля и металла на международный рынок, было кризисное состояние названных отраслей промышленности, затруднение в сбыте их произведений на русском рынке.

Однако, первая постановка этого вопроса, которую мы находим в истории южной горной промышленности, была продиктована побуждениями иного порядка. На пятнадцатом съезде горнопромышленников юга России (в 1890 г.) был поднят вопрос «о мерах к развитию торгового флота и торговли углем на Азовском и Черном морях и об улучшении судоходства по рекам Донцу, Дону и Днепру».

Съездом была выбрана комиссия, которая пришла к заключениям (всецело принятым съездом), что «торговый флот на Черном море только тогда получит должное развитие, когда будет установлена на твердых началах торговля углем в Константинополе и Румынии».

Подробные расчеты по этому вопросу привели Съезд к заключению, что донецкий уголь может успешно конкурировать с английским в Константинополе лишь при том условии, если правительство установит попутную экспортную премию для донецкого угля в размере 5,5 коп. с пуда¹⁾.

¹⁾ См. мою брошюру «Донецкий Бассейн и экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности» (Харьков, 1922 г.). См. также «Краткий очерк истории съездов горнопромышленников юга России».

Эта первая постановка вопроса об экспорте на съездах горнопромышленников юга России не привела к практическим результатам, связь проблемы экспорта угля с задачей развития Черноморско-Азовского флота была слишком надумана и теоретична. Данный вопрос остается без движения в течение нескольких лет, и лишь на двадцатом съезде горнопромышленников юга в 1895 году этот вопрос снова был поставлен в очередь дня, в связи с расчетами о возможном, предвидимом в ближайшем будущем превышении предложения донецкого топлива над его спросом на внутреннем рынке.

Между прочим, в «Трудах» этого Съезда находится первое указание на проникновение донецкого топлива за границу. В докладе комиссии съезда по вопросу о рынках сбыта донецкого минерального топлива сообщается следующее:

«С развитием Черноморско-Дунайского пароходства, получающего от правительства субсидии, увеличилось грузовое движение на Дунай, куда мог бы проникнуть донецкий уголь в размере нескольких миллионов пудов для конкуренции с английским углем. В этом году была сделана попытка послать туда донецкий уголь, и эта попытка обнаружила встречающиеся затруднения при входе в Сулинские гирла. Здесь взимается необыкновенно большой сбор за проход судов—до 500 р. за пароход или от 0,5 до 1 коп. за пуд. Сбор этот взимается международным Дунайским Комитетом. Равным образом, тяжело ложится на уголь и на фрахт портовый сбор в Галаце, консульский, логманский и проч.»

Обсудив положение, съезд признал необходимым завоевание новых рынков для донецкого минерального топлива и постановил нижеследующее:

1. «Образовать при совете съезда постоянную комиссию по расширению сбыта каменного угля, которая должна будет: а) устроить в Москве склад и контору для торговли донецким углем и руководить действиями их; б) ознакомиться с теми заграничными рынками, на которых русский уголь может найти сбыт, и обратить особенное внимание на Грецию, Турцию и Румынию; в) выбирать подходящий для экспорта русский уголь, покупать его и отправлять по назначению; г) держать агентов и склады угля на тех заграничных рынках, где это окажется необходимым.

2. Просить правительство, в видах поощрения развития русского торгового флота, назначить пароходовладельцам премию за вывоз каменного угля за границу: по 1 коп. с пуда до Константинополя и Румынии, по $1\frac{1}{2}$ коп. с пуда в Грецию и Архипелаг и по 2 коп. в дальнейшие порты Средиземного моря.

3. Просить Министерство Финансов об установлении специального вывозного тарифа за границу на Унгены по $\frac{1}{150}$ коп. с пуда и версты.

4. Просить правительство о скорейшей расчистке Килийского рукава Дуная, находящегося в русских владениях, т. к. в настоящее время сборы в Сулинском гирле настолько значительны, что составляют почти 1 коп. на пуд угля.

5. Просить правительство об установлении для всего отправляемого за границу русского угля такого же освобождения от всяких сборов, какое в настоящее время установлено для угля, отправляемого в Константинополь».

Эти постановления XX съезда горнопромышленников юга России не получали дальнейшего движения, и экспорт донецкого топлива за границу фактически осуществился впоследствии в иных организационных формах и при иных экономических предпосылках.

Однако, приведенная выше длинная цитата из постановлений XX съезда горнопромышленников юга России все же представляет значительный интерес, как первая программа южной каменноугольной промышленности в области экспортной деятельности.

Два элемента характеризуют пожелания XX съезда. С одной стороны, апеллирование к правительственным субсидиям, без которых невозможно осуществление экспорта. С другой стороны, подчеркивание того принципа, что только централизованная работа в экспортной области способна привести к определенным достижениям.

Сначала эта централизация представлялась в виде сосредоточения этой работы в представительном органе Съезда—Совета Съезда. Конечно, из этого ничего не вышло, как не вышло из той же попытки несколько лет позднее, когда также Совет Съезда взялся за организацию экспортной работы. Лишь тогда, когда за это дело взялись коммерческие организации—синдикаты «Продуголь», «Продамета» и Международный Банк—экспорт минерального топлива фактически начался.

Следующий момент в истории этого вопроса датирован 1902-м годом. На экстренном съезде горнопромышленников юга России, в январе 1902-го года, был вынесен целый ряд постановлений, клонящихся к облегчению экспорта южно-русского топлива, а именно: 1) об освобождении вывозимого за границу угля от разного рода портовых сборов; 2) об оказании нашими граничными представительствами всякого рода содействия торговле русским углем 3) об установлении экспортного тарифа на уголь до Мариуполя и, наконец, 4) о командировке особой экспедиции за границу, для изучения рынков донецкого минерального топлива.

Эти постановления приобретают значение при свете того кризиса сбыта, который тогда в полной мере захватил русский рынок топлива и металла. Все эти меры должны были найти выход донецкому топливу за границу.

Проектированная Экстренным Съездом экспедиция для изучения граничных рынков состоялась в 1902 году. Ее заключения, к которым она пришла в своих работах, сводятся к следующему:

Зарубежный рынок возможного сбыта минерального топлива, тяготеющий к Донецкому Бассейну, определяется т. о.: Румыния, Турция, Греция, Италия, район Суэцкого канала до порта Саида.

Ежегодное потребление топлива на этом рынке, по исчислениям экспедиции, может быть доведено до 600 мил. пуд. в год.

Сравнение цен русского и заграничного топлива на этом рынке указывает на возможность вывоза донецкого топлива на эти рынки, но, конечно, при условии тех поощрительных мероприятий, которые вырабатывались предыдущими Съездами.

Этот «заграничный вояж» (как его впоследствии иронически характеризовали на Съездах горнопромышленников юга России) не привел к практическим результатам. Причиной этого было не только (или не столько) отсутствие правительственных мероприятий в направлении покровительства экспорту: как мы видим, кое-чего горнопромышленники сумели добиться в этом направлении. Основная причина бесплодности этих ранних попыток лежала в отсутствии коммерческой организации, которой можно было бы поручить это дело.

Летом 1902 года состоялось открытие харьковской каменно-угольной железоторговой биржи, обязанной своим возникновением также съездам горнопромышленников юга России. В связи с возникновением этого учреждения, XXVII Съезд горнопромышленников юга России (1902 год) вынес по этому вопросу такое постановление:

просить председателя Харьковской каменноугольной и железоторговой биржи выработать в Харьковском Биржевом Комитете устав Акционерного Общества для вывоза за границу донецкого каменного угля, кокса и антрацита, применительно к уставу Общества для продажи изделий металлургических заводов, разослать этот проект устава владельцам копей для ознакомления и, по выработке устава, пригласить желающих владельцев копей в соединенное заседание Совета Съезда и Биржевого Комитета для составления подписки лиц, желающих принять в нем участие. Присоединение в члены такого Общества владельцев копей должно быть свободное. Ввести в устав право Общества заводить свои пароходы и суда и пользоваться льготами, какие могут быть предоставлены обществу для вывоза донецкого минерального топлива за границу.

Однако, и Биржа по своей экономической природе являлась недостаточно пригодным учреждением для того, чтобы явиться учредителем коммерческой организации для экспорта донецкого топлива за границу.

Вопрос этот получил дальнейшее оживление и развитие позднее, причем этот второй период истории данного вопроса отмечен несколькими чертами, сравнительно с изложенными выше.

Здесь прежде всего надлежит упомянуть о деятельности наших банков, незадолго до войны все более и более начинавших интересоваться нашими промышленными ценностями, в частности южной горной промышленностью ¹⁾.

Одним из проявлений этой тенденции была работа Харьковского отделения международного банка, организовавшего «Южно-Русское Общество

¹⁾ Об этом уже было сказано выше на стр. 34. Это было связано с ослаблением организационной формы типа синдикатов.

внутренней и экспортной торговли антрацитом», как типичное Fochtergesellschaft находившееся всецело в экономическом подчинении банку и лишь юридически представлявшееся самостоятельным, независимым от него.

Другой организационный момент в области экспорта донецкого топлива связывается с существованием синдикатов «Продуголь» и «Продамета». Поскольку южно-русское общество внутренней и экспортной торговли антрацитом («Юровэста») работало в области экспортной торговли антрацитом и интересовалось итальянским рынком, постольку «Продуголь», сообразно своей каменноугольной природе, обращал преимущественное внимание на экспорт именно каменного угля.

Наконец, экспортная работа «Продаметы» определялась совершенно иными тенденциями, о которых будет сказано ниже.

Приведем на справку некоторые сведения о названных выше странах, как рынках сбыта донецкого минерального топлива.

Италия в довоенный период ввозила значительные количества минерального топлива из-за границы, как это видно из данных нижеследующей таблицы ¹⁾:

Ввезено в Италию (млн. пуд.).

В 1904 г.	360	млн. пуд. в том числе 11,6 млн. пуд. антрацита
« 1905 «	392	« « « « 16,4 « «
« 1906 «	467	« « « « 20,7 « «
« 1907 «	515	« « « « 25,6 « «
« 1908 «	524	« « « « 26,2 « «

Импорт в Италию направлялся, преимущественно, из Великобритании, которой в 1908 году принадлежало 96,17% всего количества топлива, ввезенного в Италию. Эти угли высокого качества, как видно из нижеследующей характеристики качества английских углей, ввозимых в Италию ²⁾.

1. Свансийский антрацит, крупный, для отопления и газогенераторов. Значительное содержание летучих веществ (7,6%—10,3% в сыром угле) серы от 0,71% до 0,96%, золы от 3,54 до 4,25%. Теплопроизводительная способность от 8.300 до 8.436 калорий.

2. Каддифские угли (крупный паровичный), с содержанием летучих веществ от 14,8% до 18,6% в сыром угле. Золы от 3,0% до 5,33%. Теплопроизводительная способность от 8.430 до 8.640 калорий.

3. Ньюиормские угли (крупный паровичный), содержание летучих 18,45%—20,2%. Теплопроизводительная способность 8613—8.700 калорий. Содержание золы и серы невелико.

4. Ньюкэстльский уголь (рядовой газовый и металлургический). Содержание летучих от 29,1% до 32,05%. Золы 4,7%—8,5%, серы 1,24%—1,93%. Теплопроизводительная способность 7.870—8.235 калорий.

¹⁾ См. «Экономический Вюллетень» Уполнаркомвнешторга РСФС при УССР. № 2—3 за 1922 г., ст. Холодовского «К вопросу об экспорте донецкого топлива».

²⁾ «Горнозаводское Дело» за 1910 год.

5. Угли из Оржби и Ливерпуля (крупный паровичный и металлургический). Содержание летучих 37,1%—37,6%, зола 2,8%—1,7%, серы 0,66%—0,80%, теплопроизводительная способность 7.760—8.110 калорий.

7. Шотландские угли (крупный паровичный и металлургический). Содержание летучих 39,0%—41,4%, зола 5,5%—9,2%, серы 0,92%—1,79%. Теплопроизводительная способность 6.683—6.864—7.572. калорий.

По роду потребителей, ввозимое в Италию твердое минеральное топливо применялось (до войны) на нижеследующие цели.

Лучший уголь поступает на военные, океанские и портовые суда и паровозы скорых поездов и горных железных дорог.

Далее уголь поступает для грузовых пароходов, железнодорожных поездов и для отопления паровых котлов в промышленных предприятиях. Специальные сорта углей употребляются на домашнее отопление и для кухонь.

Газовые и коксовые угли идут на газовые и металлургические заводы для выработки газа, кокса и для продуктов сухой перегонки.

Антрацит предназначен для домашнего отопления и для газогенераторов. Угольная мелочь и часть антрацитовый пыли идет на местные брикетные заводы.

Эта характеристика представляется, конечно, достаточно краткой и не охватывает всех сторон вопроса. Дополнением к этой характеристике могли бы служить те данные, которые мы находим в целом ряде изданий Совета Съезда горнопромышленников юга России, а именно: работа гори. инж. П. И. Пальчинского «К вопросу о вывозе донецкого топлива в Италию и Адриатику» (Милан. 1910 г.); его же «Отдел Совета Съезда на Туринской выставке в 1911 г.» (Харьков. 1913 г.); третий выпуск издания «Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России», под заглавием «Экспорт в Италию» (Харьков. 1911 г.) и нек. др.

Не располагая достаточным местом для подробного трактования данной темы на основании имеющегося богатого материала, перейдем от Италии к характеристике стран Ближнего Востока, которые также интересовали наш Донецкий Бассейн с точки зрения возможного экспорта туда продуктов горной и горнозаводской промышленности.

При характеристике рынков Ближнего Востока можно воспользоваться теми данными, которые напечатаны в вып. I названного выше издания («Экспорт за границу продуктов горной и горно заводской промышленности юга России») под заглавием «Работы Съездов горнопромышленников юга России по вопросу об экспорте» (стр. 113—131).

Болгария. Разработка местного каменного угля дальше взятия проб не двинулась, и т. о., потребность Болгарии в минеральном топливе покрывается привозным углем, которого было доставлено в Болгарию в 1908 году 7,8 мил. пуд. в том числе из Англии 4,86 мил. пуд.

Значительное количество этого угля поступало из Кардиффия и Ньюиорка. Кроме английского, на болгарском рынке потреблялся турецкий уголь, в количестве 2,16 мил. пуд. в 1908 году.

Среди болгарских портов, главное значение по торговле углем имела в 1908 г. Варна (4,86 мил. пуд.), за нею следовали Бургас и Русчук.

Торговля углем в Болгарии представляется в достаточно неорганизованном виде. Местные торговцы торгуют углем вместе с прочими товарами, крупные потребители, как железные дороги и пароходства, имеют своими контрагентами заграничные фирмы.

Цитируемый нами источник приходит к выводу, что по количеству и ценам донецкий уголь может конкурировать с углями других стран на болгарском рынке. Особенный интерес проявляется к болгарским железным дорогам, как к крупному и концентрированному потребителю, причем, однако, требовалось некоторое изменение технических условий на поставку топлива болгарским железным дорогам.

Что касается антрацита, то он поступал на болгарский рынок из Англии (Сванси); донецкий антрацит вполне мог конкурировать с этим хрупким и дорогим товаром в домашнем отоплении и для газогенераторов. Потребность в коксе определяется незначительными величинами, что же касается соли, то хотя соленая монополия к тому времени (1910 г.) была отменена для Болгарии, но наличие долгосрочных контрагентов с прежними поставщиками фактически создавало монопольное положение на рынке соли и исключало возможность привоза южно-русской соли в Болгарию.

Несколько в ином положении находился вопрос о возможности сбыта южно-русской соли в Сербии. Там нет собственной соли, на рынок поступает лишь привозная соль, поставляемая сербской соляной монополией румынами, а впоследствии их конкурентами — венграми и итальянцами. При условии некоторых тарифных льгот, повидимому, южно-русская соль могла бы проникнуть на сербские рынки ¹⁾.

Турецкий рынок, на основании сведений цитируемого нами источника, представляется в таком виде.

Потребление минерального топлива Константинополем составляло в 1908 г. — 27 мил. пуд. из них до 65% английского угля (значительной части — Кардиф и Ньюиорк); остальная часть получалась, главным образом, из Гераклеи и других соседних рудников Малой Азии. Основными потребителями являлись железные дороги (5,4 мил. пуд.), суда каботажного плавания (3 м. пуд.) и газовые заводы (2,4 мил. пуд.). Торговля топливом организована, находится преимущественно в руках солидных фирм, имеющих многолетние сношения, как с потребителями, так и с производителями. Однако, эти местные торговцы связаны тесными деловыми отношениями с английскими углеторговцами, и это серьезное обстоятельство чисто коммерческого характера являлось значительным препятствием к проникновению на этот рынок донецкого минерального топлива.

Констатируя это, разбираемая работа Совета Съезда горнопромышленников юга России возлагает надежды на возможность поставки донецкого

¹⁾ См. брошюру Е. А. Могиленского «Об экспорте донецкой каменной соли в Сербию и Болгарию» (СПб. 1912 г.).

минерального топлива крупным потребителям—железным дорогам (следовательно, минуя местных торговцев), но и здесь припятствием являются неприемлемые для русского угля условия поставок топлива турецким жел. дорогам.

В отношении антрацита Константинопольский рынок казался аналогичным болгарскому рынку.

Из числа *греческих* рынков минерального топлива цитируемая нами работа Совета Съезда горнопромышленников юга России касается лишь Пирея. Его потребление иностранного топлива составляло в 1908 году, приблизительно, 27,6 мил. пуд. из них на долю Англии приходится 21 мил. пуд. в том числе Ньюйоркского угля—8,05 мил. пуд. кардифского—8,4 мил. пуд. Ньюкэстльского—3,65 мил. пуд. антрацита 0,9 мил. пуд.

Остальной уголь поступал в Пирей из Германии, Бельгии и Турции.

Торговля топливом в Пирее была поставлена довольно пестро: наряду с солидными фирмами, банками и Рейнско-Вестфальским угольным синдикатом в угольной торговле большое значение имеет разного рода спекулянты. Перспективы сбыта донецкого топлива на этом рынке были очень сомнительны.

Таковы, в существенных чертах, были результаты изучения заграничного рынка топлива Советом Съезда горнопромышленников юга России. ¹⁾

Наиболее значительным моментом в процессе этого изучения была не литературная работа в области вопроса об экспортных возможностях горной и горнозаводской промышленности юга России, а организованное в конце 1909 г. и начале 1910 года участие Совета Съезда на т. наз. Плавучей Выставке. ²⁾

Плавающая Выставка была организована Русским Обществом Пароходства и торговли осенью 1909 года и имела целью посетить порты Болгарии, Турции, Греции и Египта, в видах ознакомления потребителей этих рынков с продуктами горной и горнозаводской промышленности юга России. Инициаторы Выставки обратились к Совету Съезда горнопромышленников юга России, и в результате Советом Съезда была устроена на выставке особая витрина (в виде подземной части каменноугольного рудника, с образцами продуктов горной и горнозаводской промышленности Донецкого Бассейна; другая часть полученных образцов была *рассортирована* по ящикам и раздана валась потребителям тех портов, куда заходил пароход Плавучей Выставки.

Выставку сопровождал уполномоченный Совета Съезда инж. Н. Д. Крайунеско. Другой представитель Совета Съезда инж. П. И. Пальчинский заблаговременно, до захода Плавучей Выставки в тот или иной порт, знакомил потребителей данной местности с товарами горной и горнозаводской промышленности Донецкого Бассейна. Вместе с тем были произведены сношения с консулами и дипломатическими представителями тех стран и портовых городов, куда должна была прибыть выставка, с просьбой об оказании выставке возможного содействия.

Одним словом, дело было организовано широко и рационально.

¹⁾ Мы опускаем за краткостью места, характеристику рынков Египта и на др. приведенную в цитированной нами работе.

²⁾ Значительная часть приведенного выше описания рынков ближнего Востока заимствована из опыта Совета Съезда о Плавучей Выставке.

Выставка захватила значительный район: она посетила два порта в Болгарии (Варну и Бургас), пятнадцать портов в Турции (Константинополь, Дарданеллы, Асон, Салоники, Суды, Яффа, Кайфа, Бейрут, Триполи, Александретта, Мерсина, Смирна, Самсун, Керасунд и Требизонд), один порт в Греции (Пирей) и два порта в Египте (Александрия и Порт Саид).

Выставка возбудила большей интерес к Донецкому Бассейну со стороны торговых кругов Ближнего Востока, в Совет С'езда поступило много предложений поставить пробные партии товара, запросов о ценах, условиях поставки и т. п. Но в то же время с полной очевидностью обнаружилось и все трудности, стоящие на пути осуществления этого дела.

Здесь прежде всего следует отметить недостаток торговой организации. Было совершенно очевидно, что овладение ближневосточным и итальянскими рынками не под силу ни Совету С'езда горнопромышленников юга России, как организации не коммерческой, ни отдельным горнопромышленникам, которым, конечно, было не под силу бороться с мощной английской торговой организацией на этих рынках; да кроме того всякий при этом руководился элементарными соображениями, свойственными всякому участнику торговой конкуренции, чтобы выступив пионером в этом деле не подготовить почвы для своего торгового соперника, который по проложенной дорожке может использовать результаты работы такого пионера.

Такое положение дела, при продолжающих поступать запросах со стороны заграничных потребителей, грозило сорвать все дело и дискредитировать Донецкий Бассейн за границей.

За дело коммерческой постановки экспорта донецкого топлива за границу взялись в 1910 и 1911 г.г. две организации—Харьковское отделение Петроградского международного коммерческого Банка и общество «Продуколь», «организовавшие экспедицию для изучения итальянского рынка и отправлявших по одному пароходу угля. Отправки эти имели опытный характер и были прекращены» ¹⁾.

Основной причиной такого исхода дела явилось улучшение рыночной конъюнктуры внутри России, что уничтожило стимул к организации экспорта, может быть, и удавшийся бы при ином положении внутри русского рынка.

Основной статистический материал по этому вопросу может быть представлен в следующем виде.

По данным Харьковского Комитета по перевозке горнозаводских грузов, вывоз за границу антрацита выражался следующими цифрами (тыс. пуд.):

Страны назначения	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
Турция	—	218	543	1.259	176
Болгария	1	50	—	19	34
Румыния	—	72	72	433	203
Франция	192	1	—	—	—
Италия	—	325	214	—	—
Греция	—	20	—	—	—
Всего	193	686	829	1.711	413

¹⁾ См. цитир. выше статью инж. Холодовского.

Вывоз всего минерального топлива Донецкого Бассейна за границу представлялся в таком виде: (пуды):

	Уголь	Антрацит	Коке	Всего
Австрия	394.120	—	—	394.120
Болгария	2.317.001	18 810	—	2.335.811
Румыния	1.046.794	498.420	60.760	1.540.974
Турция	1.322.751	1.259.213	—	2.581.164
Франция	266.670	—	—	266.670
Бункеро загр. пароходов	2.852.250	—	—	2.852.250
Всего	8.199.596	1.711.443	60.760	9.976.799

Таковы основные моменты попыток экспортировать за границу минеральное топливо Донецкого Бассейна ¹⁾.

Основной урок этой истории: экспортные настроения возникают лишь при условии заминки сбыта на внутреннем рынке. Наша каменно-угольная и антрацитовая промышленность имеет еще необъятные возможности внутри России, чтобы задумываться над проблемой заграничного экспорта, тем более, что на пути практического разрешения этой проблемы стоят затруднения практического характера: трудность организовать экспорт, дороговизна железнодорожного и морского транспорта, необходимость борьбы с совершенной английской организацией на заграничном рынке и т. д.

Теперь перейдем к анализу вопроса об экспорте южной руды, железной и марганцевой в до—военное время.

Основные данные, характеризующие место России в мировой железорудной промышленности, приведены в нижеследующей таблице: ²⁾.

Г О Д Ы	Развитие мировой добычи железной руды (тыс. тонн)					
	Мировая добыча	В Т О М Ч И С Л Е				
		С. А. Соед. штат.	Германия	Великобр.	Россия	Швеция
1871 г. . .	30.682	3.440	4.368	16 596	791	663
1890 г. . .	58.355	16.293	11.410	14.002	1.736	941
1900 г. . .	91.885	20.003	18.964	14.253	6.200	2.610
1907 г. . .	136.267	57 551	27.697	15.989	6.400	4.480

¹⁾ За недостатком места, мы опускаем многие, вообще говоря, интересные стороны этого вопроса, напр. участие южной горной промышленности на Туринской выставке в 1911 году, всероссийский Съезд представителей русской торговли и промышленности о мерах к развитию торговых сношений с Вл. Востоком 1910 г. и мн. др. См. Нае'niq «Der Erz und Metallmarkt». (Stuttgart, 1910)

Эта таблица, захватывающая чрезвычайно интересный период в истории мирового хозяйства, характеризует нам ту эволюцию, которую претерпела за это время мировая железорудная промышленность: гигантский рост железорудной промышленности в С. А. С. Штатах, затем следует Германия, Великобритания значительно отстает, обнаруживая некоторую тенденцию к стационарности, быстрый взлет русской железорудной промышленности в течение 90-х годов и затем почти неподвижное ее состояние под влиянием кризиса 90-х годов.

Проблема железорудного экспорта из России, по существу дела, касается только юга России, который в довоенный период давал свыше 70% обще-русской добычи железной руды. С другой стороны, на юге России имеет преобладающее значение Криворожье, которое и являлось участником экспорта руды за границу.¹⁾

Развитие экспорта Криворожской руды характеризуется следующими данными:

1901 г. . .	229 тыс. пуд.	1906 г. . .	28.765 тыс. пуд.	1910 г. . .	51.715 тыс. пуд.
1902 г. . .	2.402 « «	1907 г. . .	54.905 « «	1911 г. . .	54.087 « «
1903 г. . .	17.852 « «	1908 г. . .	35.277 « «	1912 г. . .	40.486 « «
1904 г. . .	15.419 « «	1909 г. . .	31.599 « «	1913 г. . .	28.674 « «
1905 г. . .	13.197 « «				

Начиная со середины 900-х годов экспорт криворожской руды за границу производился, главным образом, через Николаевский порт и только в небольших количествах—через западную сухопутную границу. Например, в 1913 году через западную сухопутную границу было вывезено всего 86 тыс. пудов.

По странам назначения экспортируемая криворожская руда распределялась т. о.

	1913 г.	1912 г.	1911 г.
	в тысячах пуд.		
Голландия	23.363	17.376	26.275
Великобритания . . .	3.657	4.263	9.897
Германия	1.650	16.503	15.858
А.-Венгрия	1	2.090	730
Проч. государств . . .	3	254	1.340
Итого	28.674	40.486	54.087

Если принять во внимание, что руда, направляемая в Голландию, также шла на удовлетворение германской металлургии, окажется, что свыше 94% криворожской руды, вывезенной в 1913 году из России, пошло на удовлетворение железнорудной промышленности Германии.

¹⁾ См. мою статью «К вопросу об экспорте южно-русской руды за границу», в № 2—3 «Экономического Бюллетеня» Упол. Н. К. В. Т. (март—апрель 1922). Последующие данные в значительной мере заимствованы из этой статьи.

По вопросу о марганцевой промышленности мы имеем такую картину. Годовая мировая добыча марганцевой руды в предвоенный период—1,18 мил. тонн, в том числе Россия давала около 0,5 мил. тонн (преимущественно Шаропанский район на Кавказе), Бразилия—0,23 мил. тонн, Индия—0,15 мил. тонн.

Роль России в мировой добыче марганцевой руды достаточно импозантна, но никопольский марганцевый район южной России значительно уступает Кавказу.

В течение последнего предвоенного периода вывоз никопольской марганцевой руды за границу (преимущественно в Германию) представлялся в таком виде.

	1913 г.	1912 г.	1911 г.
	в тысячах пуд.		
Морем через Николаев	2.911,6	1.799,9	1.198,3
Сухопутно через зап. границу.	3.112,4	2.641,5	1.789,5
Итого . . .	6.024,0	4.441,4	2.987,8

Вопрос об экспорте южной руды на с'ездах горнопромышленников юга России выдвинул несколько моментов, имеющих существенное экономическое значение.

Первый из этих моментов—связь колебаний экспорта руды с состоянием отечественной металлургии, в частности—с экономическим подъемом 90-х годов и экономической депрессией начала девятисотых годов. Второй момент, на который необходимо обратить здесь внимание—это вопрос о противоположности между *teile* и *genüschte Werke*, между теми железорудными предприятиями, которые работают для обслуживания надобностей своих заводов и теми, которые работают на «вольный рынок» ¹⁾.

Застой в области металлургической промышленности вызвал постановку проблемы экспорта руды на XXV с'езде горнопромышленников юга России в 1900 году.

На этом с'езде было передано заявление 9 рудопромышленников Кривого Рога с просьбой возбудить ходатайство о разрешении временного вывоза избытка криворожской руды за границу, беспошлинно, в размере не более 200 мил. пуд. в год, в течение 2—3 лет.

Постановка этого вопроса вскрыла противоречие между «чистыми» и «комбинированными» предприятиями, представляющими соединение железорудного промысла с металлургическим делом (часто даже—с каменноугольными копиями). Поскольку чистым железорудным предприятиям, при депрессии внутреннего рынка, экспорт руды за границу представлялся единственным выходом из создавшегося положения на внутреннем рынке, постольку

¹⁾ См. цитированную выше мою статью в «Экономическом Вестнике».

комбинированные предприятия, с их преобладающими металлургическими (а не железорудными) интересами были склонны к иной политике, вовсе не прельщаясь таким положением, когда железная руда Криворожья будет уходить за границу, что, естественно, должно было повлечь за собою повышение ее цены.

Положение было в достаточной степени щекотливое, и С'езд не мог вынести определенного решения по этому вопросу. Как сказано в официальных актах XXV с'езда горнопромышленников юга России, «мнения членов с'езда разделились» и С'езд, не подвергая вопроса баллотировке, постановил: признавая положение железорудного дела крайне тяжелым и требующим немедленной помощи, меры, предложенные на С'езде для устранения этого положения, представить на благоусмотрение правительства, со всеми высказанными на с'езде мнениями.

Через несколько лет, на XXVIII С'езде горнопромышленников юга России были подведены некоторые итоги операции экспорта криворожской руды за границу, начавшейся в 1901 году.

По заключению комиссии С'езда, вывоз руды возрастает, но едва ли возможно рассчитывать на значительный рост этой операции. Дело в том, что силезские заводы, покупавшие криворожскую руду, являлись ее потребителями исключительно вследствие низких цен на нее, благодаря застою в положении внутреннего рынка: повышение цен поставит криворожскую руду в условия невозможности конкурировать со шведской (лапландской) рудой на силезских заводах.

Далее, известное значение в морском транспортировании криворожской руды имела англо-трансвальская война, понизившая фрахты в связи с недостаточной работой морского флота, обусловленной этой войной. По расчетам комиссии с'езда, предстоящее окончание постройки железной дороги через Лапландию, от богатых месторождений к незамерзающему порту на Норвежском побережье (Офотен Фиорду), даст возможность продавать высококачественную руду по цене $5\frac{1}{2}$ —7 коп. франко-порт, что устранил возможность для криворожской руды конкурировать со столь дешевой рудой. Общее заключение комиссии с'езда: «вывоз нашей руды за границу—явление временное, и наша железорудная промышленность может рассчитывать в будущем только на спрос для русских металлургических заводов»¹⁾.

Перспективы конкуренции криворожской руды со шведской изменились с 1907 года, когда Швеция установила вывозную пошлину на свою руду в размере одной кроны (52 коп.) с тонны экспортируемой руды, причем эта пошлина ежегодно должна возрастать на $\frac{1}{4}$ кроны, пока не достигнет 3 крон. Этот факт, однако, не стимулировал экспортных настроений южных горнопромышленных С'ездов. Наоборот, комиссия XXX С'езда горнопромышленников юга России (1906 год), находившаяся, несомненно, в руках противников железо-рудного экспорта, воспользовалась

¹⁾ См. «Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России». Вып. I. Харьков 1911 г.

этим обстоятельством, чтобы выдвинуть вопрос о прекращении дальнейшего вывоза криворожской руды, в то же время не возражая против экспорта керченской руды, «ввиду колоссальности ее запасов».

Однако, продолжающийся кризис южной металлургии сделал невозможным продолжение политики упорного отмахивания от заграничного экспорта руды. Уже в докладе Совета Съезда XXXIII-му Съезду горнопромышленников юга России (1908 г.) слышатся иные нотки и подчеркивается неудобство того порядка, который был установлен на XXIX Съезде горнопромышленников юга России, был принят правительством и состоял в том, что право вывоза определенных партий руды за границу предоставлялось лишь по отдельным разрешительным актам верховной власти. Совет Съезда находил этот порядок неудобным коммерчески и даже антиконституционным. Снова всплыл вопрос о запасах криворожской руды, но ввиду изменившихся настроений он был освещен иначе, чем на XXX Съезде: комиссия XXXIII Съезда горнопромышленников юга России ¹⁾ признала, что опасения, которые возникали раньше о недостаточности запасов железной руды в криворожском месторождении, в настоящее время можно считать совершенно устаревшими и можно считать, что это месторождение обеспечивает вполне на долгий срок русскую промышленность.

Таким образом, оценка положения дел на русском металлургическом рынке ²⁾ изменила точку зрения Съездов горнопромышленников юга России и, оставив внутреннюю распрю по этому вопросу, они стали на путь борьбы с тенденцией правительства запретить этот вывоз, исходя из желания удержать в России криворожские руды ³⁾.

Перед нами прошло два типа экспортной проблемы в области южной горной промышленности—по вопросам экспорта минерального топлива и железной руды. Теперь остается охарактеризовать положение этого вопроса по отношению к продуктам южной металлургии.

Этот вопрос также возник в связи с кризисом южной металлургической промышленности. На XXVIII Съезде горнопромышленников юга России (1903 г.) комиссия по вопросу «о современном положении и рынках сбыта железной промышленности юга России», выдвинув вопрос о синдицировании южной металлургической промышленности (о чем будет сказано ниже), остановилась также на вопросе о возможности экспорта за границу продуктов южной металлургической промышленности.

¹⁾ Под председательством того же горн. инж. С. Е. Зимовского, что и на XXX Съезде.

²⁾ «Расчитывать на увеличение потребления руды русскими заводами в ближайшем будущем нет никаких оснований» (из доклада комиссии XXXIV Съезда горнопромышленников юга России).

³⁾ Эти соображения были высказаны также тарифными учреждениями, которые на этом основании желали повысить тарифы на руду на дальние расстояния, с целью воспрепятствовать ее вывозу за границу—(из доклада комиссии XXXIII Съезду горнопромышленников юга России).

Основная постановка вопроса, сделанная в комиссии горн. инж. А. А. Вольским (впоследствии управляющим делами крупной петербургской организации Совета Съездов представителей промышленности и торговли) является определяющей дальнейшее развитие этого дела, почему мы остановимся на этом вопросе подробнее.

Согласно соображениям, развитым горн. инж. Вольским:

Условия нашей железной промышленности не таковы, чтобы возможно было рассчитывать на правильный заграничный вывоз. Этому препятствует прежде всего отсутствие у нас обширной синдикатской организации и нахождение этого мощного орудия в руках тех стран, кои занимаются правильным вывозом железных товаров за границу.

Тем не менее, в виду несовпадения кризисов железной промышленности в Европе и Америке, появляются довольно продолжительные периоды, в течение которых могут попадать на международный железный рынок продукты даже такой неорганизованной, в смысле сбыта, промышленности, какой является наша железная. В течение 9—10 месяцев, по март текущего года, в период наиболее тяжкий для нашей промышленности, возможно было отправлять в Северо-Американские Соединенные-Штаты чугуна, железные и стальные полупродукты по ценам, оправдывающим цеховую себе стоимость большинства наших южных заводов... Ныне не только не идут из Европы железные товары в Америку, но, наоборот, Америка, находясь в затруднительном положении, посылает избыток своих железных товаров в Европу. Организация американской железной промышленности, а также опыт трех последних лет, позволяют думать, что С. А. Соед. Штаты быстро оправятся от существующего там ныне угнетения железной промышленности. В то же время наблюдения над германской, английской и бельгийской железной промышленностью свидетельствуют, что там застой в железном деле потерял уже затяжной характер и что внутренний спрос этих стран безусловно оправился и обещает неукоснительно развиваться в ближайшем будущем.

Оживление на заграничных рынках, при параллельном угнетенном состоянии русского металлического рынка, являются условием, благоприятным для систематического экспорта из России за границу, почему комиссия признала необходимым организовать изучение заграничных железных рынков, аналогично тому, как это было уже сделано по отношению к иностранным рынкам каменного угля и антрацита.

Это пожелание было повторено XXIX Съездом горнопромышленников юга России (1904 г.), причем в материалах этого Съезда содержится указание, что польские заводы уже вывозят свои изделия за границу и некоторые южные заводы делали попытки в этом направлении.

Несмотря на постановления Съездов, не было произведено изучения заграничных рынков металла, но вопрос об экспорте за границу интересовал последующие Съезды горнопромышленников юга России.

Так, на XXXI Съезде (1905 г.) мы находим (в докладе комиссии о современном состоянии железной промышленности) подробные рассуждения о том, что русские металлические товары встречаются за границей с могущественным международным синдикатом, который склонен считаться не с отдельными заводами, а только с их синдикатскими объединениями¹⁾.

Таким образом, необходимость организации металлического синдиката, а также установления специальных экспортных на заготовки, болванки, балки, рельсы и листовое железо²⁾—таков практический вывод из рассуждений комиссии XXXI Съезда горнопромышленников юга России.

Конкуренция южных металлургических заводов с международным рельсовым синдикатом принудила этот последний включить наши заводы в международное синдикатское соглашение³⁾. Особенную энергию по проникновению на заграничные рынки проявляли наши рельсы: они появились в Румынии, Италии, Дании, Болгарии, южной Америке, в Мексике, в Китае, в Японии, наконец—в Англии и ее колониях.

«Россия—это заноза на теле рельсового нуля», писал английский журнал *Iron and Coal Trades Review* 10 декабря 1909 года.

В результате в состав синдиката были включены заводы южно-Русско-Днепровский, Русско-Бельгийский и «Провиданс». Долевое их участие в сбыте было определено в размере 80.000 тонн. Затем «к синдикату прижнул Дружковский завод, получивший вместо долевого участия, определенного в 7.950 тонн, по 10 фр. с тонны премии, а также Таганрогский завод» (Гливиц, 9 и 7, соч., стр. 77).

В данном случае имеет место настоящая экспортная политика, по значительно пониженным ценам, сравнительно с ценами русского рынка⁴⁾.

Общий экспорт наших рельсов за границу представлялся в таком виде:

Годы	Экспорт	Годы	Экспорт
1905 г.	449.000 пуд.	1908 г.	5.077.000 пуд.
1906 г.	530.000 »	1909 г.	8.770.000 »
1907 г.	5.580.000 »	1910 г.	4.188.000 »

¹⁾ «Международный железный синдикат настолько уверен в случайном характере конкуренции со стороны отдельных заводов, что вступает в соглашение только с союзами предпринимателей, а не с отдельными предприятиями» (См. «Экспорт за границу продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России», вып. 1-й, стр. 92).

²⁾ Что также повел по аналогиям с заграничной практикой.

³⁾ См. Гливиц «Железная промышленность России» (СПБ) 1911 г., стр. 75—78.

⁴⁾ По данным Гливица (id, стр. 77) средние продажные цены на вывозимые за границу рельсы одного из южных заводов составляли: в 1906-7 г.—86 коп. за пуд loco завод, в 1907-8 г. 80 коп., 1908-9 г.—69 коп., 1909-10 г.—68 коп. «Цены эти, конечно убыточны», замечает Гливиц. Для сравнения можно привести средние годовые продажные цены на рельсы, полученные тем же Гливицем от «одного из крупнейших предприятий горнозаводского юга (копеек за пуд): 1906-7 г.—112 коп., 1907-8 г.—108 к., 1908-9 г.—109 коп., 1909-10 г.—109 коп.

Приводя эти цифры, Гливиц отмечает падение экспорта «в вид улучшения внутреннего спроса» (цит. соч., стр. 77). Вывод Гливица относится к 1910 году. Еще ранее того, комиссия XXXIII Съезда горнопромышленников юга России комиссия Съезда, констатируя падение экспорта продуктов железной промышленности, замечает: «очевидно, сохранение заграничные рынки дело нелегкое и они могут быть нами обслуживаемы только тогда, когда промышленность заграницею процветает, а не находится в таком угнетенном положении какое там существует в настоящее время».

Теперь мы переходим к последнему¹⁾ отделу настоящей главы — о привозе в Россию продуктов горной и горнозаводской промышленности юга России. Этот вопрос, логически рассуждая, составляет часть общего вопроса о рынках, и потому должен был бы трактоваться в последующем изложении, но специфические особенности этого вопроса дают право рассматривать его в настоящей главе, посвященной проблеме отношений Донецкого Бассейна и заграницы.

Общая схема по вопросу о значении привозного минерального топлива в общем топливном балансе страны может быть формулирована т. о. при абсолютном возрастании привозимого в Россию заграничного топлива, его роль в общем потреблении страной минерального топлива падает.

Так, было ввезено в Россию минерального топлива: в 1874 г. — 62,6 мил. пуд., в 1881 г. — 108,3 мил. пуд., в 1901 г. — 192,5 мил. пуд., в 1911 г. — 280,6 мил. пуд., в 1912 г. — 324,2 мил. пуд., в 1913 г. — 473,6 мил. пуд.

В то же время участие иностранного топлива в общем русском потреблении его составляло: в 1874 г. — 44,2%, в 1881 г. — 33,7%, в 1891 г. — 19,7%, в 1901 г. — 15,9%, в 1911 г. — 13,4%.

По участкам европейской границы привоз иностранного минерального топлива представлялся в таком виде²⁾.

ГОДЫ	В том числе по Европейской границе.								По Азиатской границе
	Всего ввезено	Бело-море	Балт.	Русско-Прусс.	Русско-Австр.	Русско-Румын.	Черно-море	Азовск.	
	М и л л и о н ы п у д о в								
1890 г.	94,2	0,3	74,6	8,8	0,8	Менее 1500 пуд.	9,5	0,01	0,2
1895 »	118,1	0,6	98,5	11,7	0,9		5,9	0,02	0,5
1900 »	240,0	1,0	160,0	56,2	4,9		17,8	0,01	0,2
1905 »	226,1	0,9	154,3	57,8	6,6		3,3	0,003	3,1
1910 »	259,3	0,7	181,7	66,6	3,2		4,9	0,003	2,3
1911 »	280,6	2,0	190,5	77,6	3,8		1,2	—	5,5
1912 »	324,2	2,3	227,5	83,9	4,4		0,4	—	5,7
1913 »	473,6	2,8	321,1	113,7	5,7		18,7	3,7	7,9

¹⁾ В составе общего вопроса об отношении Донецкого Бассейна к загранице имеется (как это было указано на стр. 58) вопрос о горной и горнозаводской промышленности юга России, как потребительницы заграничных товаров. К сожалению отсутствие материалов по этому вопросу препятствует его анализу. Некоторый очень отрывочный материал имеется в издании УСНХ «металлургические заводы юга России» (Харьков, 1923 г.).

²⁾ См. «Общий обзор главных отраслей горной и горнозаводской промышленности». Ст. 1915 г.

Данные этой таблицы говорят о преобладающем значении Балтийской границы в привозе к нам иностранного минерального топлива. Второе место занимает русско-прусский участок западной сухопутной границы, который характеризуется, однако, большей динамичностью при рассмотрении данных о привозе к нам заграничного топлива за тот период времени, к которому относится статистический материал, помещенной выше таблицы.

Это отражает растущее значение Германии в деле привоза к нам иностранного топлива. Правда, привоз из Великобритании все еще занимал первое место: в 1913 г. английский уголь давал 52,2% общей суммы, привезенного в Россию минерального топлива, в то время как Германский уголь составлял 43,1%. Однако, доля Германии с годами возрастала, причем в данном случае экспортная торговля германским углем следовала за общей тенденцией нашей внешней торговли, где вообще возрастала роль Германии и относительно уменьшалось значение Великобритании.

Кроме каменного угля, в Россию привозился кокс для потребности металлургических заводов Западного края и в небольших количествах для заводов Урала и др. районов. О размерах этого привоза говорят данные нижеследующей таблицы¹⁾.

Г О Д Ы	Ввезено кокса тыс. пуд.	Г О Д Ы	Ввезено кокса тыс. пуд.
Среднее 190 ² / ₇ г.	30.383	1911 г.	42.784
1908 "	25.364	1912 "	46.910
1909 "	24.690	1913 "	59.390
1910 "	27.717		

Главное значение в привозе к нам кокса играет Германия (42,2% общего количества в 1913 г.); за ней следует А.-Венгрия—(34,9%), Англия—(16,0%), Голландия (6,2%).

Соответственно такой характеристике привоза к нам кокса по странам, он направлялся к нам, преимущественно, через два участка нашей западной границы: русско-прусский и русско-австрийский. Балтийский морской участок, играющий первенствующую роль в торговле каменным углем, имел совершенно ничтожное значение в области заграничной торговли коксом.

Значение русско-прусского и русско-австрийского участков в заграничной торговле коксом иллюстрируется следующими цифрами (млн. пуд.):

Г о д ы	Ввезено кокса		Г о д ы	Ввезено кокса	
	Русско-Прусск.	Русско-Австр.		Русско-Прусск.	Русско-Австр.
	млн. пуд.			млн. пуд.	
1894 г.	6,4	5,3	1909 г.	8,3	9,6
1899 „	11,8	12,8	1910 „	8,5	10,8
1904 „	9,3	18,2	1911 „	15,9	14,7
			1912 „	15,7	17,6

¹⁾ «Статистический Ежегодник за 1914 г.». Изд. Совет Съезда представителей промышленности и торговли. СПб. 1914 г.

В противоположность балтийской и западной сухопутной границы наши южно-морские участки характеризовались незначительным привозом иностранного топлива, что, конечно, определялось моментами не только географическими, но и таможенно-пошлинными (о чем будет речь ниже).

Итак, можно наметить три области, где возможно поставить вопрос о конкуренции заграничного привозного минерального топлива с донецким: Прибалтийский край, Польша и побережье Черного моря (прежде всего, Одесса).

Относительно размеров потребления иностранного каменного угля и кокса прибалтийским побережьем дает представление нижеследующая таблица—о привозе этого топлива в главнейшие балтийские порты ¹⁾.

Г О Д Ы	В в е з е н о к а м е н н о г о у г л я						
	Рига	Петро- град	Ревель	Либава	Пер- нов	Вин- дава	Всего
	т ы с я ч и п у д о в						
1891—1895 г. (средн.)	11.574	69.138	2.673	4.408	—	—	86.593
1896—1900 „ „	23.157	92.218	4.035	9.596	—	—	129.006
1901—1905 „ „	25.439	92.487	6.503	8.002	3.525	428	143 384
1906—1910 „ „	34.299	113.757	8.657	8.878	5.492	1.411	171.494
1911 „	37.356	116.165	13.554	7.993	7.527	1 269	183.864
1912 „	47.933	118.591	15.830	12.363	8.495	—	198 212

Г О Д Ы	В в е з е н о к о к с а				
	Рига	Петро- град	Ревель и балтийс. порты	Либава	Всего
	т ы с я ч и п у д о в				
1891—1895 г. (среднее)	556	4.140	53	137	4.883
1896—1900 „ „	1.204	7.068	137	245	8.642
1901—1905 „ „	986	5.274	192	191	6.643
1906—1910 „ „	1.982	4.582	190	171	6.926
1911 г.	3.469	7.253	180	295	11.204
1912 г.	4.401	7.221	310	161	12.093

Это привозное топливо было обложено пошлиною в $1\frac{1}{2}$ коп. для каменного угля и $2\frac{1}{4}$ коп. для кокса.

И. А. Корзухин, в своей вышеназванной брошюре, определяет превоенную конкурентную цену среднего английского угля в Петрограде (б. пошлины) от 16 до 17,8 коп. за пуд, т. е. в среднем 16,9 коп. за пуд. В то же время донецкий уголь в Петербурге (считая, для определен-

¹⁾ И. А. Корзухин. «Обеспеченность России отечественным ископаемым горючим».

железно-дорожного тарифа, центром Донецкого Бассейна Никитовку), по расчетам того же И. А. Корзухина, должен был обойтись в Петрограде—22,57 коп. за пуд.

Если даже допустить особый пониженный тариф для донецкого каменного угля в Петербурге в тех же размерах, как и для донецкого кокса при его перевозках в Привисленский край ($\frac{1}{110}$ коп.), то и в таком случае донецкий уголь в Петрограде стоил бы 21,11 коп. за пуд, в то время как средний английский уголь, при существовавшей пошлине на него (1,5 коп.), обошелся бы в Петрограде 18,4 коп. т. е. на 2,71 коп. дешевле донецкого угля.

Конечно развитая петербургская промышленность не допускала наложения уравнительной пошлины на донецкое топливо, чтобы покрыть эту разницу цен. Однако, государственные соображения усиленно требовали замены иностранного топлива донецким в Прибалтийском крае, и война показала всю настоятельную необходимость этой замены. Коренное изменение произошло бы в этом деле с устройством Черноморско—Балтийского канала и с постройкой специальной углевозной железной дороги. Однако, эти проекты в то время были не реальны, далеки от осуществления. Морская доставка донецкого топлива из Мариуполя в Балтийское море кругом Европы, уже начавшаяся в предвоенный период, все же давала цену донецкого угля в Петербурге 23,06 коп.

Таким образом, петербургский рынок оказывался экономически закрытым для Донецкого Бассейна и существовавшая пошлина не могла иметь протекционного значения по отношению к донецкой каменноугольной и коксовой промышленности.

Теперь скажем о польском рынке. Здесь мы имеем продолжение германской экономики, причем силезский каменный уголь и кокс всецело обслуживали польскую промышленность. По расчетам того же И. А. Корзухина, обслуживание донецким коксом польских металлургических заводов выражается такими цифрами (И. А. Корзухин, цит. брошюра, стр. 23).

1903 г.	0,20 мил. пуд.	1908 г.	0,38 мил. пуд.
1904 г.	0,05 » »	1909 г.	0,13 » »
1905 г.	0,18 » »	1910 г.	0,09 » »
1906 г.	0,27 » »	1911 г.	0,20 » »
1907 г.	1,21 » »	1912 г.	0,14 » »

Такое положение вещей прежде всего объясняется географическим фактором: при расстоянии Варшава—Харьков 1.199 верст и Варшава—Екатеринослав в 1.244 версты, мы имеем тариф для донецкого топлива в 9 коп. на пуд, тогда как подвоз заграничного кокса от копей до мест потребления обходился в 2—3,5 коп. с пуда. Кроме того, силезский кокс получался на заводах с улавливанием побочных продуктов коксового производства, что значительно удешевляет его цену, по сравнению с Донецким Бассейном ¹⁾.

¹⁾ Корзухин, цит. соч. примечание на стр. 23.

Остается третий рынок южно-морского побережья. По удачной характеристике И. А. Корзухина, «черноморско-азовский участок границы, по существу дела, является почти, так сказать, берегом самого Донецкого Бассейна» (цит. соч, стр. 28). Расстояние Ясиноватая—Мариуполь составляет 138 верст, Никитовка—Мариуполь 213 верст. До черноморских портов расстояние значительнее, а именно: Никитовка—Одесса 924 версты, Ясиноватая—Одесса 849 верст, Гришино—Одесса 787 верст.

Донецкое минеральное топливо в Одессе, при доставке его сухим путем, обходилось бы 18,25 коп.—18,73 коп. за пуд, при доставке его через Мариуполь от 16,70 до 16,73 коп. за пуд.

В то же время цена минерального топлива в Одессе в 1917 году составляла:

Пламенный сортированный со складов	24,8 коп.
Рядовой спекающийся	20,4 »
Ньюкэстль из складов	25,0 »
Домбровский из складов	25,6 »

Эти цены включали существовавшую тогда пошлину в размере 6 коп. с пуда на уголь, привозимый по южно-морской границе. Такая пошлина, конечно, создавала исключительно благоприятную позицию для донецкого минерального топлива на всем южно-морском побережье, в частности—в Одессе, куда английский уголь проникал в совершенно ничтожных количествах, напр. 1,6 мил. пуд. в 1910 году и 1,2 мил. пуд. в 1911 году.

Теперь перейдем к характеристике импорта продуктов металлургической промышленности.

Характеристика этого вопроса, которую мы находим у Гливица (цит. соч, стр. 66), может быть представлена в следующем виде.

ВВОЗ В РОССИЮ (тыс. пуд.)					
	Чугун	Чугун. изд. всякие	Железо и сталь не в деле	Железн. и стальн. изд. всякие	Машины
1860—1869 10	814,7	358,8	4.911,4	1.315,7	192,4
1870—1879 10	4.173,4	954,5	17.499,1	2.858,4	2.631,7
1880—1889 10	12.485,2	327,5	7.601,3	1.675,9	2.149,0
1890—1899 10	7.109,7	436,1	14.999,4	2.051,5	5.602,3
1900—1909 10	1.040,0	330,8	4.237,6	2.897,2	8.692,2
1910	360	312	2.594	3.057	13.941

Усиление ввоза всех продуктов железного производства в 70-е годы свидетельствует об увеличении внутреннего спроса на железо, причем особенно значительный рост ввоза железа и стали не в деле следует отнести на счет усиленного железнодорожного строительства и внезапно появившегося спроса на рельсы. В 80-е годы возрастает в три раза ввоз к нам чугуна и уменьшается почти в $2\frac{1}{2}$ раза ввоз железа не в деле. В этом можно усмотреть влияние, с одной стороны, допущения беспошленного ввоза чугуна, с другой—установления в 1876 г. премии на производство рельсов, благодаря чему начало возникать у нас рельсопрокатное производство. Засим ввоз чугуна все падает и понемногу сходит на нет, ограничиваясь, главным образом, специальными сортами. Другими словами, доменное производство развилось в стране настолько, что нужды в привозе чугуна, вообще говоря, при обычных условиях, не ощущается никакой. Ввоз железа и стали в 90-е годы показывает, что в эти годы небывалого подъема только что устанавливающееся производство не в состоянии было поспеть за быстро растущим спросом, так что, несмотря на усиление таможенного покровительства, пришлось прибегать в сильной степени к ввозу. В первое десятилетие текущего века ввоз железа и стали весьма сильно (в $3\frac{1}{2}$ раза) сокращается. Это—следствие усиленного строительства в предшествовавшее десятилетие новых железоделательных и сталелитейных заводов на юге и последовавшего в этот период промышленного застоя. В то время, как импорт чугуна и железа сходит на нет, весьма сильно растет ввоз к нам машин. Как в 70-е годы возрос ввоз железа и стали, в 90-е чугуна, так в настоящее время растет ввоз машин. (Гливиц, цит. соч. стр. 66—77)

Эволюция импорта в Россию горных и горнозаводских товаров из-за границы обуславливалась, с одной стороны, общей эволюцией нашего рынка (о чем будет сказано ниже в отдельной главе), так и действием, сравнительно, частного фактора—нашего таможенного законодательства. Конечно, движение и развитие нашей таможенно-тарифной системы определилось прежде всего общими условиями народного хозяйства России, но с того момента, как только южная горная промышленность начинает свою капиталистическую карьеру, ее притязания начинают играть в этом вопросе исключительно крупное значение.

«Горное и металлургическое производство,—говорил «Голос» (с 1879 г., № 43),—всегда отличалось особой притязательностью и, пользуясь могущественными общественными влияниями, связанными с личными интересами, шло впереди таможенного домогательства»¹⁾.

Действительно, новая история таможенного тарифа на минеральное топливо и металлы в значительнейшей степени складывалась под влиянием «домогательств» Съездов Горнопромышленников юга России.

¹⁾ Цитировано у проф. М. Н. Соболева «Таможенная политика России во второй половине XIX века», Томск, 1911 г. стр. 509.

Начнем с каменного угля.

До 1884 года иностранный каменный уголь и кокс допускались беспошлинно по всем границам, кроме таможен Царства Польского. Это положение вызвало протесты еще первого Съезда горнопромышленников юга России (1874 г.), а на втором Съезде было постановлено ходатайствовать «о наложении 5 коп. на пуд. пошлины на английский уголь, ввозимый в южные порты, и 6 коп. на пуд. на силезский и австрийский угли, ввозимые через юго-западную границу через Радзивиллов и Волочиск и к югу от них».

Это соотношение далеко не напоминало того, что впоследствии было установлено законом 16 июня 1884 года, когда пошлина по южно-морской границе была установлена в большем размере, чем на западной границе, в результате очень сложной и длительной борьбы заинтересованных в этом вопросе кругов. Главными инициаторами в этой борьбе являлись Съезды горнопромышленников юга России.

Особенно подробно этот вопрос был разработан на VII и VIII Съездах горнопромышленников юга России, причем позиция Съездов встретила поддержку со стороны целого ряда организаций: Московского биржевого комитета, Общества содействия русской промышленности и торговли, Торгово-промышленного Съезда 1882 года, Русского технического общества и Иваново-Вознесенского комитета торговли и мануфактур.

Противниками пошлины выступили биржевые комитеты-Одесский, Киевский, Привислинский, Либавский, Рижский и Петербургский.

Вопрос был передан на рассмотрение особой комиссии при министерстве финансов, где были высказаны две различные точки зрения по этому вопросу, в общем, не представляющие интереса, повторяющие обычные аргументы за и против этой меры и подробно охарактеризованные в выше-названной работе проф. М. Н. Соболева.

Министр финансов, в общем, склонился на сторону положительного разрешения этого вопроса, по соображениям, преимущественно, фискального характера, «финансовой выгоды», как аргументирует проф. М. Н. Соболев, доказывая свою основную идею о том, что наша таможенная политика второй половины XIX века направлялась, преимущественно, фискальными соображениями.

Однако, не отрицая значения аргументов этого порядка, все же необходимо признать, что оппозиция потребителей, выраженная названными выше биржевыми комитетами (преимущественно, Прибалтийского края) возымела свое действие, и в результате всей этой кампании пошлина была установлена, но в меньшем размере, против притязаний Съездов горнопромышленников юга России и притом с главным ударением на таможенном обложении иностранного угля, привозимого именно по южно-морской, а не западной границе.

В приводимой выше таблице помещены данные о размерах пошлины, испрашиваемой Съездами и действительно установленной законом 16-го июня 1884 года.

	Испрашива- лось копеек с пуда	Установлено копеек с пуда
В портах Черного и Азовского морей . .	3 $\frac{1}{2}$	2
По западной и сухопутной границе . . .	2 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$
В портах Балтийского моря	2	1 $\frac{1}{2}$

Эта первая победа не удовлетворила вполне желаний С'ездов горно-промышленников юга России: под натиском ходатайств X С'езда, законом 12 июня 1886 года была повышена с 2 до 3 коп. пошлина на иностранный уголь, привозимый в южные порты.

Дальнейшая история этого вопроса может быть охарактеризована нижеследующими главнейшими моментами ¹⁾).

Угольный кризис конца восьмидесятых годов побудил некоторые промышленные организации (напр. Киевский биржевой комитет) поднять вопрос об отмене таможенной пошлины на уголь. Однако, понижения пошлины не только не последовало, но, наоборот, наблюдается у нас дальнейшее повышение пошлины: законом 12 июня 1886 г. каменный уголь и кокс, привозимые к портам Черного и Азовского морей, были обложены пошлиной в 3 коп. зол. с пуда; по закону 19 мая 1887 г. «каменный, торфяной и древесный уголь, привозимые в порты Черного и Азовского морей, облагаются по 3 коп. золотом с пуда, привозимый по западной сухопутной границе по 2 коп., привозимый к портам Балтийского моря по 1 коп., кокс, ввозимый по указанным границам, облагается по 4 $\frac{1}{2}$ коп., 3 коп. и 1 $\frac{1}{2}$ коп.» (проф. М. Н. Соболев, цит. соч., стр. 547).

Следующее десятилетие в истории нашего таможенного тарифа характеризуется общим пересмотром таможенного тарифа, завершившимся изданием нового таможенного тарифа 11 июня 1891 года.

Этот новый таможенный тариф, в истории которого видную роль играл наш русский сторонник протекционизма Д. И. Менделеев, проникнут целями протекционного характера (см. М. Н. Соболев, цит. соч., стр. 705). Однако, при этом по отношению к каменному углю и коксу, привозимому в Россию, осталась существовавшая тогда таможенная пошлина, ²⁾ несмотря на то, что тарифная комиссия, после горячих прений, постановила увеличить эту пошлину.

Настойчивые ходатайства С'ездов горнопромышленников юга России в направлении повышения таможенной пошлины на каменный уголь продолжались, и законом 1892 года пошлина на иностранный уголь, привозимый в порты Азовского и Черного морей, была установлена в 4 коп., а на кокс в 6 коп.

¹⁾ См. мой «Краткий очерк истории С'ездов горнопромышленников юга России», стр. 72—73.

²⁾ согласно указа 16 августа 1896 года эта пошлина для южно-морских портов составила 4,2 коп. для угля и 6, 3 для кокса (М. Н. Соболев, цит. соч., стр. 752).

Наконец, предвоенное таможенное обложение твердого минерального топлива видно из след. таблицы:

	УГОЛЬ		КОКС	
	Т а р и ф		Т а р и ф	
	Общ.	Конвенц.	Общ.	Конвенц.
В портах Черного и Азовского морей .	6 к.	—	9 к.	—
По западной сухопутной границе . . .	3 к.	1 $\frac{1}{2}$ к.	4, 5 к.	2,25 к.
В портах Балтийского моря	1 $\frac{1}{2}$ к.	1 $\frac{1}{2}$ к.	2,25 к.	2,25 к.

Пересмотр нашего торгового договора с Германией, предстоявший в 1914 году, выдвинул проект понижения пошлины на каменный уголь, привозимый в порта Азовского и Черного морей. В названной выше работе И. А. Корзухина: «Обеспеченность России отечественным ископаемым горючим», автор (см. гл. V «Условия конкуренции донецкого угля с иностранным») приходит, к выводу, что «уменьшение действующей ныне 6 копеечной пошлины, например на половину, представляется, быть может, совершенно безопасным для донецкой углепромышленности».

Эти расчеты основывались на анализе цен, и потому рассмотрение этой стороны вопроса мы откладываем до одной из следующих глав, когда мы коснемся вопроса о внутренней структуре промышленности, себе-стоимости и рынке. Отметим лишь, что точка зрения горн. инж. Корзухина встретила очень решительные возражения со стороны Съездов горнопромышленников юга России и Совета Съезда; эти возражения основывались на анализе себе-стоимости, и потому рассмотрению их будет уделено место также в последующем изложении.

Переходя к вопросу о таможенных пошлинах на чугун, прежде всего необходимо отметить, что обложение иностранного чугуна, при его привозе в Россию, имеет более длинную историю, чем таможенное обложение каменного угля. Основные этапы этой истории находятся в связи с историей русского таможенного тарифа вообще.

В грубом, схематическом изложении историю нашего таможенного тарифа можно представить в таком виде ¹⁾.

1. Период 1822—1489 г. г., характеризующийся крайним напряжением таможенного обложения.
2. Период 1850—1876 г. г.,—переход к системе умеренно-охранительной.
3. Период с 1877 г.—неуклонное развитие и повышение таможенного обложения.

¹⁾ В. И. Темиряев «Обзор системы русского таможенного тарифа» (сборник «Фабрично-заводская промышленность и торговля России»).

Первый из названных выше периодов открывается тарифом 1822 года, носившим характер, по преимуществу, запретительный. По отношению к чугуну можно отметить, что морской его привоз совершенно запрещался, сухопутно же чугун допускался с пошлиной 90 коп. с пуда, причем тарифом 1841 года эта пошлина была повышена до 1 руб. 3 коп.—Оставление графом Канкриним поста Министра Финансов сопровождалось уменьшением нажима в области таможенно-тарифного дела. Новая эпоха в истории таможенного тарифа, открывающаяся таможенным тарифом 1850 года, связывается с именем Тегоборского, который является для этого периода идеологом фритредерских течений, подобно тому, как в 80—90 годах идеология протекционизма имела своим выразителем Д. И. Менделеева.

При проектировании тарифа 1850 года очень серьезный спор завязался около вопроса о таможенных пошлинах на черный металл. Предположения по этому вопросу Тарифного Комитета и Министерства Финансов шли довольно далеко, но оппозиция железных заводчиков (преимущественно, Мальцева и Пастухова) оказала известное влияние на государственный Совет, который оставил запрещение морского привоза этих металлов, а по сухопутному ввозу понизил пошлину на чугун с 1 руб. 3 коп. до 50 коп. с пуда, а на железо кованое, в прутьях, полосовое, сортовое и брусчатое—с 1 руб. 38 коп. до 50 коп. В связи с этим пошлина на листовое железо была понижена с 3 руб. 60 коп. до 1 руб. за пуд.

Дальнейшее развитие этого вопроса представляется в таком виде. Закон 1857 года понижает пошлину на чугун до 15 коп. с пуда, закон 1859 года—до 5 коп. с пуда.

Законом 1861 года был разрешен беспошлинный привоз чугуна и железа для машиностроительных заводов, а тарифом 1868 года было отменено запрещение привоза чугуна и железа в азовские порта, которое было введено в тариф 1857 г. в целях поощрения южно-русского доменного производства.

Эта понижательная волна в области таможенного обложения сменилась обратным течением со второй половины семидесятых годов и с восьмидесятых годов прошлого столетия.

Первой ласточкой в этом анти-фритредерском движении был Съезд заводчиков и деятелей машиностроительной промышленности в 1875 году. Этот Съезд, по докладу его председателя, барона Дельвига, высказался за установление таможенных ставок на черный металл, в течение 10 лет, по выработанному Съездом проекту таможенно-тарифных ставок.

Даже, пятый Съезд горнопромышленников юга России (1880 г.) постановил ходатайствовать:

- 1) чтобы на ввозимый чугун была наложена пошлина в 15 коп. с пуда и сроком не менее 15 лет; 2) чтобы в продолжении 15 лет не допускались никакие изменения в действующем тарифе по отношению ввоза металлов и никому, даже в виде исключения, не дозволялось получать иностранный металл, не исключая и железных дорог.

Те же ходатайства повторили последующие С'езды: VI, VII и VIII. Эти выступления промышленников возымели свое действие, и одновременно с пошлиной на уголь, была введена в 1884 году пошлина на чугун в размере 9 коп.

В течение последующего периода истории таможенного тарифа на чугун мы имеем цепь почти непрерывных повышений. Неносредственно перед войной система нашего таможенного тарифа на металлы представлялась в таком виде (коп. с пуда):

	Общий таможен. тариф.	Конвенц. таможен. тариф.
Чугун всякий	45	45
Чугун всякий, привозимый по зап. сух. границе	52,5	45
Специальные чугуны	75	—
Сталь и железо полосовое и сортовое всякое	90	75
Сталь и железо листовое всякое, железо фасон. и тонкосортное	127,5	105
Сталь и железо листовое тонкое	150	150
Жесть	265	—
Чугунные изделия	465	420
Железные и стальные изделия	255	210
Машины всякие	255	210
Сельско-хоз. машины простые	105	75
Локомобили	75	—
Сельско-хоз. машины сложные	беспошлино.	

Непосредственно перед войной, в комиссии по пересмотру таможенного тарифа с Германией, экспертом Министерства Торговли и Промышленности было выдвинуто предложение о понижении таможенной пошлины на основной продукт—чугун—с 45 до 35 коп., что, повидимому, не встречало возражений со стороны южных заводов¹⁾. Все интересы железопромышленности в это время сосредоточились около вопроса о таможенных пошлинах на сельско-хозяйственные машины и орудия, причем промышленники, объединившиеся в виде С'езда фабрикантов земледельческих машин и орудий, отстаивали наложение пошлин именно на сложные сельско-хозяйственные машины и орудия²⁾.

В заключение настоящей главы остается коснуться вопроса о пошлине на железную руду и на соль.

Вопрос о таможенных пошлинах на железную руду, в существенных чертах, был затронут в предыдущем изложении.

¹⁾ См. мои «Очерки экономического описания России», стр. 164.

²⁾ Литература вопроса см. Кафенгаузен «Развитие русского с.-х. машиностроения». Полферов «Сельско-хозяйственные машины и орудия». Брошюра С'езда фабр. с.-х. машин и орудий «К вопросу о таможенных пошлинах на земледельческие машины».

У нас имелась пошлина на привозную руду в размере 10,5 шт. на пуд, фактически лишенная всякого значения. Вывоз железной руды был запрещен через таможи Ц. Польского, за исключением польской руды, которая могла вывозиться за границу по особым разрешениям Министра Финансов по соглашению с Министром Торговли и Промышленности и с наложением пошлины в размере $1\frac{1}{2}$ коп. Вывоз руды через южные порты и проч. сухопутные таможи разрешался безо всяких ограничений.

Таможенные пошлины на соль, сообразно давнему происхождению соляной промышленности, были установлены еще в 1797 г. и носили покровительственный характер. С того времени такое именно направление таможенных пошлин на соль удержалось в нашем таможенном тарифе.

Перед войной таможенные ставки на соль были установлены в следующем размере: 1) соль, привозимая к портам Архангельской губернии, облагается в размере 15 коп. с пуда; 2) вся прочая соль—30 коп. с пуда; 3) соль очищенная столовая—45 коп. с пуда. Беспшлинный привоз соли допускался, в неограниченном количестве, на Мурманский берег (для посола рыбы).

Перед войной южными горнопромышленниками был поставлен вопрос о конкуренции русской и заграничной (именно, германской) соли в местностях, расположенных по западной границе, морской и сухопутной. По соображениям С'ездов горнопромышленников юга России, ввоз германской соли именно по этой границе начал усиливаться также благодаря работе германского калийного синдиката, заинтересовавшегося русским рынком соли. Отсюда ходатайство С'езда о повышении пошлины на соль по западной границе до 40 коп. (вместо 30 коп.).

Если на это ходатайство посмотреть при свете цифр, то окажется, что хотя развитие промышленного потребления соли в Царстве Польском и вызвало некоторое увеличение привоза соли по западной границе, однако, в данном случае речь идет о крайне незначительных количествах.

В нижеследующей таблице приведены данные о привозе в Россию из-за границы иностранной соли.

Ввоз иностранной соли в Россию.

Годы	Милл. пуд.	Годы	Милл. пуд.	Годы	Милл. пуд.	Годы	Милл. пуд.
1882 . . .	10,6	1890 . . .	1,0	1898 . . .	0,6	1906 . . .	3,5
1883 . . .	9,0	1891 . . .	0,9	1899 . . .	0,5	1907 . . .	2,3
1884 . . .	4,6	1892 . . .	0,7	1900 . . .	0,6	1908 . . .	2,7
1885 . . .	2,2	1893 . . .	0,4	1901 . . .	0,7	1909 . . .	3,5
1886 . . .	1,2	1894 . . .	0,6	1902 . . .	1,5	1910 . . .	3,8
1887 . . .	0,5	1895 . . .	0,6	1903 . . .	1,6	1911 . . .	4,4
1888 . . .	0,7	1896 . . .	0,6	1904 . . .	0,6	1912 . . .	4,5
1889 . . .	1,4	1897 . . .	0,5	1905 . . .	1,6	1913 . . .	4,4

Развитие донецкой солепромышленности со середины 80-х годов, сократило потребление заграничной соли до 0,5—0,6 мил. пуд. Рост привоза заграничной соли перед войной в значительнейшей степени обязан привозу соли на Дальний Восток, по Азиатской границе. Так в 1913 году из 4,4 милл. пуд. соли, ввезенной в Россию, только всего 779 тыс. или $17\frac{1}{4}\%$ ввезено по Европейской границе—в Ц. Польское, а остальные 3,657 милл. пуд. (или $82\frac{1}{2}\%$)—по Азиатской границе.

Приведенное изложение свидетельствует о том, что из различных форм связи Донецкого Бассейна с заграницей, подвергнутых анализу в настоящей главе, наиболее активной является связь путем колонизации Донецкого Бассейна иностранными капиталами. Несомненно, меньшее значение имеет такой вид фактов, как конкурентная борьба на русском рынке продуктов русской и заграничной горной промышленности. Наконец, совершенно незначительную роль играет проблема выхода на заграничные рынки донецкого каменного угля и металла.