

Нефтяное Дело

"Neftyanoe Delo" jurnalının çoxsaylı nömrələri üzərində təhlil və araşdırmalar apararkən dərin məzmunlu, geniş əhatəli bir materiala rast gəldik. Həmin məqalə nəşrin 16 yanvar 1910-cu ilin 1-ci sayında öz əksini tapmışdır. "Kerosin üçün ixrac dəmir-yolu tariflərinin endirilməsi ilə bağlı iclas" başlıqlı yazı belə başlayır: Dəmir yolu işləri idarəsində ayın 18 və 19-da Q.I. Şapoşnikovun sədrliyi ilə Bakıdan Batuma ixrac edilən kerosinin mövcud cari tarifinin endirilməsi məsələsinin baxıldığı xüsusi iclas keçirilmişdir.

Iclası açan sədr bildirdi ki, kerosin üçün ixrac tarifinin endirilməsi məsələsinə son illərdə 2 dəfə baxılmışdır: 26 iyun 1906-cı və 21 iyul 1907-ci ildə (8 fevral, 28 mart, 3 və 6 aprel).

İlk iclasın nəticələri növbəti davamlı hərəkətliliyi əldə etmədi. Çünki iri neft sənayeçilərindən biri tərəfindən ərizə gəlmişdi ki, neft sənayeçilərini həyəcanlandıran (maraqlandıran) kerosin daşımalarının ixrac tarifinin endirilməsi məsələsi 1906-cı ildə zamanla naviqasiyanın bağlanması səbəbindən, bundan sonra sənayedəki işlərin nəticələrinin aydınlaşdırılmasına qədər dayandırılmalıdır.

Göstərildi ki, hal-hazırda yenə ixrac tarifinin endirilməsi ilə bağlı ərizələr var. Bu cür ərizələr Bakı Birja Komitəsindən, Neft Sənayeçilərinin Konqres Sovetindən, hətta Nobel qardaşları və S.Q. Lianozov yoldaşlarının hesabına qeydləri əldə olunmuş Rus-İngilis ticarət palatası tərəfindən gəlmişdir. Bundan əlavə Ticarət və Sənaye nazirliyi də daşıma tarifinin endirilməsi ilə bağlı müraciət etmişdir. Yalnız Bakıdan yoldaş Şixa tərəfindən yazılmış bir ərizə var ki, o da ixrac tarifinin endirilməsinə etiraz edir. Etirazını isə belə əsaslandırır ki, xaricə çoxlu miqdarda kerosin çıxarılması zamanı Rusiya üçün maye yanacaqın miqdarı aşağı düşür və bunun nəticəsində həmin yanacağın qiyməti qalxmalıdır.

Sonra sədr bütün elan olunmuş ərizələri nəzərə alaraq aşağıdakı iki sualı qoydu: 1) Bütün Avropaya və Uzaq Şərqə ixrac etdiyimiz ayrıca araşdırılmalıdır; 2) Bakı-Batumi kerosin xətti üzrə və sistem qatarlarına ixracə ayrı-ayrı tariflər tətbiq edilməlidir.

Bu yolla iclasın nəticəsi kimi qiymətlərin endirilməsi vacibliyi Volqa gəmi sahibləri istisna olmaqla hər kəs tərəfindən qəbul edildi.

Bu endirimin miqdarına gəldikdə isə, dəmir yolu xəzinədarlığı nümayəndəsi yalnız 16 qəpiyə qədər endirim etdi. Halbuki digərləri tarifi 10 qəpik, ən uzağı isə 12 qəpik olmasını tələb edirdilər. Neft sənayeçiləri isə (yoldaş P.O. Qukasovun başçılığı ilə) kerosin ixrac tarifinin 19 qəpikdən 9 qəpiyə endirilməsini məsləhət gördülər.

Məqaləni olduğu kimi dərc edirik. Əminik ki, dəyərli oxucularımız bu yazını böyük həvəslə oxuyacaq və öz maraqlı fikirlərini söyləyəcək.

Совещание по вопросу о понижении экспортных железнодорожных тарифов на керосин

18-го и 19-го декабря при департаменте железнодорожных дел под председательством д. с. с. Г.И. Шапошникова, состоялось заседание особого совещания по вопросу о понижении существующего ныне тарифа на перевозку керосина из Баку в Батуми для вывоза за границу. Открывая заседание, председательствующий напомнил, что вопрос о понижении экспортного тарифа на керосин в последние годы рассматривался уже дважды: 1906 году – 26-го июня и 21-го июля и в 1907 г. (8 февраля, 28 марта, 3 и 6 апреля). Результаты занятий первого совещания не получили дальнейшего движения в виду поступившего от одного из крупных нефтепромышленников ходатайства о приостановлении возбужденного нефтепромышленниками вопроса о понижении экспортного тарифа на перевозку керосина впредь до выяснения результатов работ на промыслах ко времени закрытия навигации 1906 года. Что касается второго совещания, то тарифный комитет признал возможным

понизить тариф на экспортный керосин лишь в том случае, если добыча нефти в Баку повысится и дойдет приблизительно до 600 млн. пуд. В настоящее время вновь возникли ходатайства о понижении экспортного тарифа; такие ходатайства получены от бакинского биржевого комитета, совета съезда нефтепромышленников, русско-английской торговой палаты с приложением докладных записок т-ва бр. Нобель и С.Г. Лианозова. Кроме того, министерство торговли и промышленности тоже обратилось с ходатайством о возможном понижении вывозного тарифа. Есть одно лишь ходатайство из Баку, от г. Шиха, который высказывается против понижения экспортного тарифа, мотивируя это тем, что в случае большого вывоза керосина за границу количество жидкого топлива для России должно уменьшиться, а как следствие этого должна повыситься цена этого топлива. Констатируя факт, что экспорт керосина в последние годы действительно сократился, сократился особенно вывоз на Дальний Восток и подчеркнув важность в данном случае вопроса о тарифах, председательствующий предложил совещанию выслушать упомянутые ходатайства.

Из представленных ходатайств наибольшей полнотой отличалась записка директора т-ва нефтяного производства Г.М. Лианозова сыновей – С.Г. Лианозова, внесенная в англо-русскую торговую палату. В существенных чертах содержание этого доклада сводится к следующему. Угрожающее падение экспорта нашего керосина началось еще задолго до памятного всем августовского погрома нефтяных промыслов, а начиная с января 1905 г. и до сего времени, т.е. вот уже пятый год как экспорт керосина неуклонно падает и дошел уже до того ничтожного размера, что в скором времени должен быть поднят вопрос об упразднении деятельности керосинопровода Баку–Батуми, сооружение которого обошлось казне свыше 25 млн. рублей. Достаточно привести цифры экспорта нашего керосина по годам, чтобы составить себе ясное понятие о происшедшей перемене картины. Вывезено в (тыс. пуд.):

1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.
65.015.0	67.566.0	66.902.0	61.594.0
1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.
27.682.0	19.153.0	24.885.0	27.208.0

В то же время вывоз американского керосина увеличился: в 1904 г. было 761 млн. галлонов, а в 1908 г. 1.223 млн. галл., т.е. свыше 60 %. Из Румынии керосина вывезено: в 1904 г. 4.778.0 т. пуд., а в 1908 г. – 16.006.0 т. пуд., т.е. экспорт керосина за указанное время увеличился более чем на 200 %. Казна теряла ежегодно недовырученных за 40 млн. пуд. керосина (65.250 – 24.750 = 40.5 м. п. по 19 коп.) 7.695 тыс. рублей, а за четыре года потеря казны выразилась в 30.780.000 руб. Если далее считать, что за те же четыре года мы не получили приблизительно на 162 млн. пуд. стоимости керосина ранее вывозимого за границу, каковая составляла в среднем за четыре года 23.62 коп. за пуд, то к вышеприведенной цифре 30.780.000 руб. придется прибавить еще около 38.500.000 руб. Следовательно, общий минус в нашем расчетном балансе за четыре года падения экспорта нашего керосина, превысил уже колоссальную сумму – 96 м. руб. В настоящее время запросы с английского рынка, куда главным образом и поступал наш керосин, совершенно прекратились. Фирмы, торговавшие русским керосином, перешли на торговлю американским и румынским, который предлагается им много ниже тех цен, по каким можно продавать безудачно русский керосин. Предлагаемая ныне цена фоб.–Батуми ниже копеек на 8–10 против цен, очищающихся на Баку. Средняя цена керосина в Баку 30 коп., а с прибавлением фрахта Баку–Батуми, городского сбора и других накладных расходов в 22 коп. на пуд, цена в Батуми должна быть не менее 52–53 коп. за пуд., между тем предложения выше 43–44 коп. не поступают и по этим ценам можно купить керосин фоб.–Нью-Йорк. Естественно, что при таком положении вещей спроса на русский керосин нет, и он быстро и решительно вытесняется керосином других конкурирующих стран. Это должно тяжело отразиться на всей нефтяной промышленности. Десятки миллионов рублей, вложенные в предприятия, основанные или связанные с экспортом керосина, должны будут считаться бесповоротно потерянными для страны. Уже и теперь в Баку из 80 керосиновых заводов, работавших исключительно на прибыль от экспортного керосина, действует всего 17 заводов, т.е. закрыто около 80 % заводов, на оборудование коих затрачено свыше 12 млн. рублей. Переходя к Батуми, мы видим, что и здесь представляется нам та же печальная картина. Все почти станции для хранения керосина в Батуми пусты, не принося никакого дохода на громадные вложенные в них капиталы; заводы для выделки ящиков для отправки керосина на Дальний Восток частью также позакрывались,

частью сократили свою работу до минимального размера. Весьма солидные капиталы вложены нашими экспортерами и на устройство инсталляций и агентур на граничных рынках. Теперь инсталляции вынуждены торговать не нашим, а американским и румынским керосином... Ссылка на то, что наш вывозной тариф дешевле внутреннего, не может приводиться. По 27 к. не было бы вывезено ни одного пуда. Понижение тарифа до 10 коп. за пуд не будет убыточно и для дороги. Провоз одного пуда керосина до Батуми обходится не дороже 6 коп., а при нормальном вывозе, на который рассчитана постройка керосинопровода, т.е. при перекачке в 60 млн. пуд., провоз обойдется еще дешевле. При уменьшенном же вывозе в 15–20 млн. пуд. существующего тарифа в 19 коп. может и не хватить; возможно, что провоз обойдется и в 22 к., но отсюда прямой вывод: не стоять на старом тарифе, а уменьшить его. Указывают еще, что понижение тарифа не желательно, так как усиление вывоза керосина за границу повлечет за собой подъем цены на жидкое топливо в России. Но с нефтяным топливом конкурирует каменный уголь, торф, дрова, брикеты, и цены на жидкое топливо не может подняться выше известного предела, указываемого ему конкуренцией с другими видами топлива. Практика показывает, что с увеличением цены на керосин цена на нефть. остатки падает, так как заводчик, получая прибыль на керосине и стремясь выработать, возможно, больше этого продукта, старается поскорее реализовать нефтяные остатки даже по пониженным ценам.

По оглашении всех ходатайств председательствующий поставил вопросы: 1) рассматривать ли отдельно вопросы о нашем вывозе в Европу и о нашем вывозе на Дальний Восток и 2) применять ли разные тарифы на вывоз Баку–Батуми по керосинопроводу и в вагонах–цистернах. По первому вопросу большинство высказалось за нежелательность разделения вывоза на иностранные рынки: в Европу и на Дальний Восток; по второму же вопросу все отметили, что тариф на керосинопровод и на цистерны должен быть одинаковый, как в виду того, что нефтепромышленники издавна привыкли к обезличению своего товара (керосина), почему они вполне охотно будут предъявлять керосин для перекачки по трубе, так и потому, что кроме керосина могущего быть обезличенным, вывозится еще керосин других марок, так, например, сорт "метеор". Этот керосин обходится на пуд дороже обыкновенного и должен обязательно следовать в цистернах. Метеор для конкуренции с американским и галицийским (которые по удельному весу легче русского) приходится примешивать к обыкновенному, и поэтому если бы для перевозки в цистернах, а в частности, следовательно, и для метеора был установлен более высокий тариф, то это крайне затруднило бы вывоз метеора.

В возникших затем прениях по вопросу о понижении тарифа из присутствующих на заседании П.О. Гукасов выступил с пространной речью, в которой охарактеризовал существующее положение русского экспорта. По словам оратора в настоящее время Россия уже не может рассчитывать на то, чтобы выступить на европейских рынках в качестве самостоятельного экспортера. Крупные затраты, произведенные нефтепромышленниками на организацию сбыта русского керосина за границей, следует в значительной своей части потерянными, и теперь русские экспортеры могли бы выступить в Европе лишь как продавцы керосина организациям, владеющим европейским керосиновым рынком. Что касается восточных рынков, то относительно их оратор отметил значительную конкуренцию со стороны американского и других происхождений керосина. Относительно же пространного мнения, что развитие экспорта, при наблюдаемом после 1905 года падений добычи в Баку, может вредно отразиться на интересах русского потребителя нефтяных продуктов, то в этом отношении П.О. Гукасов привел ряд цифр, опровергающих подобный взгляд, доказывая, что даже наоборот сокращение экспорта неизбежно вызовет необходимость уменьшения добычи нефти в Баку.

"Итак, резюмируя вкратце содержание моей слишком затянувшейся речи, сказал П.О. Гукасов, я прихожу к следующим выводам:

1) Возможность самостоятельного выступления по продаже осветительных масел как в Европе, так и на Дальнем Востоке для нас – русских экспортеров, безусловно, и бесповоротно потеряна: в Европе потому, что все инсталляции принадлежавшие русским экспортным фирмам и стоившие до 15 млн. рублей, перешли в руки наших же конкурентов, на Дальнем Востоке потому, что ящичная перевозка, практиковавшаяся русскими экспортерами при их непосредственных и самостоятельных продажах на рынках Дальнего Востока, не в состоянии выдерживать конкуренции и наливной перевозкой при условии устройства ящичного производства непосредственно на местах потребления. Для наливной же перевозки на Дальнем Востоке у русских экспортеров никогда не было на-

ливных пароходов, тем более не будет их после ныне создавшихся условий экспорта¹⁾.

2) Уничтожение самостоятельного экспорта обязано всецело тарифной политике правительства. Невозможность конкуренции с Америкой и Румынией стала уже ясна в начале 1904 г., когда в момент самой жесткой борьбы с американцами за обладание рынками, не смотря ни на какие доводы промышленников, правительство нашло возможным поднять тариф до 19 коп., остающийся в силе и до сего времени. Уже тогда экспортеры начали подумывать о спасении своей шкуры. События 1905–1906 гг. только ускорили решение экспортеров уйти по возможности скорее с рынка. Фактически даже самый отчаянный для нефтепромышленников 1906 г. добыча была такая, что при нормальной выработке керосина его бы получилось 112–115 млн. пуд., т.е. за удовлетворением рынков России, мы бы имели возможность вывоза за границу 60–65 млн. пуд. В последующие годы эта возможность только увеличивается. Если мы не воспользовались ею, то только благодаря запрети-тельному тарифу. Если правительство имело в виду сокращение экспорта осветительных масел, то эта цель достигнута блестяще. Нам же эта политика является непонятной и необъяснимой.

3) Экспорт не может быть сокращен до любого предела без того, чтобы это сокращение не отозвалось на добыче нефти в смысле уменьшения ее. Единственными ценными продуктами, получаемыми из бакинской нефти, являются смазочные масла и керосины; смазочные масла имеют слишком ограниченное потребление, равное 13–15 млн. пуд. Потребление бакинского керосина в пределах России ограничивается также 50 млн. пуд., между тем для рациональной переработки нефти и получения подходящих качеств нефтяных остатков и керосина, последнего надо выгнать не менее 25 % перерабатываемой на заводах нефти, т.е. не менее 95–100 млн. пуд. при ныне установившейся добыче в 480–490 млн. пуд. считая, что 70 млн. идут на топливо на промыслах и на утечку, до 20 млн. потребляются непосредственно для моторов Дизеля и для смешения с тяжелыми остатками, а 400 млн. пуд. перерабатываются как на бакинских заводах, так и на заводах внутри России. России нужно керосина только до 50 млн. пуд., остальные 49–50 млн. пуд. должны иметь для себя выгодный сбыт, иначе добыча нефти должна неминуемо приноровиться к потреблению керосина в России и к качеству его, т.е. сократится чуть ли не в 1½ раза. Тенденция к сокращению добычи уже заметна в сильно уменьшившемся ходе буровых работ.

4) Возобновление экспорта и усиление его возможно только и единственно путем продажи керосина фоб.–Батуми. Непосредственным экспортом мы заниматься больше не можем. Нужно, чтобы Батумские цены на керосин держались на таком уровне и обещали такое постоянство, при котором торговым фирмам-импортерам керосина на рынке потребления было бы выгодно окупать русский керосин. Нужно, чтобы между ценою керосина в Батуми и ценою американского керосина в портах Атлантического океана была разница, покрывающая не только невыгодность торговли русским керосином, благодаря физическим качествам (уд. вес), но обещающая известный лишний заработок при переходе на русский керосин. Эта разница устанавливается для разных стран раз-но в зависимости от существующих ввозных пошлин и от тех расстояний, на которые приходится возить керосин по железным дорогам внутри страны. Для Лондона естественная разница равняется 4 % существующей на керосин цены (0.828/0.797=104), т.е. при цене 99 к. в бочках почти 3 коп. Для континентальных стран, благодаря существующим пошлинам, эта разница выраженная в копейках, будет гораздо больше. В среднем надо установить разницу в ущерб русскому керосину около 6–8 коп., чтобы иметь возможность конкурировать с американским керосином.

5) При установившейся в Нью-Йорке цене на экспортный керосин в 47 коп. (с которого, по уверению иностранных импортеров, делается еще скидка 5 %) цена русского керосина фоб.–Батуми не должна быть выше 41 к. Так как с другой стороны выяснилось, что при средней цене нефти равной 21 к. за пуд, многим нефтепромышленникам эксплуатация ее становится уже невыгодной и сокращается не только бурение, но и тартание менее производительных скважин, а также, что средняя цена на остатки в 21 к. является тем максимумом, при котором еще можно удержать нынешние рынки потребления жидкого топлива за собою, то при этих данных выясняется и средняя цена керосина в Баку: она равняется 31½ коп.,²⁾ следовательно, тариф на перекачку керосина из Баку в Батуми плюс батумские накладные расходы должен быть не более 9½ коп. Некоторое повышение до

¹⁾ Под Дальним Востоком я подразумеваю не дальневосточные окраины России, а Индию, Китай, Японию и другие азиатские государства.

²⁾ 3. 10ф. нефти + 5 коп. – 2 п. остатков.

11 коп. (9 к. тар. плюс 2 к. расх.) может быть еще терпимо, так как с увеличением выработки керосина на заводах сократятся накладные расходы ложащиеся на пуд керосина.

6) Тариф на передачу керосина из Баку в Батуми в 9 коп. при условии передачи 45–50 млн. пуд. будет также выгоден для Закавказских дорог, как и тариф в 19 коп. при условии перекачки 18 млн. пуд. До этой нормы, а может быть еще ниже, упадет наш экспорт еще в течение 1910 года, т. к. наши цены не в состоянии ни где выдержать конкуренции американских, румынских и галицийских цен.

7) Установившаяся добыча в 480–500 млн. пуд. в год безусловно даст возможность довести экспорт до 50 млн. пуд. за удовлетворением потребности внутри страны. Добыча эта должна будет неминуемо сократиться, если не будет найдено выхода для всего керосина, получаемого при перегонке нефти. Уменьшение выхода керосина из нефти ниже 25 % является экономической растратой, влияет отрицательно на качество керосина и остатков. При отгоне 25 % керосина из поступающих на заводы 400 млн. пуд. получается нефтяных остатков от 250–280 млн. пуд., количество вполне достаточное не только для удовлетворения всех нынешних рынков потребления жидкого топлива, но и для расширения этих рынков».

После краткого освещения вопроса со стороны других операторов Аб. О. Гукасов дал совещанию справку о тарифах и рыночных фрахтах существующих для румынского керосина. Сравнение наших тарифов с румынскими показывает, что у нас тарифы на вывозной керосин стоят вдвое выше.

Открывая заседание на следующий день, 19-го декабря, председательствующий поставил вопрос о самостоятельности нефти и керосина; отсюда, по его мнению, надо сравнивать цены керосина на иностранных рынках русского и американского. Стоимость нефтяных остатков выше стоимости нефти и поэтому надо сделать поправку на стоимость керосина – это первое. Во-вторых, в настоящее время цены на нефть ниже, чем были в прошлом году. При исчислении разницы в ценах в портах русского и американского надо брать, по мнению председателя, цену пенсильванского керосина в 48 к. и отсюда исходить, какая цена должна быть русского керосина фоб.–Батуми. Согласно этому, председатель просил выяснить вопрос, какого именно понижения тарифа на перевозку керосина из Баку в Батуми требовало бы современное положение дел с керосином и каково то понижение означенного тарифа, на которое могли бы согласиться железные дороги.

Некоторые члены совещания указывали на то, что заниматься здесь точными вычислениями самостоятельности не следует, делать поправки на одну копейку, полкопейки совершенно бесполезно. Прежде всего, как на американские, так и на русские нефть и керосин существуют колебания, а затем если уже делать понижение в тарифе, то оно должно быть очень сильным, иначе делу совсем не поможешь. Представители нефтепромышленников доказывали, что в настоящее время себестоимость керосина в Баку составляет около 30 коп. пуд. в то время как продажная цена экспортного керосина в Батуми не может превышать 42 коп., в виду чего стоимость провоза пуда керосина из Баку в Батуми, если только поддержание экспорта керосина будет признано желательным, не должна быть выше 11 коп., включая сюда все дополнительные расходы в Батуми. Развитие керосинового экспорта необходимо еще и потому, что керосиновый рынок в России вполне насыщен существующим предложением керосина и не обнаруживает тенденции к росту, причем ежегодная потребность России в осветительных маслах равняется почти постоянной – около 50 млн. пуд.

Что касается потребности России в нефтяном топливе, то в этом отношении, по словам Э.Л. Нобея, спрос на него в будущем не только не может увеличиться, но безусловно должен уменьшиться, так как распространение двигателей Дизеля идет большими шагами. В настоящее время, по словам г. Нобея, число сил, работающих в России дизелей не менее 200.000; – в частности, в ки-нешемском районе все фабрики теперь переходят на Дизеля; существующие Дизеля заменяют до 20 млн. пуд мазута. В настоящее время запасы жидкого топлива в России чрезвычайны: к 1-му ноября на 70 млн. более чем было в нормальные годы.

По последнему вопросу представитель волжских судовладельцев высказался в том смысле, что развитие экспорта керосина не должно поощряться, так как оно, несомненно, отзовется на внутреннем рынке, который и в настоящее время не может считаться вполне обеспеченным ни керосином, ни жидким топливом; при увеличивающемся теперь потреблении жидкого топлива, запасов последнего едва хватает в России; теплоходы не имеют на самом деле того значения, на которое

здесь указывается. Потребление керосина – тоже не предельное количество; если бы цена на него была более нормальна, потребление этого продукта несомненно увеличилось бы: в настоящее время российские цены на керосин соответствуют 60-ти коп. в Баку.

Возвращаясь снова к размеру экспортного тарифа на керосин, представитель Совета съезда нефтепромышленников Н.Н. Изнаръ в поданной совещанию записке доказывал, что американцы потому и бьют нас на иностранных рынках, что там тарифы вообще гораздо ниже наших.

"Экспорт нефтяных продуктов из Америки, говорит Н.Н. Изнаръ, достиг, по официальным данным, с 1862 года колоссальной суммы в 2.332.000.000 долларов, т.е. более пяти миллиардов рублей, из которых от 80 до 90 % всего количества было вывезено одной организацией, а именно Standard Oil Company. О могуществе этой организации, конечно, всем известно. Но о том, каким образом было достигнуто это могущество, до последнего времени никаких неопровержимых данных никому не удавалось привести. Все вращалось в кругу предположений. Пресса специальная и общая, законодательные, административные и судебные установления более чем доброжелательно относились к всемогущему Standard'у, и попытки, так называемых диких – вывести приемы, практикуемые этою организацией на свет Божий – всегда терпели неудачу. Наконец, под давлением общественного мнения и неуклонной воли президента Штатов в 1905 году была начата правительством Штатов обширная анкета для всестороннего изучения положения Standard'a. Результатом этого изучения было опубликование отчетов в несколько тысяч страниц, в которых имеются ценные данные, могущие выяснить наконец вопрос – какими средствами Standard мог достигнуть занимаемого им положения. И вот из этих официальных документов с неопровержимой ясностью видно, что во все время своего существования Standard имел возможность пользоваться более дешевыми способами перевозки своих товаров по железным дорогам и перекачки по трубопроводам, чем его конкуренты.

Эта организация пользовалась негласными скидками с опубликованных тарифов железнодорожных тарифов в 10, 20 и до 50 %, и кроме того постепенно овладела почти всею сетью трубопроводов, которыми она распоряжалась по своему усмотрению. В тех же случаях, когда тот или иной трубопровод в силу законов данного штата являлся трубопроводом общего пользования – то Standard назначал плату за перекачку большую или равную размеру железнодорожного тарифа. Этими способами достигалось или полное разорение конкурента или подчинение его воли Standard'a.

В отчетах упомянутой выше комиссии (Transportation of Petroleum, May 2, 1906, стр. 32) вот что говорится об относительной стоимости перевозки нефтяных продуктов по железным дорогам, трубопроводам и водяным путям (цитирую дословно): "стоимость водяной перевозки, в наливных судах гораздо ниже, чем стоимость провоза по железным дорогам (согласно действующим тарифам) и вероятно не многим равняется, в случаях каботажного плавания от стоимости перекачки по трубопроводам". Далее на стр. 62 того же отчета говорится: "Стоимость перекачки нефти по трубопроводам до Нью-Йорка – составляет около одной четверти стоимости провоза продуктов перегонки заводов независимых нефтепромышленников от места их расположения в помянутых выше месторождениях, до того же порта".

Обращаясь за сим к размерам тарифных ставок, по которым в Америке перевозятся нефтяные продукты, согласно официальному отчету, видно (стр. 66 отчета), что ставки эти в большинстве случаев равны ставкам пятого класса, применяемого центральным тарифным союзом (Central Freight Association). Если применить эти ставки к расстоянию Баку-Батуми, то получится около 14 коп. за пуд. Не следует упускать из виду, что это есть тариф внутреннего сообщения, применяемый почти исключительно для независимых нефтепромышленников, и что громадное большинство нефтяных грузов перевозится по гораздо более низким ставкам. Далее в том же отчете на стр. 34 и 35 после весьма резко выраженного осуждения Standard'a за то, что эта организация заставляет платить своих конкурентов за перекачку приблизительно те же ставки, как за перевозку по железным дорогам, говорится следующее: "Самой собой разумеется, что размер железнодорожного тарифа не представляет справедливого и рационального основания для устранения тарифов за перекачку... Стоимость перекачки составляет лишь незначительную долю стоимости перевозки по рельсам".

Чрез все многогомяные отчеты правительственной комиссии приходит совершенно определенное положение, что могущественнейшим оружием Standard'a для достижения победы над против-

никами – это дешевые способы перевозки своих продуктов по путям сообщения Штатов".

Представители железных дорог, со своей стороны, присоединились к мнению о том, что отечественный экспорт керосина требует серьезной поддержки, причем, за исключением представителей казенных железных дорог, который высказывался за понижение тарифа Баку-Батуми до 16 коп., все склонялись к более сильному понижению существующего тарифа и как на предел указывали 11–12 коп., считая, в том числе и дополнительные расходы. Вместе с тем, представитель Китайской жел. дор. г. Лазарев просил установить и для Уссурийского края такой же тариф, какой будет назначен и для заграничного вывоза, иначе этот край совсем отпадет от потребления русского керосина. Представитель Закавказской железной дор. мотивировал необходимость сильного понижения тем, что в противном случае перевозка по этой дороге грозит дойти до 10 млн. пуд. и тогда самостоятельность перевозки будет обходиться на расстоянии Баку-Батуми до 26.4 коп. с пуда.

Представители ведомств – горного надзора, отдела промышленности и торговли, акцизного ведомства тоже отстаивали необходимость понижения экспортного тарифа, указывая на то, что только сильное понижение даст возможность вывозить наш керосин, а через это и оживить нашу нефтяную промышленность; в частности, представитель министерства торговли и промышленности заявил, что тариф должен быть понижен с 19-ти коп. до 10-ти коп. (Баку-Батуми) и лишь, в крайнем случае, до 11-ти коп.; г. Латкин, представитель акцизного ведомства, отстаивал ставку от 10-ти до 12-ти коп.

Таким образом, необходимость понижения, как резюмировал результаты совещания председательствующий, признана всеми, исключая представителя волжских судовладельцев. Что касается размера этого понижения, то лишь представитель казенных железных дорог допускал его только до 16 коп.; все остальные отстаивали в 10 коп., самое большее в 12 коп. Нефтепромышленники же ходатайствуют (гл. обр., П.О. Гукасов) за понижение экспортного тарифа на керосин с 19 коп. до 9 коп.