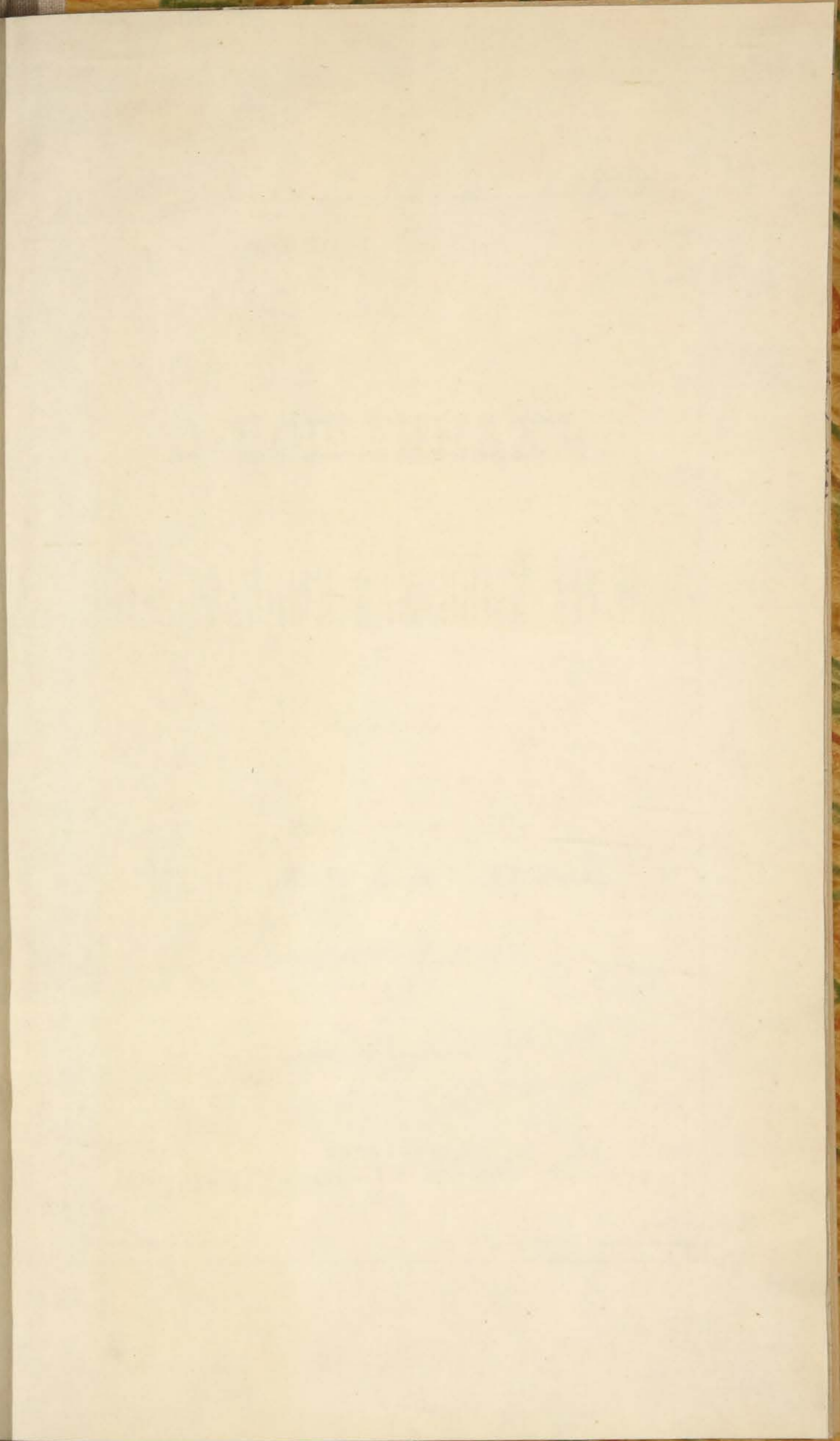
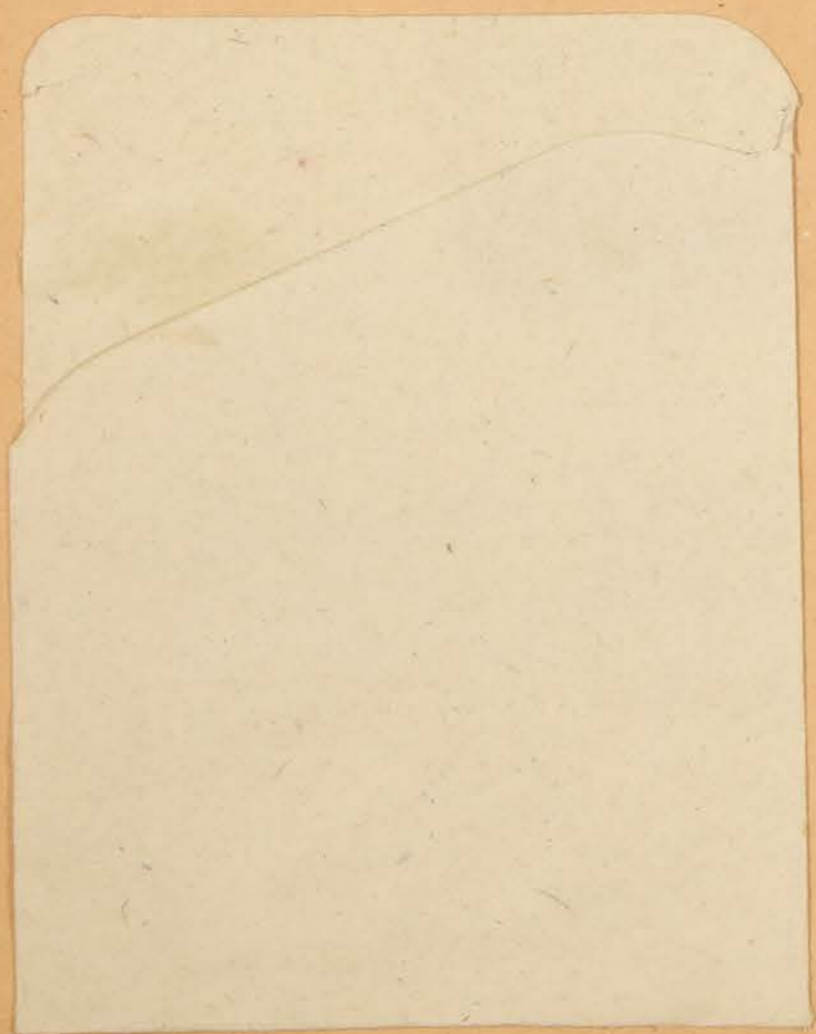
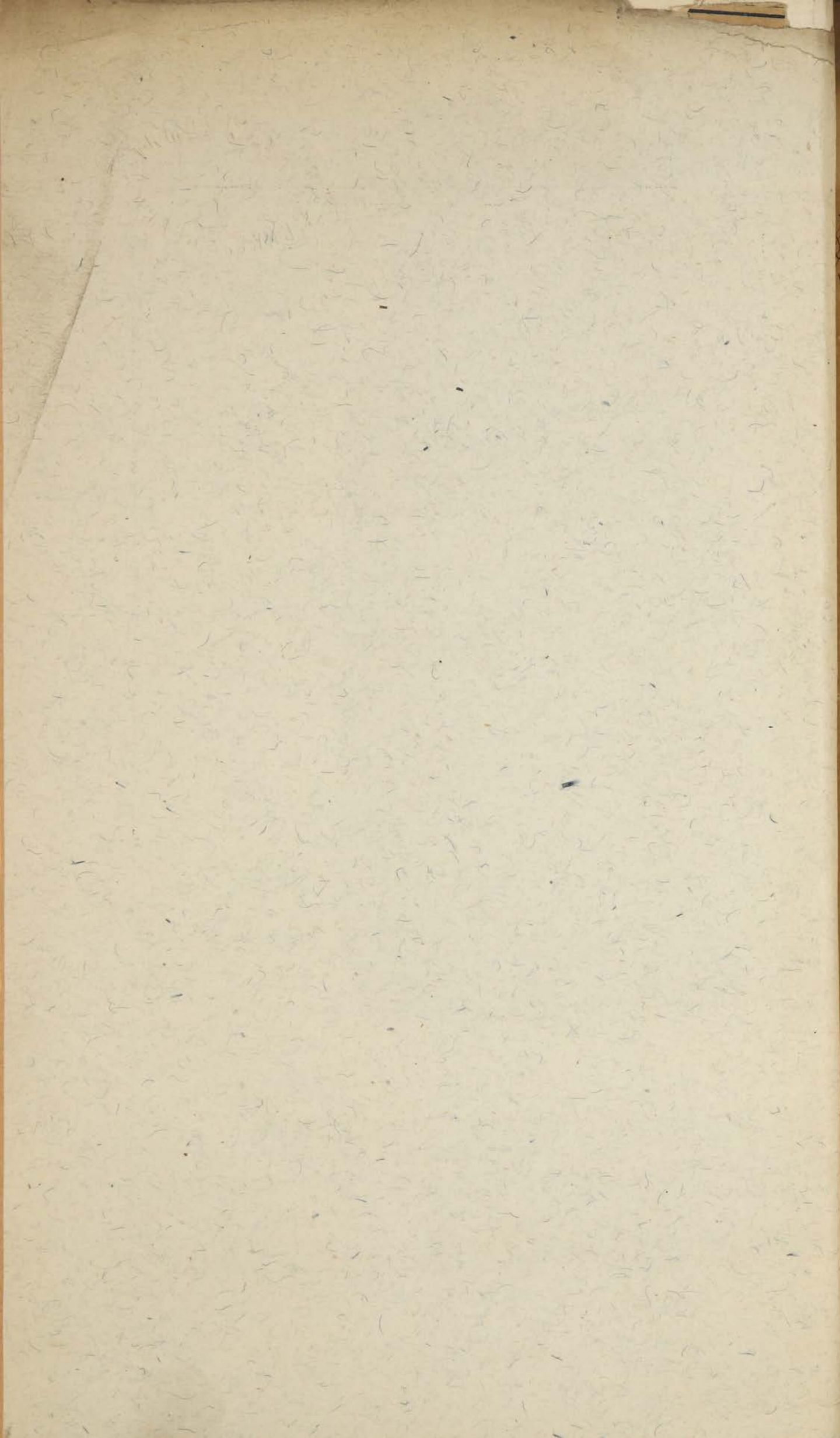


1866 15







106

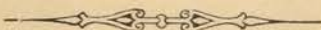
7

БИБЛИОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МВН

О ПОШЛИНАХЪ

НА

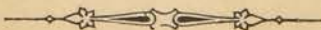
ИНОСТРАННЫЙ КАМЕННЫЙ УГОЛЬ.



ГОРНАГО ИНЖЕНЕРА

Н. С. АВДАКОВА.

НОВОЕ ИЗДАНИЕ ЗНАЧИТЕЛЬНО ДОПОЛНЕННОЕ.



ХАРЬКОВЪ.

Типографія Каплана и Бирюкова, Рыбная улица, домъ № 30.

1886.

К

Дозволено цензурою. Київъ, 11 іюня 1886 г.

73829

ОТЪ АВТОРА.

Настоящее изданіе книги «О пошлинахъ на иностранный каменный уголь» составляетъ исправленное и дополненное изданіе моего доклада, читаннаго на X съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи въ декабрь мѣсяцъ 1885 года. Хотя, по имѣющимся свѣдѣніямъ, предполагено въ скоромъ времени повысить пошлину на уголь въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей на 1 коп., т. е. съ 2-хъ до 3-хъ коп. золотомъ съ пуда, но этимъ вопросъ о таможенномъ покровительствѣ русской каменноугольной промышленности не исчерпывается, такъ какъ предполагаемое повышеніе пошлины въ Черномъ морѣ все еще не достигаетъ размѣровъ, просимыхъ съѣздами южныхъ горнопромышленниковъ (испрашивалось повышеніе на $1\frac{1}{2}$ к.; по мнѣнію автора, пошлина должна быть удвоена) и трудно въ данный моментъ сказать, достигнетъ ли намѣченной цѣли уменьшенная прибавка пошлины; съ другой стороны, вопросъ о возвышеніи пошлинъ въ портахъ Балтійскаго моря, чрезъ которые иностранный уголь проникаетъ на внутренніе рынки, остается до сихъ поръ нерѣшеннымъ, а между тѣмъ прекращеніе сюда привоза чужеземнаго угля такъ же необходимо, какъ и на югъ Россіи.

Кромъ того, не смотря на признаніе правительствомъ необходимости и полезности таможеннаго покровительства отечественной каменноугольной промышленности, взгляды на этотъ предметъ въ печати и въ публикѣ не установились вполне правильно и нерѣдко приходится слышать выраженія удивленія и недоумѣнія относительно обложенія пошлиной

II

иностраннаго топлива, что мы приписываемъ малому знакомству съ положеніемъ русской каменноугольной промышленности и съ состояніемъ торговли русскимъ и иностраннымъ углемъ въ Россіи.

Все вышеизложенное побудило меня издать настоящую книгу, долженствующую вмѣстѣ съ тѣмъ служить матеріаломъ для создовъ горнопромышленниковъ при дальнѣйшемъ изученіи вопроса о пошлинахъ на уголь.

Считаю деломъ выразить мою благодарность и признательность созду горнопромышленниковъ юга Россіи, внимательно и серьезно отнесшемуся къ моему труду и пожелавшему мой докладъ о пошлинахъ на уголь издать отдѣльно.

Харьковъ.

Іюня 30 дня 1886 года.

1. Общія соображенія и очеркъ развитія вопроса о пош- линахъ на уголь.

Въ короткій сравнительно періодъ времени, вопросъ, поднятый южными горнопромышленными съѣздами, объ огражденіи туземной каменноугольной промышленности отъ ввоза иностраннаго каменнаго угля, путемъ обложенія послѣдняго таможенной пошлиной, привлекъ къ себѣ особенное вниманіе правительства и общества. Разъ восходивши на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта, хотя не въ разработанномъ видѣ, вопросъ этотъ былъ признанъ со стороны высшаго правительственнаго учрежденія заслуживающимъ особеннаго вниманія, почему и былъ препровожденъ г. Министру Финансовъ, для всесторонней его разработки, каковая и была исполнена, при посредствѣ особо учрежденной при Министерствѣ Финансовъ тарифной комиссіи и при содѣйствіи созданныхъ ею гг. экспертовъ. По мѣрѣ разработки этого вопроса, печать съ своей стороны внимательно и съ разныхъ сторонъ обсуждала значеніе покровительственной на уголь пошлины. Такимъ образомъ возникла обширная литература по этому предмету. Все вышеизложенное служить прямымъ указаніемъ, насколько вопросъ о минеральномъ топливѣ является вопросомъ насущнымъ и важнымъ для русскаго народнаго хозяйства.

Дѣйствительно, въ экономической жизни Россіи роль топлива есть первенствующая. Съ необходимостью имѣть обильное и дешевое топливо связаны самыя разностороннія отрасли нашего народнаго хозяйства и общее благосостояніе государства. Прежде всего, топливо стоитъ въ числѣ первыхъ жизненныхъ потребностей и для человѣка оно столь же необходимо, какъ хлѣбъ и вода. Ни въ одномъ изъ западно-европейскихъ государствъ не выступаетъ вопросъ о топливѣ такъ ярко и рельефно, какъ у насъ, въ Россіи. Когда у насъ были непроходимые дремучіе лѣса, русскому человѣку жилось теплѣе и спокойнѣе. Нынѣ лѣса быстро исчезаютъ, почти уничтожены; остались они нетронутыми только дале-

ко на сѣверѣ, гдѣ нѣтъ ни жизни, ни движенія; но тамъ, гдѣ сконцентрировано населеніе, гдѣ, какъ паутиной, наша земля опутана рельсовыми путями, гдѣ сосредоточена наша фабрично-заводская промышленность, тамъ лѣсовъ или мало, или совсѣмъ нѣтъ и мысль невольно обращается къ отысканію иного обильнаго источника топлива, какимъ исключительно является топливо минеральное. Недостаточная его разработка ведетъ или къ окончательному истребленію лѣсныхъ дачъ, или къ необходимости прибѣгать къ покупкѣ этого продукта въ чужихъ странахъ. Въ какой степени существованіе главнѣйшихъ отраслей нашей промышленности находится въ зависимости отъ минеральнаго топлива, поясняютъ ниже слѣдующіе факты.

Въ районѣ *свеклосахарнаго* производства буквально лѣса истреблены и сахарные заводы только и могутъ существовать при возможности получать каменный уголь ¹⁾. Какъ извѣстно, многіе изъ сахарныхъ заводовъ прибѣгли къ употребленію иностраннаго каменнаго угля. Вторымъ примѣромъ необезпеченности въ лѣсномъ топливѣ можетъ служить *московскій фабрично-заводской районъ*. Лѣса въ этомъ районѣ быстро истребляются, а дрова быстро растутъ въ цѣнѣ. Сто лѣтъ тому назадъ, въ Московской губерніи, по официальнымъ свѣдѣніямъ, считалось 1,5 милліоновъ десятинъ лѣсовъ, нынѣ же считается тамъ почти *вдвое* меньше, т. е. 790.000 десятинъ ²⁾. По мѣрѣ истребленія лѣсовъ, явилась необходимость замѣны дровъ минеральнымъ топливомъ. Въ Москвѣ дрова замѣняются иностраннымъ каменнымъ углемъ, ввозъ котораго быстро возрастаетъ, о чемъ будетъ сказано ниже.

Двухъ приведенныхъ примѣровъ достаточно для поясненія, въ какой мѣрѣ наша фабрично-заводская промышленность зависитъ отъ полученія большихъ количествъ минеральнаго топлива взамѣнъ дровяного, а слѣдовательно и отъ развитія отечественнаго каменно-угольнаго производства. Эта необходимость выступаетъ еще рѣзче, если обратимся къ *чугуноплавильному* производству. За исключеніемъ весьма небольшого количества чугуна, выплаваемого на минеральномъ топливѣ, все остальное выплавляется на древесномъ углѣ. Изъ 26.375,000 производимаго въ Россіи чугуна, на туземномъ коксѣ выплавляется не болѣе 2^{1/2} милл. пуд.,

¹⁾ Подробно и фактически эта сторона разсмотрѣна въ запискѣ г. Гудимъ-Левковича 1862 г. „О распространеніи минеральнаго топлива въ Юго-Западномъ краѣ взамѣнъ древеснаго“.

²⁾ Янсонъ „Сравнительная статистика“.

а 24^{1/2} милл. получаютъ на древесномъ углѣ. Но такъ какъ дальнѣйшее развитіе чугуноплавильнаго производства на древесномъ горючемъ достигло почти предѣла, дальше коего оно возрастать не можетъ ¹⁾, то является необходимость водворить это производство на топливѣ минеральномъ и русская металлическая промышленность не станетъ твердо на ноги до тѣхъ поръ, пока мы не приступимъ къ обширной эксплуатаціи нашихъ минеральныхъ богатствъ.

Наша отсталость въ этой отрасли промышленности выразилась тѣмъ прискорбнымъ экономическимъ фактомъ, что 14,000,000 пудовъ чугуна, т. е. около половины всего производимаго въ Россіи, мы вынуждены покупать за границей и перерабатывать его на иностранномъ каменномъ углѣ, развивъ желѣзодѣлательное производство искусственно, внѣ районовъ русскихъ желѣзныхъ рудъ и русскаго минеральнаго топлива.

Обращаясь къ желѣзнымъ дорогамъ, мы и здѣсь видимъ, что и въ ихъ хозяйствѣ минеральное топливо играетъ первую роль и почти всѣ рельсовые пути средней Россіи отапливаются русскимъ или иностраннымъ каменнымъ углемъ ²⁾.

Если къ вышеозначенному присоединить указанія на громадную и каждому извѣстную экономію, получаемую отъ введенія минеральнаго топлива въ домашнемъ быту, то станетъ вполне очевиднымъ, что развитіе *отечественной каменноугольной промышленности* есть вопросъ *общегосударственный и мѣры, направленныя къ этому, имѣютъ государственное значеніе.*

Къ сожалѣнію, эта истина многими игнорируется и при обсужденіи вопроса о пошлинѣ на уголь неоднократно высказывались выраженія удивленія и недоумѣнія, какъ могъ такой вопросъ, какъ каменноугольный, быть возведенъ на степень первостепенной важности ³⁾.

Для удовлетворенія потребности всей Россіи въ минеральномъ топливѣ, имѣются богатые и неизсякаемые его запасы въ разныхъ мѣстахъ имперіи и въ многоразличныхъ видахъ и родахъ, начиная съ торфа и кончая высшими сортами каменныхъ углей и

¹⁾ См. ст. проф. Тиме „О необходимости скорѣйшаго водворенія въ Россіи чугуноплавильнаго производства на минеральномъ топливѣ“. Горн. Ж. 1877.

²⁾ См. ст. Авдакова „О мѣрахъ къ расширенію сбыта донецкаго каменнаго угля“. Труды съѣзда гг. членовъ Императорскаго русскаго техн. о—ва. Москва 1882 г. ч. I.

³⁾ См. стенографическіе отчеты комиссіи экспертовъ о пошлинѣ на уголь.

антрацитовъ. Только умышленное искаженіе истины можетъ привести къ взглядамъ, выраженнымъ въ отзывахъ о пошлинѣ на уголь одесскаго и рижскаго биржевыхъ комитетовъ, будто русскій уголь по качествамъ не въ состояніи конкурировать съ углемъ иностраннымъ и будто въ донецкомъ бассейнѣ нѣтъ такихъ-же газовыхъ углей, которые на московскомъ газовомъ заводѣ могли бы замѣнить уголь англійскій.

Едва ли слѣдуетъ дѣлать описаніе русскихъ мѣсторожденій ископаемыхъ горючихъ. Каменноугольные бассейны донецкій, польскій, подмосковный, уральскій всѣмъ извѣстны. Нетронутыя обширныя площади торфяниковъ средней, сѣверной и западной Россіи—по количеству запасовъ вызываютъ удивленіе. Нѣтъ заселеннаго въ Россіи пункта, который, при нормальныхъ условіяхъ, не могъ бы быть снабженъ тѣмъ или инымъ родомъ туземнаго минеральнаго топлива.

Но на сколько существенна и велика наша потребность въ минеральномъ топливѣ, на столько слаба и незначительна его добыча. Имѣя обширныя залежи своего минеральнаго топлива, мы потребляемъ около 33% иностраннаго угля, ввозъ котораго ежегодно возрастаетъ. Донецкій каменноугольный бассейнъ, въ силу своего географическаго положенія, долженъ былъ бы снабжать своимъ углемъ черноморскій бассейнъ, а между тѣмъ тамъ свободно продается ежегодно 20,000,000 п. угля англійскаго.

Николаевъ, Севастополь, Одесса, Мариуполь, Ростовъ, Таганрогъ давнымъ давно соединены съ донецкимъ бассейномъ рельсовыми путями, а между тѣмъ эти порты не только не отпускаютъ русскаго угля, а за исключеніемъ трехъ послѣднихъ, торгуютъ иностраннымъ углемъ. Въ Царствѣ Польскомъ мимо каменноугольныхъ копей, стѣсненныхъ сбытомъ своего угля, ежегодно проводится до 25,000,000 пудовъ угля силезскаго. Въ Москвѣ на фабрикахъ и заводахъ дрова замѣняются не русскимъ, а иностраннымъ каменнымъ углемъ. Въ 1874 г. его доставлялось сюда 125,000 пуд., въ 1884 г. привезено уже 8½ милл. пудовъ, а въ 1885 г.—10 м., такъ что за 11 лѣтъ ввозъ иностраннаго угля въ Москву увеличился *въ 60 разъ*. Въ юго-западномъ районѣ свеклосахарнаго производства, силезскій уголь достигаетъ до Кіева (въ 1880 году этимъ углемъ отапливался участокъ отъ Здолбунова до Кіева).

Наши торговые обороты минеральнымъ топливомъ выражаются слѣдующими цифрами. Въ 1881 году потреблено въ Россіи мине-

рального топлива 322.500,000 пудовъ, изъ коихъ добыто внутри Имперіи 213.000,000 пуд. и куплено за границей 109.500,000 п. *). Принимая среднюю стоимость добытаго въ Россіи угля на ближайшихъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ $6\frac{3}{4}$ коп. за пудъ и среднюю стоимость привознаго угля (см. „Виды внѣшней торговли“ 1881 г.) въ портахъ и таможняхъ 14 коп., увидимъ, что мы производимъ *туземнаго* минерального топлива на 14.377,000 руб. *кредитн.* и на сумму 14.385,000 руб. *золотомъ* покупаемъ угля иностраннаго. Хотя добыча минерального топлива внутри имперіи возрастаетъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ возрастаетъ и ввозъ иностраннаго угля, что видно изъ нижеслѣдующей таблицы, въ которой добыча угля туземнаго и привозъ иностраннаго показаны въ рубляхъ.

| Годъ. | Добыча туземнаго угля на сумму. | Привезено иностраннаго угля на сумму. |
|-------|---------------------------------|---------------------------------------|
| 1872 | 3.318,200 руб. | 10.598,000 руб. |
| 1873 | 4.828,250 | 10.504,000 |
| 1874 | 5.319,040 | 8.948,000 |
| 1875 | 7.043,625 | 8.720,000 |
| 1876 | 7.492,000 | 12.989,000 |
| 1877 | 7.495,000 | 12.989,000 |
| 1878 | 10.408,500 | 17.059,000 |
| 1879 | 12.031,000 | 12.855,000 |
| 1880 | 13.500,000 | 17.005,000 |
| 1881 | 14.394,000 | 14.385,000 |

Всего въ теченіе 10 лѣтъ добыто въ Россіи минерального топлива на сумму около 85.800,000 рублей и за этотъ же періодъ времени куплено иностраннаго угля на сумму около 126.000,000 рублей. Изъ приведенныхъ цифръ видно, какъ велика наша зависимость отъ иностраннаго угля и какія громадныя деньги ушли за границу за продуктъ, который мы могли бы весь имѣть у себя дома.

Правда, добыча минерального топлива въ Россіи за послѣднія десять лѣтъ сдѣлала значительные успѣхи, но успѣхи эти далеко не соотвѣтствуютъ затратамъ, сдѣланнымъ правительствомъ на одни только рельсовые пути. Какъ ни велики косвенныя выгоды, ими достигнутыя, но онѣ должны были бы быть значительно большія. Достаточно привести въ примѣръ донецкій бассейнъ, въ которомъ, какъ будетъ подробно доказано ниже, затрачено правительствомъ до 80.000,000 рублей лишь на постройку специально

*) Въ 1881 году привезено иностраннаго угля въ Россію 109.273,664 пуд., на сумму 14.385,000 руб.

каменноугольныхъ и горнозаводскихъ дорогъ. Отчисляя 5⁰/₁₀ на затраченный капиталъ, увидимъ, что дорогамъ этимъ правительство должно платить до 4.000,000 руб. гарантіи и при настоящемъ вывозѣ изъ донецкаго бассейна 100.000,000 п., эти гарантіи падаютъ 4 коп. на пудъ перевезеннаго угля. А такъ какъ уменьшеніе приплатъ дорогамъ прямо зависитъ отъ количества перевозимыхъ ими грузовъ, и такъ какъ преобладающимъ на нѣкоторыхъ дорогахъ исключительнымъ грузомъ является каменный уголь, размѣръ вывоза котораго находится въ прямой зависимости отъ усиленнаго развитія каменноугольной промышленности, то и уменьшеніе платимой правительствомъ гарантіи тѣсно связано съ послѣдней.

Примѣняя подобныя соображенія и къ другимъ каменноугольнымъ районамъ, неизбѣжно приходимъ къ убѣжденію, что успѣхи, сдѣланные туземною каменноугольною промышленностью, крайне невелики. Легко сказать, что въ теченіе 10 лѣтъ, затрачивая до сотни милліоновъ рублей и болѣе на постройку однѣхъ горнозаводскихъ дорогъ—мы въ этотъ же періодъ времени переплатили за иностранный уголь до 126.000,000 рублей. А почему? Потому что одновременно съ постройкой дорогъ мы не принимали соотвѣтствующихъ мѣръ къ установленію и другихъ благопріятныхъ экономическихъ условій; если бы, напримѣръ, съ постройкою рельсовыхъ путей въ донецкомъ бассейнѣ была наложена пошлина на иностранный уголь, то государство не уплатило бы за послѣднія десять лѣтъ до 30 милліоновъ руб. за уголь, ввезенный только въ черноморскіе порты.

Этотъ грузъ далъ бы громадный доходъ южнымъ желѣзнымъ дорогамъ и каботажному флоту и послѣдній давно былъ бы вызванъ къ жизни.

Вышеизложенныя общія соображенія должны привести къ заключенію, что развитіе туземной каменноугольной промышленности очень незначительно, что *одно изъ серьезныхъ препятствій къ ея развитію заключается въ возрастающемъ привозѣ къ намъ иностраннаго угля* и такъ какъ ниже будетъ доказано фактами, что путемъ свободной конкуренціи туземный уголь не въ состояніи вытѣснить иностраннаго, то необходимо прибѣгнуть къ практиковавшейся и практикуемой во всѣхъ государствахъ покровительственной мѣрѣ, состоящей въ обложеніи иностраннаго угля соотвѣтствующею *таможенною пошлиной*.

Мѣра эта, по отношенію къ минеральному топливу, не выражаетъ чего либо новаго, требующаго какой либо осмотрительности и осторожности. Она примѣнялась во всѣхъ государствахъ, въ которыхъ являлась необходимость развить туземную промышленность и оградить ее, въ началѣ развитія, отъ конкуренціи странъ съ болѣе сильно развитой каменноугольной промышленностью. Англія, какъ извѣстно, тогда только сдѣлалась сторонницей фритредерскаго ученія, когда предварительно, путемъ строгаго *покровительства*, развила и упрочила свое внутреннее производство на столько, что никакая внѣшняя конкуренція не могла быть опасной. Стоя исключительно на почвѣ интересовъ англійскихъ, это государство примѣняло всевозможныя мѣры покровительства къ своей каменноугольной промышленности. Извѣстенъ фактъ, что для развитія каботажна, Англія воспрещала возить уголь на судахъ иностранныхъ и въ короткое время достигла замѣчательныхъ размѣровъ производства каменнаго угля, выражающагося 10^{1/2} миллиардами пудовъ, а съ своимъ торговымъ флотомъ сдѣлалась владычицей морей.

Во Франціи каменноугольная промышленность развилась только подъ охраною пошлины и даже нынѣ, не смотря на то, что она *вынуждена* покупать иностранный уголь, французское правительство удержало пошлину въ 0, 5 коп. съ пуда.

Въ Германіи одно время, вслѣдствіе конкуренціи, угрожавшей силезской промышленности со стороны англійскаго и другихъ углей, было признано необходимымъ обложить его пошлиною и, благодаря этой мѣрѣ, силезская каменноугольная промышленность начала развиваться вполнѣ самостоятельно и мѣра эта была уничтожена, коль скоро прусское правительство убѣдилось, что широкому развитію силезской углепромышленности привозъ иностраннаго угля не опасенъ.

Особенно поучителенъ примѣръ *С. Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ*. Здѣсь практикуется самая высокая пошлина на иностранный уголь, именно, каменный уголь обложенъ пошлиною въ 1,6 коп. съ пуда, мелкій 0,9 коп., а коксъ 25^{0/0} съ цѣны его и только антрацитъ освобожденъ отъ пошлины, потому что антрацитовому дѣлу въ С. А. Штатахъ не угрожаетъ ввозъ чужеземнаго.

Приведенные примѣры указываютъ, что въ желаніи оградить русскую каменноугольную промышленность отъ ввоза иностраннаго угля, посредствомъ пошлины, нѣтъ ничего страннаго и достойнаго

удивленія, какъ это выражали нѣкоторые изъ гг. экспертовъ отъ потребителей въ тарифной комиссіи.

Исторія каменноугольной промышленности въ донецкомъ бассейнѣ показываетъ, что обложеніе иностраннаго угля таможенной пошлиной рекомендовалось постоянно, какъ мѣра весьма могущественная для расширенія сбыта русскаго угля. Въ концѣ 30-хъ годовъ извѣстный французскій ученый Ле-Пле, приглашенный для изслѣдованія донецкаго бассейна, указывалъ на необходимость обложенія пошлиной англійскаго угля, ввозимаго въ черноморскій бассейнъ. Этотъ иностранецъ, вызванный въ Россію дать свое мнѣніе о донецкомъ бассейнѣ, его богатствахъ, о будущности сбыта и о торговлѣ углемъ, рекомендовалъ пошлину въ такое время, когда о рельсовыхъ путяхъ и не мечтали, когда единственнымъ орудіемъ для перевозки угля была простая деревянная телѣга и когда во всемъ донецкомъ бассейнѣ добывалось только 800,000 пудовъ угля, а въ Черное море привозилось всего 540,000 пудовъ угля иностраннаго. Но онъ тогда уже предвидѣлъ, что если не будетъ къ донецкому углю примѣнена покровительственная система, то въ будущемъ ввозъ иностраннаго угля будетъ усиливаться, а развитіе донецкой каменноугольной промышленности на много десятковъ лѣтъ будетъ задержано. Вотъ что писалъ Ле-Пле въ 1839 году.

Ле-Пле *), всесторонне изучившій донецкій каменноугольный бассейнъ, глубоко задумывался надъ мѣропріятіями, необходимыми для развитія здѣсь каменноугольной промышленности. Желая дать русскому правительству безошибочныя, для этой цѣли, указанія, онъ руководствовался не только своими серьезными взглядами на государственное значеніе каменноугольной промышленности, но свои выводы подкрѣпилъ фактическими данными, усердно и добросовѣстно имъ собранными. Какъ по временамъ ни колебался онъ во взглядахъ на богатства донецкаго края, но конечный выводъ его составляло убѣжденіе, что донецкому каменноугольному бассейну предназначена важная роль въ торговой, промышленной и политической жизни цѣлой имперіи. Этотъ иностранецъ въ 30-хъ годахъ училъ насъ, какъ слѣдуетъ смотрѣть на богатства, дарованныя намъ природой и что слѣдуетъ дѣлать, дабы они не лежали въ нѣдрахъ земли мертвымъ капиталомъ. Въ то время, когда

*) См. Ле-Пле, Изслѣдованія каменно-угольнаго донецкаго бассейна, произведенныя въ 1837—1839 г. Переводъ Щуровскаго, 1854 г. С.-ПБ.

въ донецкомъ бассейнѣ добывалось не болѣе 800 т. пудовъ, когда о желѣзныхъ дорогахъ не было и мысли, когда всѣ средства передвиженія ограничивались деревянной телѣгой, онъ не задумывался предлагать такія мѣры, какъ необходимость обложенія пошлиной иностраннаго угля, ради развитія донецкой каменноугольной промышленности. Видя въ донецкой каменноугольной промышленности источникъ благосостоянія не только южнаго края, но и всего Русскаго государства, Ле-Пле, рекомендуя эту мѣру, не могъ останавливаться передъ нѣкоторыми неудобствами, которыя могли бы на первое время возникнуть съ осуществленіемъ этой мѣры.

Въ Черномъ морѣ Ле-Пле видѣлъ естественный исходъ для донецкаго угля, но въ то же время онъ сознавалъ, что для обезпеченія его сбыта въ этомъ районѣ—нужны мѣры строго покровительственнаго характера. По мнѣнію Ле-Пле, для этого есть одно только средство, состоящее въ измѣненіи торговыхъ трактатовъ относительно продажи каменнаго угля и въ наложеніи на иностранный уголь приличной таможенной пошлины. Этой мѣрой, по его мнѣнію, были бы достигнуты чрезвычайно важные результаты. „Съ одной стороны, она расширявала бы разработку донецкаго угля, и главныя каменноугольныя мѣсторожденія донецкаго края могли бы быть снабжены болѣе мощными средствами разработокъ, нежели какія теперь тамъ существуютъ. Съ другой стороны, она могла бы содѣйствовать, прямымъ или косвеннымъ вліяніемъ, образованію новыхъ или расширенію уже существующихъ различнаго рода промышленныхъ заведеній по берегамъ Чернаго моря. Учредивши преміи туземнымъ судамъ за провозъ каменнаго угля изъ Ростова, Таганрога и Мариуполя въ черноморскіе порты, правительство достигло бы двухъ весьма важныхъ цѣлей: во первыхъ, оно образовало бы на этихъ моряхъ большее количество туземныхъ моряковъ, а во вторыхъ, содѣйствовало бы пониженію фрахтовыхъ цѣнъ каменнаго угля, которыя теперь (1839 г.) составляютъ половину стоимости его на одесскомъ рынкѣ“.

Въ пошлинѣ на иностранный уголь Ле-Пле видѣлъ могучее средство для развитія каботажа, средство для улучшенія нашего мореходства, для доставленія заработка и пропитанія прибрежнымъ жителямъ. И теперь, спустя 40 лѣтъ, приходится доказывать тѣ же истины.

Какъ было выше сказано, Ле-Пле не допускалъ, чтобы донецкій уголь самъ по себѣ, путемъ свободной конкуренціи, могъ войти

въ соперничество съ заграничнымъ. „Во первыхъ, говоритъ онъ, постепенныя улучшенія въ системѣ снабженія донецкимъ каменнымъ углемъ черноморскаго бассейна могутъ начаться только съ того времени, когда черноморскіе рынки будутъ предоставлены въ исключительное ихъ владѣніе; поэтому, будущія улучшенія, какъ слѣдствіе покровительственныхъ мѣръ, не могутъ быть принимаемы за доказательство бесполезности покровительственной системы. Во вторыхъ, заграничный уголь продается теперь въ Одессѣ по высокой цѣнѣ—60 к. ассигн. за пудъ, потому что онъ не встрѣчаетъ тамъ никакой конкуренціи. Но я доказалъ уже, что иностранные корабли будутъ получать значительную выгоду отъ привоза каменнаго угля въ черноморскіе порты, когда это топливо будетъ тамъ гораздо дешевле“. „Итакъ, продолжаетъ Ле-Пле, если даже предположимъ, что донецкія разработки получаютъ какимъ нибудь образомъ вдругъ все тѣ улучшенія, которыхъ надобно ожидать отъ времени и отъ расширенія сбыта, то и въ такомъ случаѣ онъ не могутъ выдержать соперничества съ заграничными разработками, изъ которыхъ, въ случаѣ нужды, каменный уголь можетъ быть доставленъ въ черноморскіе порты почти по тѣмъ цѣнамъ, по которымъ онъ продается въ Великобританіи и въ южной Франціи“.

Въ общемъ, мнѣніе Ле-Пле, высказанное 40 лѣтъ тому назадъ, осталось вѣрнымъ и понынѣ. Полувѣковая монополюная торговля иностраннымъ углемъ держитъ всегда высоко цѣны на этотъ продуктъ, давая громадныя барыши и эти же цѣны могутъ сильно упасть, не лишая иностранной торговли барышей, до такихъ размѣровъ, до которыхъ донецкій уголь пониженъ быть еще не можетъ. Это мнѣніе неоднократно подтверждалось цифрами на горнопромышленныхъ съѣздахъ и въ бывшей въ январѣ мѣсяцѣ 1884 года комиссіи экспертовъ *).

„Нельзя думать, пишетъ Ле-Пле, чтобы временное накопленіе заграничнаго каменнаго угля въ портахъ Средиземнаго и Чернаго морей могло быть причиной хотя временнаго пониженія цѣны на этотъ продуктъ къ выгодѣ потребителей“. Въ самомъ дѣлѣ, торговля каменнымъ углемъ въ этомъ краѣ съ недавняго времени развилась въ такомъ огромномъ размѣрѣ, что заграничные производители имѣютъ въ рукахъ своихъ *все средства содержать цѣну,*

*) См. Стенографическій отчетъ о засѣданіяхъ тарифной комиссіи по вопросу о пошлинѣ на уголь.

какая всего выгоды для ихъ морской торговли. Обязываясь контрактами на продолжительные сроки поставлять огромныя количества каменнаго угля, для снабженія имъ пароходныхъ флотовъ Франціи и Англіи, они имѣютъ полную возможность, въ случаѣ нужды, сложить грузъ въ магазины въ Константинополѣ, Смирнѣ, Александріи, на Мальтѣ, въ Алжирѣ и другихъ мѣстахъ, гдѣ останавливаются пароходы. Итакъ, въ случаѣ пониженія цѣны на уголь въ какомъ нибудь изъ тѣхъ мѣстъ, куда фрахтованы корабли, нагруженные этимъ топливомъ, они могутъ избавиться отъ необходимости содѣйствовать еще большому пониженію этой цѣны, сложивши это топливо въ какую нибудь изъ многочисленныхъ пароходныхъ пристаней, и при всемъ томъ, выручить приличный барышъ на своемъ товарѣ.

Ле-Пле совершенно основательно высказываетъ, что потребители иностраннаго каменнаго угля въ черноморскомъ бассейнѣ не имѣютъ никакой надежды на пониженіе цѣны этого топлива, кромѣ развѣ того невѣроятнаго случая, когда заграничные производители сами найдутъ для себя выгоднымъ понизить цѣны въ этомъ краѣ.

Эту истину съ какимъ то непонятнымъ упорствомъ отрицаютъ, протестуя противъ пошлины на уголь, одесскій биржевой комитетъ и одесская городская дума. „Гораздо благонадежнѣе для потребителей, говорилъ Ле-Пле, стараться устроить продовольствіе топливомъ на разработкѣ своихъ собственныхъ каменноугольныхъ мѣсторожденій, не подвергая себя всевозможнымъ случайностямъ, какія могутъ явиться при зависимости отъ иностраннаго продукта. Кромѣ того они (т. е. потребители) должны ожидать для себя болѣе и болѣе выгоднаго положенія, по мѣрѣ того, какъ эта отрасль промышленности, подъ покровительствомъ правительства, будетъ устраивать себѣ всѣ усовершенствованія, которыя необходимо связаны съ естественнымъ ходомъ всего существующаго *)“.

Вопросъ относительно того, оставить ли черноморскіе рынки по прежнему въ пользованіи производителей иностраннаго угля или теперь же озаботиться предложеніемъ исключительнаго права на нихъ, для внутренней промышленности покажется не заслуживающимъ большого вниманія, если принять въ расчетъ только тепе-

*) Ле-Пле, Изслѣдованія каменно-угольнаго донецкаго бассейна, произведенныя въ 1837—1839 годахъ. Стр. 418—429, въ переводѣ г. Щуровскаго.

решнее положеніе въ этомъ краѣ минеральнаго топлива. „Но тотъ же вопросъ, говоритъ Ле-Пле, необыкновенно измѣняется и получаетъ въ высшей степени политическое значеніе, коль скоро обратимся къ будущности и примемъ въ соображеніе, что каменный уголь имѣетъ назначеніе произвести въ наше время экономическую пользу и промышленный переворотъ, и въ гораздо большемъ размѣрѣ, чѣмъ весь тѣ, коихъ причиною было изобрѣтеніе компаса, книгопечатанія и пороха“ (стр. 430). „Разсматривая вопросъ съ такой точки зрѣнія, продолжаетъ Ле-Пле, государственные люди, какъ бы сильно ни были они расположены въ пользу полной и совершенной свободы торговыхъ оборотовъ, точно и справедливо обсудятъ тѣ послѣдствія, какія эти мѣры принесутъ для южныхъ областей имперіи“ (стр. 430). Свои сужденія о необходимости обложенія иностраннаго угля пошлиной, Ле-Пле заключаетъ такимъ образомъ: „Русское правительство, въ высшихъ видахъ общественнаго благосостоянія, должно употребить всѣ зависящія отъ него средства къ обезпеченію сбыта донецкаго угля въ бассейнѣ Чернаго моря“ *). Ссылаясь на указанія, сдѣланныя Петромъ Великимъ относительно будущности донецкаго угля, онъ находитъ, что теперь именно (въ концѣ 30-хъ годовъ) наступила пора примѣнять мѣры, могущія дать толчокъ угольному дѣлу и что если донецкій каменный уголь можетъ содѣйствовать успѣхамъ цивилизаціи въ этой части Европы, то это должно совершиться съ особеннымъ успѣхомъ тогда, когда онъ, при содѣйствіи тарифа, проникнетъ въ черноморскіе порты и выдержитъ тамъ борьбу съ заграничнымъ углемъ.

„Конечно, заключаетъ Ле-Пле, быть можетъ, есть особенныя государственныя причины, по которымъ русское правительство удерживается отъ предлагаемыхъ мною мѣръ. Но если такія причины должны одерживать перевѣсъ въ системѣ государственнаго управленія, въ такомъ случаѣ донецкія каменноугольныя выработки на долго останутся въ бездѣйствіи, и правителямъ южнаго края Россіи ничего не останется въ этомъ отношеніи дѣлать, какъ только повторять изрѣченіе славнаго преобразователя Россіи: „сей минералъ если не намъ, то потомкамъ будетъ весьма полезенъ“ (стр. 432).

Такъ поучалъ насъ иностранецъ, изучавшій донецкій бассейнъ и оставившій намъ объ этомъ краѣ свой классическій трудъ, рав-

*) Во времена Ле-Пле, конечно, не могло быть и рѣчи о портахъ Балтійскаго моря, чрезъ которые лишь въ послѣднія 10 лѣтъ иностранный уголь проложилъ себѣ путь на внутренніе рынки Россіи.

наго которому никто послѣ него еще не создалъ. Проникнутый убѣжденіемъ государственнаго значенія предлагаемой имъ мѣры, онъ не могъ останавливаться на частныхъ интересахъ и отступать передъ временными ея неудобствами, ибо *конечнымъ послѣдствіемъ отъ этой мѣры должна получиться одна только польза для государства и общества, которая съ избыткомъ вознаградила бы всѣ мимолетныя неудобства.*

Мнѣніе Ле-Пле имѣетъ большую цѣну и въ настоящее время, ибо отвѣчаетъ на существенные протесты противъ пошлины. Послѣ изслѣдованій Ле-Пле, вопросъ о пошлинѣ на уголь не подвергался серьезной разработкѣ до 1874 года. Въ этомъ году и затѣмъ въ 1877 году обложеніе пошлиной иностраннаго угля было признано необходимымъ на первомъ и второмъ сѣздахъ горнопромышленниковъ юга Россіи. Тогда сѣзды признали необходимымъ просить объ установленіи пошлины въ 5 коп. на пудъ въ черноморскомъ бассейнѣ, но отъ ходатайства предъ правительствомъ о введеніи этой мѣры сѣзды воздержались, такъ какъ рельсовые пути въ то время не были достаточно приспособлены къ безостановочной доставкѣ большихъ количествъ каменнаго угля къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей. При обсужденіи пошлины тогда же было выяснено, что существующій каботажъ не можетъ служить препятствіемъ къ доставкѣ донецкаго угля взамѣнъ иностраннаго. Напротивъ, бывшія на сѣздахъ лица, спеціально изучившія каботажъ, привели ясныя доказательства, что обложеніе пошлиной иностраннаго угля необходимо не только для развитія донецкой каменноугольной промышленности, но мѣра эта крайне важна для развитія азовскаго и черноморскаго парового каботажа и вообще должна положить твердое начало развитію торговаго флота въ этихъ пустынныхъ моряхъ *).

Въ настоящее время, когда всѣ порты Азовскаго и Чернаго морей соединены рельсовыми путями, когда южныя желѣзныя дороги поставлены въ условія, удовлетворяющія болѣе или менѣе правильной перевозкѣ минеральнаго топлива, когда донецкія каменноугольныя копи могутъ удовлетворять какому угодно спросу, когда, наконецъ, рудники сокращаютъ работы, вслѣдствіе стѣсненнаго положенія сбыта, а каменноугольныя дороги крайне нуждаются въ грузахъ—въ настоящее время, повторяю, обложеніе *вполнѣ по-*

*) См. труды I и II сѣзда углепромышленниковъ юга Россіи. 1874 г. н. 1877 г.

кровительственной пошлиной иностраннаго угля является мѣрой *вполнѣ своевременной и во всѣхъ отношеніяхъ для нашего отечества выгодной.*

Возбужденный VI, VII и VIII съѣздами горнопромышленниковъ вопросъ о пошлинѣ на уголь первоначально былъ встрѣченъ крайне недружелюбно. Указывали, что облагать иностранное минеральное топливо пошлиной равносильно тому, чтобы налагать пошлину на воду, воздухъ и на другія даровыя силы природы,—короче говоря, считали эту мѣру абсурдомъ. Часть русской печати отнеслась къ пошлинѣ съ насмѣшкой. Но тѣмъ не менѣе просьба русскихъ углепромышленниковъ была, по предварительномъ обсужденіи ея въ Министерствѣ Финансовъ, разсмотрѣна въ 1882 году въ Государственномъ Совѣтѣ и Высочайше утвержденнымъ 1 июня 1882 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, объ измѣненіи таможенныхъ пошлинъ по нѣкоторымъ статьямъ таможеннаго тарифа, между прочимъ опредѣлено: „предоставить Министру Финансовъ войти въ подробное обсужденіе вопроса объ обложеніи пошлиной каменнаго угля и кокса, привозимаго къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей и по юго-западной сухопутной границѣ и о возвышеніи пошлины на уголь, привозимый къ таможнямъ Царства Польскаго“. Во исполненіе такового постановленія Государственнаго Совѣта и по соглашенію министровъ Финансовъ, Государственныхъ Имуществъ и Путей Сообщенія, при Министерствѣ Финансовъ учреждена была особая тарифная коммиссія, коей было поручено, въ числѣ другихъ вопросовъ, обсудить и вопросъ о пошлинѣ на уголь.

Изъ предварительнаго журнала *) этой коммиссіи видно, что разныя вѣдомства различно смотрѣли на обложеніе иностраннаго угля пошлиной. Г. Министръ Государственныхъ Имуществ нашелъ ходатайство углепромышленныхъ съѣздовъ заслуживающимъ вниманія, въ виду предстоящей въ близкомъ будущемъ замѣны древеснаго топлива минеральнымъ и что вообще обложеніе привознаго каменнаго угля дастъ толчокъ къ развитію отечественной каменноугольной промышленности. Министерство Финансовъ съ своей стороны находило, что обложеніе пошлиной каменнаго угля, въ размѣрѣ хотя бы не свѣше $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, которое могло бы вызываться лишь фискальной цѣлью, повело бы, къ увеличе-

*) См. журналъ учрежденной при Министерствѣ Финансовъ особой коммиссіи для пересмотра таможенныхъ пошлинъ и Протоколъ происходившаго при М. Финансовъ особаго совѣщанія по вопросу о пошлинѣ на каменный уголь 1884 г.

нію стоимости иностраннаго угля гораздо болѣе чѣмъ на $\frac{1}{2}$ к., къ сосредоточенію торговли углемъ въ меньшемъ числѣ рукъ и, слѣдовательно, къ возвышенію цѣны угля. Ниже мы увидимъ, что взглядъ Министерства Финансовъ былъ ошибоченъ, ибо его предположенія не оправдались даже при обложеніи угля двухкопѣечной золотою пошлиной.

Въ то же время со стороны углепромышленныхъ сѣздовъ послѣдовало новое ходатайство о пошлинѣ на уголь, съ подробными объясненіями и съ опредѣленіемъ точныхъ размѣровъ ея, именно: для портовъ Чернаго и Азовскаго морей— $3\frac{1}{2}$ к. золотомъ съ пуда, для сухопутной границы—3 к. и для портовъ Балтійскаго моря— $2\frac{1}{2}$ коп. золотомъ съ пуда. Одновременно поступилъ и протестъ противъ пошлины отъ разныхъ частныхъ лицъ и учреждений, заинтересованныхъ въ потребленіи иностраннаго каменнаго угля. Для выясненія возбужденнаго вопроса, Министерство Финансовъ признало полезнымъ, въ интересахъ самаго дѣла, сообщить совѣщательнымъ учрежденіямъ по части торговли и промышленности о всѣхъ поступившихъ по настоящему вопросу заявленіяхъ, а именно: биржевымъ комитетамъ и отдѣленіямъ совѣта и мануфактуръ, а также и комитету Русскаго общества для содѣйствія промышленности и торговлѣ, отъ коихъ и поступили разнаго рода мнѣнія, при чемъ биржевые комитеты Одессы, Риги, Либавы, С.-Петербурга и Кіева высказались противъ пошлинъ; московскій, харьковскій, иваново-вознесенскій всецѣло поддержали ходатайство углепромышленниковъ, а Русское общество для содѣйствія промышленности и торговлѣ въ своихъ взглядахъ раздѣлилось, поддерживая пошлину для одного района и отвергая для другого. По полученіи всѣхъ отзывовъ, вопросъ о пошлинѣ на уголь въ январѣ и февралѣ 1884 года подвергнутъ былъ обсужденію въ особомъ при Министерствѣ Финансовъ совѣтѣ, при участіи представителей поименованныхъ выше биржевыхъ комитетовъ, и совѣтовъ торговли и мануфактуръ, сѣзда южныхъ горнопромышленниковъ ¹⁾, заводовъ и специалистовъ по горному дѣлу (числомъ до 70 членовъ).

Въ этихъ совѣщаніяхъ обложеніе пошлиной иностраннаго угля встрѣтило сильную оппозицію со стороны биржевыхъ комитетовъ западныхъ окраинъ и представителей заводовъ и фабрикъ, дѣйствующихъ въ районѣ привоза иностраннаго угля. Лишь весьма

¹⁾ Въ числѣ коихъ былъ и авторъ.

небольшое число членовъ и, главнымъ образомъ, представители углепромышленниковъ отстаивали необходимость этой мѣры, войдя въ подробное объясненіе исторіи развитія русской каменноугольной промышленности и ея современнаго положенія.

Вопросъ объ обложеніи пошлиной иностраннаго минеральнаго топлива былъ въ совѣщаніяхъ рассмотрѣнъ по четыремъ главнымъ районамъ привоза его изъ-за границы: 1) по побережью Чернаго и Азовскаго морей; 2) юго-западной сухопутной границѣ; 3) границѣ Царства Польскаго, и 4) балтійскому побережью. По окончаніи всѣхъ совѣщаній, тарифная комиссія приступила къ своимъ соображеніямъ и заключеніямъ. Въ тарифной комиссіи мнѣнія гг. членовъ раздѣлились.

По отношенію къ району Царства Польскаго *меньшинство* членовъ находило, что нѣкоторое возвышеніе пошлинъ на каменный уголь, привозимый къ таможеннымъ Царства Польскаго, представляется въ настоящее время необходимымъ и, казалось бы, что для этой цѣли $1\frac{1}{2}$ к. золотомъ съ пуда достаточно.—*Большинство* же членовъ тарифной комиссіи не усматривало основаній къ увеличенію пошлины на уголь въ бассейнѣ Царства Польскаго.

По вопросу о пошлинѣ на каменный уголь, привозимый въ порты Чернаго и Азовскаго морей, *меньшинство* признавало желательнымъ установленіе по сказаннымъ границамъ, а также по сѣверо-западной сухопутной границѣ, пошлины въ $1\frac{1}{2}$ к. золотомъ съ пуда, вмѣсто просимыхъ $3\frac{1}{2}$ коп. и 3 коп.; *большинство* же находило необходимымъ сохранить въ означенныхъ районахъ *безпошлинный* провозъ иностраннаго угля.

Наконецъ, по отношенію къ привозу угля въ порты Балтійскаго моря всѣ члены тарифной комиссіи единогласно высказались за сохраненіе *безпошлиннаго* провоза иностраннаго угля *).

Заключеніе тарифной комиссіи Министерства Финансовъ не предвѣщало успѣха вопросу о пошлинахъ на уголь, но Государственный Совѣтъ пошелъ далѣе и при окончательномъ обсужденіи представленія Министерства Финансовъ, въ Государственномъ Совѣтѣ было признано необходимымъ *оказать покровительство* русской каменноугольной промышленности и, противъ ожиданія, пошлины на уголь распространены и на балтійскіе порты. 16-го іюня 1884 года Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта были установлены таможенные пошлины на иностранный каменный уголь:

*) См. журналы и протоколы совѣщаній.

для ввозимаго чрезъ таможи Чернаго и Азовскаго морей—2 коп. золотомъ съ пуда, по всей сухопутной границѣ—западной, юго-западной и сѣверо-западной—1¹/₂, и для портовъ Балтійскаго моря—¹/₂ к. золотомъ съ пуда. Установленіе этихъ размѣровъ пошлинъ хотя значительно уменьшено противъ просимыхъ, но тѣмъ не менѣе законъ 16 іюня 1884 года составляетъ важную мѣру въ *принципіальномъ* отношеніи, ибо имъ сдѣлано начало для охраны русской каменноугольной промышленности отъ ввоза иностраннаго угля.

Со времени установленія пошлинъ на уголь прошло два года. Всѣ доводы и взгляды защитниковъ этой мѣры и первоначально проектированныхъ размѣровъ—вполнѣ подтвердились. Установленные размѣры оказались недостаточными и всѣ послѣдующіе факты и явленія, обнаруженные послѣ введенія пошлинъ, поставили въ необходимость вновь возбудить этотъ вопросъ, въ смыслѣ повышения пошлинъ до проектированныхъ сѣздами размѣровъ. Но всѣ представленія объ этомъ представлены въ Министерство Финансовъ въ январѣ мѣсяцѣ этого года. Но, повидимому, и теперь повышение пошлинъ не пройдетъ сразу и вполнѣ благопріятно. Снова потребовались отзвывы и мнѣнія биржевыхъ комитетовъ, главнымъ образомъ, западнаго края и Одессы, которые, безъ сомнѣнія, будутъ возставать противъ повышения ихъ, какъ они возставали противъ установленія. Ихъ доводы, конечно, будутъ состоять въ повтореніи уже выраженныхъ ими въ 1883 году, такъ какъ новаго къ ихъ мнѣнію ничего прибавить они не могутъ, такъ какъ все происшедшее въ теченіе этихъ двухъ лѣтъ не подтверждаетъ справедливости мнѣнія представителей торговыхъ и промышленныхъ учрежденій нашихъ окраинъ.

Отъ изложенія общаго историческаго очерка развитія вопроса о пошлинѣ на каменный уголь, мы обратимся къ опредѣленію послѣдствій, происшедшихъ отъ ея установленія.

II. Послѣдствія установленія пошлины.

На прошломъ IX сѣздѣ *), при обсужденіи вопроса о пошлинѣ, мною были объяснены ближайшія послѣдствія пошлины на уголь, выразившіяся въ удешевленіи въ портахъ Чернаго моря англійскаго угля на величину пошлины, т. е. на 2 коп. золотомъ или

*) См. Труды IX сѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

на $3\frac{1}{4}$ коп. кредитными; именно, цѣны англійскаго угля были на бортѣ корабля:

| до пошрины: | послѣ пошрины: |
|-------------------------------|---|
| Кардифъ . . . $18\frac{1}{2}$ | Кардифъ . . . $17\frac{1}{2}$ —18 съ пошлиной |
| Ньюкастль . . . 17 | Ньюкастль . . . 17 коп. " " |
| прочіе сорта 14—15 коп. | прочіе сорта $14\frac{1}{2}$ " " " |

Удешевленіе послѣдовало отчасти отъ пониженія цѣнъ на уголь, но, главнымъ образомъ, отъ удешевленія фрахтовъ (съ $10\frac{1}{2}$ и $11\frac{1}{2}$ до 7 — $7\frac{1}{2}$ шиллинговъ за тонну, или съ 8 — 9 коп. до $5\frac{1}{2}$ коп. за пудъ). Ожидали, что установленіе таможенныхъ обрядностей можетъ нѣсколько усилить установленные размѣры пошринъ, но, какъ выяснилось, таможенное вѣдомство не нашло возможнымъ подвергать такой продуктъ, какъ минеральное топливо, таможеннымъ обрядностямъ и уголь пропускается по коносаментамъ.

Что касается пошрины въ портахъ Балтійскаго моря— $\frac{1}{2}$ коп., то таковая и совсѣмъ оказалась нечувствительной и никакой пользы русскому угольному дѣлу не принесла.

Разсчитывая, что пониженіе цѣнъ на англійскій уголь, послѣдовавшее послѣ установленія пошрины въ прошлую навигацію, есть временное, явившееся вслѣдствіе избытка заранее навезеннаго угля, можно было бы считать, что дѣлать окончательное сужденіе о значеніи размѣровъ пошрины преждевременно. Но вотъ мы пережили періодъ второй навигаціи и убѣдились окончательно, что явленіе это не временное, а будетъ постояннымъ; фрахты почти не поднялись, а цѣны англійскаго угля еще болѣе понизились, но уже въ виду того, что въ навигацію настоящаго года англійскому углю сталь фактически угрожать конкуренціей уголь донецкій, какъ въ Черномъ морѣ, такъ и въ Москвѣ. Именно, въ теченіе настоящей навигаціи цѣны англійскаго угля въ Одессѣ стояли и теперь стоятъ:

| | | |
|------------------------|-----------------------------------|------------------|
| Кардифъ | $16\frac{1}{2}$ —17 | коп. съ пошлиной |
| Ньюкастль | 16 — $16\frac{1}{4}$ | " " " |
| Прочіе сорта | $15\frac{1}{4}$ — $14\frac{1}{2}$ | " " " |

или, вычитая отсюда пошрину 2 коп. золотомъ или $3\frac{1}{4}$ коп. кредитными, цѣны этого угля слѣдующія:

| | |
|------------------------|-------------------------------------|
| Кардифъ | $13\frac{1}{4}$ — $13\frac{3}{4}$. |
| Ньюкастль | $12\frac{3}{4}$ —13. |
| Прочіе сорта | 12 — $12\frac{1}{4}$. |
| " " " | $11\frac{1}{4}$ — $11\frac{3}{4}$. |

Фрахты въ этомъ году были слѣдующіе:

| | | |
|----------------------|---|------|
| Изъ Кардифа . . . | 7 ¹ / ₂ шиллинг. за тонну . . . | 6,05 |
| Изъ Ньюкастля . . . | 8 " " " . . . | 6,45 |
| Изъ Глазго | | 6,64 |

Эти фрахты на столько опредѣлились, что повышенія ихъ ожидать нельзя; фрахты эти установились во время полного застоя вывозной торговли, когда они, повидимому, должны были быть дороже, такъ какъ пароходы приходятъ специально съ углемъ и мало пользуются обратнымъ грузомъ. Слѣдовательно, при оживленіи отпуска, при надеждѣ на обратные грузы, фрахты скорѣе еще болѣе должны понизиться, а вмѣстѣ съ тѣмъ возможно еще и удешевленіе угля.

То же явленіе замѣчается и въ Москвѣ; тамъ также ожидали удороженія англійскаго угля, но, напротивъ, послѣдовало удешевленіе. Послѣ пошрины нашъ уголь продавался въ Москвѣ по 22¹/₂ коп.—23 коп. на станціи желѣзной дороги; когда былъ введенъ тарифъ ¹/₈₀—цѣна донецкаго угля опредѣлилась въ 21¹/₂, а затѣмъ уголь тамъ начали продавать по 20¹/₂ коп.; англійскій уголь (за исключеніемъ старыхъ закупокъ) тоже упалъ до этихъ цѣнъ. Донецкій уголь ниже 20¹/₂ коп. продаваться не можетъ, тогда какъ цѣна угля англійскаго можетъ упасть до 18¹/₂ коп., по слѣдующимъ расчетамъ: при оптовой покупкѣ на кораблѣ, можно имѣть англійскій уголь въ С.-Петербургѣ по 10 к., доставка до Москвы—7 коп., перегрузъ при помощи морскаго канала ¹/₂ коп.—всего 17¹/₂ коп., барышъ продавца 1 коп., итого 18¹/₂ к. Такимъ образомъ, по отношенію къ Москвѣ установленная нынѣ пошлина не имѣетъ ровно никакого значенія, по своимъ малымъ размѣрамъ.

Было бы несправедливо отрицать вліяніе пошрины, установленной въ портахъ Чернаго моря. Благодаря *отчасти* этой мѣрѣ, въ настоящемъ году исчезло съ рынка около 5 милліоновъ пудовъ англійскаго угля, вслѣдствіе замѣны его донецкимъ на юго-западныхъ дорогахъ; донецкій уголь на этихъ дорогахъ распространился до румынской и австрійской границъ. Но это явленіе произошло при существованіи пошрины, главнымъ образомъ, благодаря постройкѣ Екатерининской дороги и ея тарифу (около ¹/₇₀), сократившей разстояніе между копиями и юго-западными дорогами.

Кромѣ того, подъ вліяніемъ пошрины, были сдѣланы попытки доставлять въ Одессу пробныя партіи донецкаго угля до 300 т. п., но на этомъ дѣло и остановилось. При самыхъ умѣренныхъ цѣнахъ донецкаго угля на мѣстѣ отправки, онъ все-таки не можетъ кон-

куррировать съ углемъ англійскимъ. Такъ, при цѣнѣ на станціи отправления 7 коп., при провозной платѣ до Александровска на Днѣпрѣ 5,33 коп. и при фрахтѣ отъ Александровска до Одессы—5,5 коп., онъ обходится въ Одессѣ на бортѣ корабля $5,5+5,33+7=17,83$, т. е. при цѣнѣ одинаковой съ Кардифомъ, способной, однако же, еще упасть до $16\frac{1}{2}$ — $16\frac{3}{4}$, такъ что онъ все-таки будетъ дороже его $1\frac{1}{4}$ коп., дороже ньюкастльскаго на $1\frac{1}{2}$ и на $1\frac{3}{4}$ и прочихъ сортовъ на 2 и на $2\frac{1}{4}$ коп.

Цѣны донецкаго угля въ Одессѣ я опредѣлялъ съ ближайшихъ копей района Константиновской дороги (Юзово—Ясиноватая), тогда какъ для копей болѣе отдаленныхъ, напримѣръ, для копей района главной линіи Донецкой дороги, разница въ провозѣ должна быть принята среднимъ числомъ отъ 1 до $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, слѣдовательно, донецкій уголь въ среднемъ обойдется еще дороже.

Хотя пошлина на уголь, по недостаточности своихъ размѣровъ, мало пользы принесла замѣнѣ англійскаго угля донецкимъ, но она помогла выяснить и укрѣпить такіе факты, которые окончательно подрываютъ силу и значеніе аргументовъ, выставляемыхъ противъ пошлины на уголь и ея размѣровъ, и еще болѣе укрѣпляютъ въ убѣжденіи о необходимости ихъ повышенія. Выяснилось: 1) что донецкій уголь, по качеству разныхъ его сортовъ, нисколько не уступаетъ разнымъ же сортамъ углей англійскихъ; 2) что каботажъ въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ и по Днѣпру и въ настоящее время можетъ поднять и доставить въ Одессу потребное количество донецкаго угля взамѣнъ англійскаго; 3) что пошлина на уголь не вліяетъ на ухудшеніе отпуска хлѣба за границу и не можетъ неблагоприятно повліять на сельское хозяйство; 4) что пошлина не могла и не можетъ лечь налогомъ на потребителей и, такимъ образомъ, увѣренія экономистовъ, что всякая пошлина есть налогъ на потребителя—въ данномъ случаѣ не подтвердились. Къ подробному обсужденію этихъ и другихъ положеній мы вернемся ниже.

Въ тотъ же періодъ времени, т. е. со времени установленія этихъ пошлинъ, еще рельефнѣе выразилась нужда со стороны донецкихъ каменноугольныхъ промышленниковъ въ приобрѣтеніи рынковъ, занятыхъ англійскимъ углемъ. Эта промышленность получила, какъ выше сказано, слабое оживленіе подъ вліяніемъ пошлинъ. Вообще же она все еще переживаетъ тяжелый кризисъ по отсутствію надеждъ на сбытъ и такіе рынки, какъ Одесса и вообще Черное море съ 16—19 милліоновъ пудовъ англійскаго угля,

Москва съ 10 милліонами пудовъ послѣдняго, будучи предоставлены донецкому бассейну, увеличили бы сбытъ на $\frac{1}{3}$ нынѣ существующаго и оживили бы промышленность и помогли бы урегулировать нынѣ ненормальное ея состояніе. Подъ вліяніемъ уже установленной пошлины, промышленники напрягли свои силы, надѣясь занять эти рынки и, обманувшись въ надеждахъ относительно размѣровъ пошлины, остались еще болѣе въ неопредѣленномъ состояніи, не зная, куда дѣтъ избытокъ производства.

Ожидалось, что таможенные обрядности усилятъ размѣры пошлины, но эти обрядности почти не существуютъ. Были надежды, что при огульномъ повышеніи пошлинъ по всѣмъ статьямъ на 20% тоже усилятъ размѣръ пошлины, но это повышеніе не распространилось на каменный уголь.

Въ виду изложенныхъ фактовъ и соображеній, мы приходимъ къ убѣжденію, что теперь именно наступило время снова обратиться къ вопросу о пошлинѣ на уголь, въ смыслѣ увеличенія ея размѣровъ и обсудить это во всей полнотѣ. Если послѣ навигаціи прошлаго года могла быть рѣчь о несвоевременномъ обсужденіи этого вопроса, то теперь, по закрытіи навигаціи этого года, все говорить въ пользу своевременности.

Задача, преслѣдуемая этимъ докладомъ, значительно облегчается тѣмъ весьма важнымъ обстоятельствомъ, что намъ не будетъ надобности касаться принципиальнаго вопроса—слѣдуетъ или не слѣдуетъ покровительствовать таможенными мѣрами развитію русской каменноугольной промышленности: это рѣшено правительствомъ безповоротно закономъ 16 іюня 1884 года, поставившимъ эту промышленность подъ защиту таможенныхъ пошлинъ. Теперь можетъ быть рѣчь только о томъ, дѣйствительно ли установленныя пошлины малы, до какихъ размѣровъ ихъ слѣдуетъ повысить, чтобы сдѣлать ихъ пошлинами *покровительственными*, а не фискальными, не полупокровительственными. Кромѣ того, необходимо вновь пересмотрѣть всѣ доводы, которые выставлялись противъ пошлины, такъ какъ съ ними придется считаться, когда будетъ рѣчь о повышеніи пошлины въ балтійскихъ портахъ.

Предварительно я опредѣлю размѣръ, до котораго пошлины должны быть повышены, а затѣмъ подробно разсмотрю всѣ доводы, приведенные противъ пошлины.

III. Опредѣленіе размѣровъ пошлины.

а) Для Чернаго моря.

Для расчета мы должны взять тѣ же цѣны англійскаго угля на бортѣ корабля, именно:

наименьшую для Ньюкастля 6,25—7,5
 „ Кардифа 6,25—8,5.

Фрахты настояще установившіеся:

изъ Ньюкастля 6,45
 „ Кардифа 6,05.

Получимъ среднія цѣны на бортѣ корабля въ Одессѣ:

Ньюкастль отъ 12,70 до 13,95
 Кардифъ „ 12,30 „ 14,55.

Пошлина 2 коп. золотомъ или 3,25 кредитными, и слѣдовательно съ пошлиной:

Ньюкастль отъ 15,95 до 17,20
 Кардифъ „ 15,55 „ 17,80.

Здѣсь наивышшія цѣны относятся къ сортамъ отборнымъ и просѣяннымъ, которые почти не привозятся, а привозится уголь рядовой, такъ что для расчета надо брать цѣны:

Ньюкастль 15,95
 Кардифъ 15,55.

Цѣны донецкаго угля:

на станціи отправленія 7 коп.
 „ тарифъ 5,33 до Александровска.
 „ фрахты 5,50

цѣна въ Одессѣ 17,83.

Разница въ пользу Ньюкастля 1,88

„ „ „ Кардифа 2,28

или средняя разница въ 2,08, но, принимая во вниманіе возможное еще удешевленіе фрахтовъ, улучшеніе нашего курса и проч., по моему мнѣнію, слѣдовало бы существующую пошлину удвоить.

б) Для Балтійскаго моря.

По послѣднимъ биржевымъ прейсъ-курантамъ, цѣны англійскаго угля въ портахъ Англій были, при настоящемъ низкомъ курсѣ, на бортѣ корабля:

въ Ньюкастлѣ 7¹/₂ паровой уголь.
 6¹/₄ газовый.

въ Кардифѣ $8\frac{1}{2}$ паровой просѣянный.
 просѣянный $9\frac{1}{5}$ отборный.
 рядовой $6\frac{1}{2}$

Фрахты отъ этихъ портовъ: 3 шиллинга $10\frac{1}{2}$ пенсовъ до 6-ти шиллинговъ, т. е. 1 р. 75 к. до 3 руб. за тонну или $\frac{175}{62}=2,84$ до $\frac{300}{62}=4,84$.

Цѣны въ Петербургѣ на бортѣ корабля:

| | | |
|--|--------------------|----------------|
| Ньюкастль: паровой | отъ 10,34 до 12,34 | } средняя цѣна |
| газовый | „ 9,09 „ 11,19 | |
| Кардифъ: паровой просѣян. отъ 11,34 до 13,34 | | } 11,33. |
| рядовой съ 50% | | |
| кусковъ | отъ 9,34 до 11,34 | |

Накладные расходы по перегрузкѣ въ вагоны Николаевской дороги 1 к., тарифъ отъ С.-Петербурга до Москвы 7 коп., средняя цѣны на станціи Москва Николаевской дороги=18,5 до 19,33; барышъ перекупщиковъ, если уголь выписывается чрезъ нихъ, 1 к., слѣдовательно, средняя цѣна 19,5 до 20,33. Наименьшія цѣны донецкаго угля надо считать $21\frac{1}{2}$, слѣдовательно, разница между наименьшей цѣной донецкаго угля и средней цѣной англійскаго будетъ отъ 2 до $1\frac{1}{4}$ коп., но при расчетахъ пошлины необходимо брать разницу между наименьшими цѣнами, тогда получится:

| | |
|------------------------------|-------|
| Ньюкастль | 9,75 |
| Кардифъ | 10,33 |
| накладные расходы | 1 |
| доставка въ Москву | 7 |
| барышъ продавца | 1. |

Слѣдовательно наименьшая цѣна въ Москвѣ:

| | |
|---------------------|----------|
| Ньюкастль | 18,75 |
| Кардифъ | 19,33 *) |

Пошлина $\frac{1}{2}$ к. не принята въ расчетъ, ибо она уничтожается фрахтами.

Наименьшая цѣна донецкаго угля въ Москвѣ съ разныхъ копей=21,5.

Разница въ пользу англійскаго угля:

| | |
|-------------------------|------------------|
| для Ньюкастля | 2,72 |
| „ Кардифа | 2,14 кредитными; |

или средняя разница около $2\frac{1}{2}$ к. кредитными, что составитъ около $1\frac{3}{4}$ золотомъ.

*) При пересмотрѣ настоящей книги, мы получили свѣдѣнія, что въ концѣ мая 1886 г. цѣны англійскаго угля въ Москвѣ понизились до 20 коп.

Прежде мы просили $2\frac{1}{2}$ коп. золотомъ. Эта разница объясняется тѣмъ, что тогда мы считали уголь въ Москвѣ при тарифѣ $\frac{1}{70}$ и при цѣнѣ его въ Москвѣ $22\frac{1}{2}$ —23 коп., а теперь тарифъ пониженъ до $\frac{1}{80}$.

Но принимая во вниманіе, что курсъ со временемъ поднимется, а слѣдовательно цѣны будутъ дешевле,—то слѣдуетъ испрашивать пошлину *не меньше 2 коп. золотомъ.*

IV. Разборъ мнѣній высказанныхъ противъ пошлинъ на уголь.

Значеніе пошлины на уголь.

Обложеніе пошлиной иностраннаго угля встрѣтило рядъ ниже слѣдующихъ возраженій.

1) Что съ наложеніемъ пошлины на иностранный уголь, торговля русскимъ углемъ приметъ монополюный характеръ, цѣны на русскій уголь подымутся, а тамъ, гдѣ русскій уголь не въ состояніи будетъ по отдаленности пріобрѣтаться вмѣсто иностраннаго, какъ на примѣръ, въ прибрежьяхъ Балтійскаго моря, тамъ подыметъ на величину пошлины стоимость угля иностраннаго и вредно повліяетъ какъ на развитіе мѣстной фабрично-заводской промышленности, такъ и увеличить истребленіе лѣсовъ.

2) Что вслѣдствіе отсутствія каботажа на Черномъ морѣ, донецкій уголь не можетъ быть доставленъ въ черноморскій бассейнъ и потребителямъ иностраннаго угля въ этомъ районѣ придется покупать тотъ же иностранный уголь, но по болѣе дорогой цѣнѣ.

3) Что установленіе пошлины на иностранный уголь, привозимый большей частью балластомъ, вредно отзовется на русской вывозной торговлѣ, такъ какъ поднимутся фрахты для вывозимыхъ товаровъ и особенно на хлѣбъ, отъ чего можетъ сократиться его сбытъ.

4) Что донецкій бассейнъ недостаточно подготовленъ къ тому, чтобы снабжать своимъ углемъ рынки, занятые углемъ иностраннымъ и что существующіе рельсовые пути сообщенія недостаточно подготовлены къ перевозкѣ всего донецкаго угля, который требуется взамѣнъ иностраннаго.

5) Что донецкій уголь, по своимъ природнымъ свойствамъ, не можетъ вполне замѣнить всѣ роды и виды привозимаго къ намъ иностраннаго угля.

Прежде чѣмъ перейти къ доказательству полной неосновательности всѣхъ вышесприведенныхъ аргументовъ противъ пошлины на уголь, рассмотримъ предварительно, кѣмъ они были высказаны.

Для всесторонняго разсмотрѣнія пошлыны на уголь, департаментъ торговли и мануфактуръ потребовалъ запросы отъ разныхъ биржевыхъ комитетовъ и отдѣлений комитета торговли и мануфактуръ; наконецъ, тарифною комиссіей была создана особая комиссія изъ экспертовъ. Всѣ опрошенныя учрежденія и отдѣльныя лица во взглядахъ своихъ раздѣлились на двѣ партіи. Безусловно за пошлыну высказались представители разныхъ отраслей промышленности внутренней Россіи, перерабатывающихъ туземные матеріалы на русскомъ топливѣ, именно биржевые комитеты: московскій, иваново-вознесенскій и харьковскій и представители горнозаводской промышленности юга Россіи, Урала, подмосковнаго края и Царства Польскаго. *Противъ* пошлыны высказались представители биржевыхъ комитетовъ, комитетовъ торговли и мануфактуръ и представители разныхъ фабрикъ и заводовъ южныхъ, западныхъ и сѣверо-западныхъ *окраинъ* Россіи, гдѣ упрочилась фабрично-заводская промышленность, перерабатывающая по большей части *иностранные матеріалы на иностранномъ топливѣ*, какъ-то: биржевые комитеты Одессы, Риги, Либавы, С.-Петербурга и представители передѣлочныхъ, искусственно созданныхъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ петербургскихъ (Путиловскаго, Александровскаго и проч.), Брянскаго, Варшавскаго (Рау), перерабатывающихъ иностранный чугунъ на иностранномъ каменномъ углѣ.

Обращаемся къ опроверженію вышеприведенныхъ мотивовъ противъ пошлыны на уголь.

Мнѣніе, будто съ обложеніемъ пошлыною иностраннаго угля цѣны на минеральное топливо поднимутся и торговля русскимъ углемъ, сосредоточившись въ рукахъ крупныхъ углепромышленниковъ, приметъ *монопольный* характеръ,—не выдерживаетъ критики. Особенность русской каменноугольной промышленности состоитъ въ *избыткѣ предложенія надъ спросомъ* и существующая конкуренція между копами не допуститъ подняться цѣнамъ на донецкій уголь, равно какъ существующее положеніе каменноугольныхъ предпріятій не таково, чтобы допустить сосредоточеніе торговли минеральнымъ топливомъ въ однѣхъ рукахъ, какъ это существуетъ въ другихъ производствахъ.

а) Пошлына на уголь приведетъ къ общему удешевленію топлива.

1. Обнаружившіеся въ послѣднее время факты съ цѣнами на уголь послужили вполне опроверженіемъ ни на чемъ не основан-

наго опасенія, будто съ установленіемъ пошлины потребители поставлены будутъ въ необходимость платить за топливо дороже; напротивъ, пошлина приведетъ въ соприкосновеніе разнаго рода угли, вызоветъ конкуренцію и въ общемъ получится удешевленіе туземнаго угля. Изъ вышеизложеннаго слѣдуетъ, что пошлина на иностранный уголь выгодна не только для углепромышленниковъ, но и для потребителей минеральнаго топлива, въ интересахъ коихъ она также является мѣрою вполне желательною.

Нѣсколько въ иномъ положеніи находятся потребители иностраннаго угля въ прибалтійскомъ районѣ. Имъ, повидимому, болѣе всего слѣдовало бы опасаться введенія пошлины, такъ какъ сюда русскій уголь, по отдаленности бассейновъ, долгое время доставляемъ быть не можетъ. Но и въ этомъ районѣ пошлина на уголь не можетъ ни въ какомъ случаѣ оказаться *мѣрой обременительной*.

Не смотря на увѣренія прибалтійскихъ биржевыхъ комитетовъ (с.-петербургскаго, рижскаго и либавскаго), будто при обложеніи пошлиною иностраннаго угля пострадаютъ мѣстные жители и прибалтійская промышленность, а равно—будто пошлина губительно отзовется на его потребителей,—мы съ этимъ не согласны. Во первыхъ, иностранный уголь, при обложеніи его пошлиной, могъ бы повыситься въ цѣнѣ только въ томъ случаѣ, если бы минеральное топливо не встрѣчало себѣ конкуррента со стороны дровъ и торфа. Но дрова въ этомъ краѣ составляютъ еще значительный источникъ топлива, а при дороговизнѣ, если бы таковая произошла, угля иностраннаго, многія фабрики и заводы по неволѣ обратились бы къ торфу, а такъ какъ Англія во всякомъ случаѣ найдетъ невыгоднымъ терять для себя прибалтійскій рынокъ въ 70.000,000 пудовъ, то англійскіе углепромышленники *скорѣе* понизятъ цѣны на уголь, нежели рѣшатся потерять рынокъ. Далѣе. Для мѣстнаго населенія вліяніе пошлины уже потому не можетъ быть ощутительно, что они сожигаютъ исключительно дрова въ домашнемъ быту. Минеральное же топливо потребляется въ прибалтійскомъ краѣ исключительно фабриками, заводами и желѣзными дорогами. Такимъ образомъ, вліяніе пошлины можетъ отразиться только на этихъ производствахъ. Разсмотримъ же теперь, въ какой степени просимая пошлина, 2¹/₂ к. золотомъ на пудъ, можетъ повліять на главнѣйшія отрасли производства. О мануфактурныхъ издѣліяхъ, продаваемыхъ отъ 15 до 40 руб. за пудъ, мы говорить не будемъ. Высокая стоимость этихъ фабрикатовъ исключаетъ всякую мысль о какомъ бы то ни было вредномъ вліяніи пошли-

ны, до такой степени оно ничтожно. Вторая важная отрасль промышленности прибалтійскаго края есть желѣзодѣлательные и чугуноплавильные заводы. Эти заводы расходуютъ отъ $\frac{1}{6}$ до $\frac{1}{5}$ пуда кокса на пудъ чугуна. Слѣдовательно, повышение стоимости угля на $2\frac{1}{2}$ копѣйки, если бы такое произошло, ляжетъ на пудъ отливки не болѣе $\frac{2}{5}$ — $\frac{1}{2}$ к., т. е. на величину почти неуловимую. Столь же незначительной величиной ляжетъ пошлина $2\frac{1}{2}$ коп. на выдѣлку рельсовъ, судовъ, вагоновъ и проч., особенно если вспомнимъ, что всѣ эти заводы пользуются правительственными заказами съ большими преміями, субсидіями и льготами. Мукомольныя мельницы расходуютъ около $\frac{1}{5}$ пуда угля на одинъ пудъ муки, такъ что вздорожаніе угля отразится на помолѣ $\frac{2}{5}$ — $\frac{1}{2}$ копѣйки на пудъ муки. При пивовареніи 1 пудъ угля употребляется приблизительно на 8—10 ведеръ пива, почему увеличеніе стоимости угля на $2\frac{1}{2}$ коп. удорожитъ стоимость полученія ведра пива на $\frac{2}{10}$ — $\frac{1}{4}$ коп. *). Приведенный расчетъ убѣдительношимъ образомъ доказываетъ, какой ничтожной величиной отразится пошлина въ $2\frac{1}{2}$ к. на главнѣйшихъ отрасляхъ промышленности прибалтійскаго края. Но если принять во вниманіе другую сторону дѣла, именно, насколько не желательно широкое развитіе нѣкоторыхъ отраслей промышленности на окраинахъ, то нельзя не прійти къ убѣжденію, что пошлина на уголь въ $2\frac{1}{2}$ коп. въ балтійскихъ портахъ, достаточная для охраны туземной каменноугольной промышленности, весьма невелика для того, чтобы положить предѣлъ широкому развитію разныхъ отраслей промышленности на окраинахъ.

Не разъ выражались сожалѣнія о томъ, что благодаря нѣкоторымъ ненормальностямъ таможеннаго тарифа, многія важнѣйшія отрасли промышленности получили развитіе не тамъ, гдѣ имъ слѣдуетъ быть. Такъ, желѣзодѣлательное производство развилось въ Петербургѣ, для переработки иностраннаго чугуна на иностранномъ углѣ, тогда какъ, въ интересахъ русскаго народнаго хозяйства, эти заводы должны бы были получить развитіе въ естественныхъ горнозаводскихъ районахъ, т. е. въ районахъ мѣсторожденій русскихъ рудъ и русскаго угля.

Благодаря слабой пошлѣ на чугунъ и беспошлинно ввозимому углю, въ Ригѣ и Либавѣ развиваются филиальныя отдѣленія иностранныхъ заводовъ, какъ на примѣръ „Вестфальское общество

*) См. докладъ, чит. въ Харьковск. отд. техн. общ. „Объ обложеніи иностраннаго угля пошлиной“.

проволочнаго производства“ и „Балтійскій вагонный заводъ“ въ Ригѣ и проч.

Благодаря подобнымъ же ненормальностямъ русскаго таможеннаго тарифа, возникли въ домбровскомъ каменноугольномъ бассейнѣ иностранные заводы на русской почвѣ, для того чтобы избѣжать оплаты желѣза пошлиной въ 40 к.

Не трудно опредѣлить размѣры ущерба для русскаго народнаго хозяйства отъ существованія подобныхъ производствъ на окраинахъ. Они процвѣтають, а внутри Россіи горнозаводская промышленность пришиблена и подавлена.

Представители биржевыхъ комитетовъ Риги, Либавы, Варшавы, С.-Петербурга и Одессы весьма усердно высчитываютъ фантастическіе убытки, могущіе произойти для правительства отъ наложенія пошлинъ, забывая въ то же время *разорительное* вліяніе развивающейся иностранной промышленности на окраинахъ, отъ беспошлиннаго ввоза иностраннаго угля или отъ ввоза чугуна, обложеннаго самой ничтожной пошлиной.

Развитіе разныхъ отраслей промышленности на окраинахъ вызвало справедливое сожалѣніе г. Министра Финансовъ, высказанное во Всеподданнѣйшемъ докладѣ по поводу росписи о приходѣ и расходѣ на 1884 годъ. Указывая на благотѣльное вліяніе, полученное отъ измѣненій, сдѣланныхъ въ тарифѣ, г. Министръ Финансовъ выразился: „Къ сожалѣнію, должно признать, что покровительство, оказываемое производству, способствовало доселѣ водворенію новыхъ отраслей промышленности болѣе на окраинахъ, чѣмъ въ средоточіи Россіи *)“.

При беспошлинномъ ввозѣ иностраннаго угля эти отрасли промышленности еще больше разовьются.

Изъ всего вышеизложеннаго слѣдуетъ, что обложеніе иностраннаго угля пошлиной и въ балтійскихъ портахъ принесетъ для государства и туземной промышленности только пользу и осуществленіе этой мѣры желательно не только въ интересахъ русской каменноугольной промышленности, но и въ интересахъ всего нашего народнаго хозяйства.

*) Указатель правительственныхъ распоряженій по Министерству Финансовъ, № 1, январь 1884 года. Всеподданнѣйшій докладъ Министра Финансовъ о государственной росписи доходовъ на 1884 годъ.

б) Пошлина на каменный уголь вызоветъ развитіе русскаго парового каботажа.

Переходимъ къ отвѣту на второй мотивъ, приводимый противниками пошлины на уголь, именно, будто вслѣдствіе отсутствія каботажа на Черномъ морѣ, донецкій уголь не будетъ доставляться въ порты Чернаго моря.

Но для выясненія истины, мы считаемъ долгомъ разсмотрѣть подробно это возраженіе. Благодаря всестороннему обсужденію пошлины на уголь, достаточно подробно былъ изученъ и вопросъ о каботажѣ. Всѣ выработанные матеріалы по этому предмету приводятъ къ тому заключенію, *что установленіе пошлины на уголь повлечетъ за собою неизбѣжно развитіе парового каботажа въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ и вызоветъ существованіе въ этихъ моряхъ настоящаго торговаго флота.*

Если въ настоящее время каботажъ стоитъ на низкой степени развитія, то именно благодаря отсутствію такихъ постоянныхъ и громадныхъ грузовъ, какимъ долженъ явиться донецкій каменный уголь. Лишь только явится предложеніе къ перевозкѣ этихъ грузовъ, то немедленно возникнетъ и каботажъ, такъ какъ грузы вызываютъ появленіе перевозочныхъ средствъ и послѣднія не могутъ существовать, если нѣтъ грузовъ. Вотъ что по этому предмету высказано Обществомъ для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, въ его возраженіяхъ, представленныхъ въ Министерство Финансовъ на отзывы одесскихъ биржевого комитета и комитета торговли и мануфактуръ.

1) Утвержденіе одесскихъ комитетовъ, будто уголь, по своей малоцѣнности, не можетъ выносить пароходныхъ фрахтовъ, фактически невѣрно и опровергается вполне практикою Англій. Извѣстно, что съ начала 60-хъ годовъ паровой каботажъ началъ постепенно вытѣснять въ Англій парусный въ перевозкѣ угля, а съ 70-хъ годовъ миллиарды пудовъ угля перевозятся, для внутренняго потребленія Англій, почти исключительно пароходами. Извѣстно также, что постоянно возбуждаемая торговою и промышленною конкуренціею стремленія техники, направляемая на удешевленіе пароходной перевозки, увѣнчались особенно замѣтнымъ успѣхомъ въ примѣненіи къ перевозкѣ именно угля, когда для этой цѣли начали строить впервые пароходы съ водянымъ балластомъ, сначала въ особыхъ отдѣленіяхъ судна, а впоследствии въ специально устраиваемыхъ двойныхъ днахъ, каковое устройство въ

настоящее время примѣняется почти ко всѣмъ коммерческимъ пароходамъ и избавляетъ ихъ отъ расхода времени и денегъ, сопряженнаго съ необходимостью грузить и выгружать земляной балластъ, какъ это было до того времени. Пароходы, занимающіеся спеціальною каботажною перевозкою угля въ Англіи, доставляя въ одинъ путь уголь, идутъ въ обратный путь безъ всякаго груза, съ водянымъ балластомъ, и если даже при такихъ самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ перевозки паровой каботажъ въ Англіи вытѣснилъ парусный въ дѣлѣ перевозки угля, то это доказываетъ, что паровая перевозка его обходится дешевле парусной, *а не обратно, какъ утверждаютъ одесскіе комитеты.*

На Черномъ морѣ дѣйствительно существуетъ тотъ фактъ, что пароходные фрахты на уголь изъ Азовскаго моря (около 8 коп. съ пуда) выше парусныхъ не менѣе какъ на 2 коп. Этотъ фактъ, какъ и многія другія уродливыя явленія въ нашей экономической жизни, свидѣтельствуетъ только о томъ, что уже давно сильно чувствуется промышленностью и торговлею юга, о чемъ не мало заявлялось и оффиціально и неоффиціально, и много и давно толкуется на всѣ лады и въ прессѣ, и въ нашихъ ученыхъ обществахъ, а именно, что дѣло развитія нашего парового каботажа поставлено въ самыя ненормальныя условія. Если бы господа представители интересовъ торговли и промышленности г. Одессы и ея района, вмѣсто того, чтобы уродливый фактъ возводить въ общее правило, направили свои соображенія на борьбу съ причинами, которыми обусловливается такое ненормальное явленіе, то они убѣдились-бы, *что обложеніе иностраннаго угля пошлиною имъ слѣдуетъ привѣтствовать какъ весьма желательную мѣру*, которая помимо ея прямой цѣли—покровительства русской углепромышленности—должна самымъ дѣйствительнымъ образомъ повліять на измѣненіе ненормальныхъ условій, въ которыхъ находится развитіе нашего парового каботажа на югѣ. Знакомство съ практикою и техникою пароходнаго промысла должно бы было привести одесскіе комитеты къ заключенію, что если парусные фрахты на уголь изъ Азовскаго моря, даже при очень слабомъ развитіи нашего паруснаго каботажа, могли установиться, свободною конкуренціею, около 6 коп. съ пуда, то пароходные фрахты должны быть еще ниже. Это доказало, впрочемъ, и Русское общество пароходства и торговли на частномъ примѣрѣ, когда оно, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, перевозило соль изъ Сакъ (близь Евпаторіи) въ Ростовъ на Дону по 5 коп. съ пуда, т. е. дешевле парусныхъ судовъ, не

смотря на то, что нагрузка соли и стоянка паровыхъ судовъ у совершенно открытаго морского берега въ Сакахъ были сопряжены съ большою потерею времени и значительными рисками для судовъ. Эта операція, доставлявшая Русскому обществу несомнѣнныя выгоды, можетъ служить примѣромъ, доказывающимъ, что и уголь изъ Азовскаго моря въ Одессу можно съ выгодною доставлять на паровыхъ судахъ не дороже 5 коп. съ пуда, тѣмъ болѣе, что уголь менѣе соли подверженъ рискамъ порчи въ морской перевозкѣ. Если въ портахъ для нагрузки и выгрузки будутъ имѣться несложныя спеціальныя устройства, рассчитанныя на производство этихъ операцій съ возможною быстротою, какими, напр., располагаетъ Русское общество пароходства и торговли на Дону и въ Одессѣ, то паровое судно, поднимающее около 40,000 пудовъ груза, будетъ имѣть возможность сдѣлать въ мѣсяць два рейса съ углемъ, а въ 8 мѣсяцевъ (продолжительность навигаціи въ Азовскомъ морѣ) до 16 рейсовъ и перевезти въ Одессу около 650,000 пудовъ угля. По этому расчету, для подвозки къ Одессѣ 17 милліоновъ пудовъ русскаго угля, взамѣнъ потребляемаго ею теперь иностраннаго, потребуется не менѣе 30 паровыхъ судовъ, съ среднею грузоспособностью въ 650 тоннъ, а всего около 20,000 тоннъ, вмѣсто 100,000 тоннъ паруснаго каботажа, исчисленнаго одесскими комитетами. Если же принять въ соображеніе, что обложеніе предположенною пошлиною иностраннаго угля заставитъ и остальные черноморскіе порты обратиться къ русскому углю, то можно безъ преувеличенія сказать, что пошлина на иностранный уголь не только чувствительно для нашей углепромышленности расширитъ рынокъ внутренняго его потребленія, но и обезпечитъ производительное плаваніе отъ 40 до 50 пароходамъ, чѣмъ положится, наконецъ, начало правильному и свободному развитію нашего парового каботажа на югѣ. Очевидно, что эти 40—50 пароходовъ, перевозя въ одну сторону уголь, будутъ стараться получать обратные грузы во всѣ азовскіе и черноморскіе порты и можно себѣ представить, насколько отъ такого прироста въ перевозочныхъ средствахъ должны будутъ понизиться на Черномъ морѣ пароходные фрахты, къ выгодѣ промышленности и торговли не только Одессы и ея района, но всего черноморскаго и азовскаго бассейновъ.

Не трудно предвидѣть, что нынѣшніе пароходные фрахты должны будутъ понизиться до нормальныхъ, т. е. на 50—75⁰/₀, въ

иныхъ случаяхъ и болѣе, какъ только на Черномъ морѣ появится для перевозки угля цѣлый паровой флотъ, который пониженіемъ фрахтовъ будетъ стараться привлекать къ себѣ и всякіе другіе грузы. Однимъ словомъ, на Черномъ морѣ произойдетъ тоже, что уже совершилось на Каспійскомъ. Громадное развитіе нефтяной промышленности, въ связи съ спросомъ на перевозочныя средства для доставки шпаль, рельсовъ и подвижного состава въ Красноводскъ и Баку для строившихся желѣзныхъ дорогъ Закаспійской и Баку-Тифлисской, вызвали къ жизни на Каспійскомъ морѣ цѣлый паровой флотъ, постоянно развивающійся, съ которымъ субсидируемому обществу „Кавказъ и Меркурій“, не взирая на всѣ преимущества его привилегированнаго положенія, приходится уже серьезно считаться, какъ это подтверждается словами предсѣдателя правленія этого общества, сенатора вице-адмирала Жандра, который заявилъ общему собранію въ апрѣлѣ прошлаго года, что при настоящихъ обстоятельствахъ обществу „Кавказъ и Меркурій“ предстоитъ на Каспій борьба съ жестокою конкуренціею дешевыхъ фрахтовъ. Тоже будетъ и на Черномъ морѣ. Пошлина на иностранный уголь создастъ спросъ на слишкомъ 20 милліоновъ пудовъ русскаго угля, а спросъ на русскій уголь, въ свою очередь, создастъ спросъ на перевозочныя средства, которыя несомнѣнно и скоро явятся на Черномъ морѣ, также какъ они явились на Каспійскомъ, съ тою разницею, что на Черномъ морѣ мореходному промыслу предстоитъ несравненно болѣе широкое развитіе, въ зависимости отъ большаго разнообразія и массы естественныхъ богатствъ юга и преимуществъ его географическаго положенія. Но не парусному каботажу, въ зависимости отъ развитія котораго одесскіе комитеты ставятъ открытіе одесскаго рынка для русскаго угля, предстоитъ быть представителемъ правильно развивающагося мореходнаго промысла на югѣ. Въ нашъ вѣкъ желѣза и пара, для дерева и парусовъ остается очень ограниченное поле примѣненія, которое прогрессивно суживается. Нашему парусному каботажу на югѣ, уже пережившему свой вѣкъ, не предстоитъ въ будущемъ ничего, кромѣ смерти; жизнь же нашъ мореходный промыселъ можетъ получить только отъ созданія здоровыхъ условій для развитія парового каботажа. Пошлина на иностранный уголь создастъ эти условія, а развитіе парового дѣла, въ свою очередь, вызоветъ промышленности желѣзнаго судостроенія и машиностроенія, которыя у насъ на югѣ не существуютъ, не взирая на благопріятныя для нихъ условія.

Вотъ, въ общихъ чертахъ, тѣ благодѣтельныя, а не гибельныя, какъ утверждаютъ одесскіе комитеты, послѣдствія для торговли и промышленности не одной Одессы, а всего юга, которыхъ, въ ближайшемъ будущемъ, слѣдуетъ ожидать отъ обложенія пошлиною иностраннаго угля, привозимаго въ черноморскіе порты.

2. Внезапное требованіе на перевозочныя средства, конечно, будетъ имѣть первое время своимъ послѣдствіемъ возвышеніе каботажныхъ фрахтовъ на уголь, какъ парусныхъ такъ и паровыхъ, пока спросъ на перевозочныя средства не уравнивается предложеніемъ постепеннаго прироста парового каботажа, который будетъ вызываться выгодами этого промысла. Но такое временное возвышеніе фрахтовъ ни въ какомъ случаѣ нельзя допустить въ такомъ размѣрѣ, чтобы, какъ заявляютъ одесскіе комитеты, сдѣлать для промышленности и торговли болѣе выгоднымъ выписывать иностранный уголь, съ приплатою къ современной цѣнѣ его въ Одессѣ 10 коп. на пудъ. Если принять въ соображеніе, что при существующихъ фрахтахъ (8 коп. паровыхъ и 6 коп. парусныхъ), русскій уголь обходится въ Одессѣ почти въ одну цѣну съ англійскимъ, то заявленіе одесскихъ комитетовъ равносильно тому, что наши каботажные фрахты могутъ подняться выше 18 коп. съ пуда угля паровые и выше 16 коп. парусные,—т. е. на 125 и 166% выше существующихъ. Такое предположеніе, никакими основательными соображеніями не доказываемое одесскими комитетами,—составляетъ очевидное преувеличеніе, ибо каботажные фрахты изъ азовскихъ портовъ будутъ, во всякомъ случаѣ, регулироваться для Одессы, Николаева и Херсона расходами по доставкѣ русскаго угля отъ его мѣсторожденія по Екатерининской желѣзной дорогѣ, чрезъ станцію Синельниково до Александровска на Днѣпрѣ и оттуда баржевою доставкою. Расходы по этому пути, на протяженіи 352 верстъ рельсовой доставки (отъ станціи Ясиноватой до Александровска), при тарифѣ $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты, и 380 верстъ водою до Одессы, конечно, не превзойдутъ 12 коп. съ пуда со всѣми расходами по выгрузкѣ и нагрузкѣ, а потому прямая каботажная доставка должна быть, во всякомъ случаѣ, ниже 12 коп., чтобы имѣть шансы на привлеченіе къ себѣ угольныхъ грузовъ. Если предположить стоимость русскаго угля на шахтахъ отъ 6 до 7 коп. *), то нѣтъ основаній допустить,

*) Одесскіе комитеты указываютъ въ своей запискѣ примѣры стоимости угля на шахтахъ не болѣе 4—4½ коп. Предположеніе, что накладные расходы, сопряженные съ таможенными обрядностями, слѣдуетъ оцѣнить въ 4, 3 на пудъ, составляетъ еще одно очевидное преувеличеніе.

чтобы цѣна русскаго угля въ Одессѣ могла быть выше 18—19 коп., т. е. около 2—3 к. выше существующихъ въ настоящее время въ Одессѣ среднихъ цѣнъ на англійскій уголь. Такимъ образомъ, вмѣсто 1,700,000 рублей налога на торговлю и промышленность одесскаго района, который исчисленъ одесскими комитетами въ предположеніи, что стоимость иностраннаго угля возрастетъ на 10 коп. отъ обложенія его предположенной пошлиной,—этотъ налогъ можетъ, въ крайнемъ случаѣ,—и то лишь на первое, переходное, такъ сказать, время,—выразиться цифрою отъ 340 до 510 тысячъ рублей, отрицательное вліяніе которой на промышленность и торговлю Одессы и ея района, въ теченіе, сравнительно, короткаго времени, нельзя не признать ничтожнымъ, въ сравненіи съ благодѣтельными для всего южнаго края послѣдствіями отъ оживленія нашей углепромышленности, мореходнаго и другихъ промысловъ и неизбѣжнаго регулированія общихъ экономическихъ условій.

с) Настоящія перевозочныя средства въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ вполне достаточны для снабженія черноморскаго бассейна донецкимъ углемъ.

Независимо отъ вышеизложенныхъ соображеній, и настоящія перевозочныя средства въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ вполне достаточны для перевозки на первое время тѣхъ 17.000,000 пуд. въ Одессу, Николаевъ и друг. черноморскіе порты, взамѣнъ угля иностраннаго. По свѣдѣніямъ, собраннымъ харьковскимъ отдѣленіемъ Императорскаго Русскаго технического общества, въ настоящее время имѣется въ Азовскомъ морѣ паровыхъ каботажныхъ судовъ, могущихъ свободно ходить по Черному морю, съ подъемной силой въ 800,000 пуд., не считая буксирныхъ баржъ, поднимающихъ до 1.200,000 пуд. Если считать, что ими совершенъ будетъ лишь одинъ рейсъ въ мѣсяць, то въ продолженіе навигаціи, съ апрѣля по ноябрь, ими можетъ быть до ставлено до 14.000,000 пудовъ. Но паровыя каботажныя суда могутъ свободно совершать по два рейса въ мѣсяць, такъ что угля можетъ быть доставлено еще болѣе. Если принять во вниманіе, что часть донецкаго угля взамѣнъ иностраннаго (до 2¹/₂ мил.) направится по Екатерининской дорогѣ въ Севастополь и Николаевъ, часть его направится по Екатерининской дорогѣ чрезъ Александровскъ и затѣмъ сплавомъ по Днѣпру и Черному морю въ Одессу, то и существующихъ перевозочныхъ средствъ Азовскаго моря будетъ достаточ-

но для безостановочнаго снабженія при-одесскаго района донецкимъ углемъ.

Дальнѣйшее вліяніе торговли русскимъ углемъ въ Черномъ морѣ выразится въ улучшеніи существующаго каботажна и въ постоянной замѣнѣ паруснаго каботажна паровымъ, а за этимъ и въ возникновеніи настоящаго пароваго флота, съ постепеннымъ развитіемъ котораго будетъ расширяться районъ сбыта донецкаго угля во всемъ Черномъ морѣ и даже въ морѣ Средиземномъ.

Приведенныя соображенія высказывались тогда, когда пошлина еще не была установлена. Но какъ только эта мѣра была приведена въ дѣйствіе, не замедлило явиться и предложеніе услугъ къ перевозкѣ донецкаго угля со стороны владѣльцевъ каботажна. Прежде всего предложеніе это явилось со стороны судовладѣльцевъ-перевозчиковъ грузовъ изъ Александровска по Днѣпру въ Одессу. Обнаружилась даже нѣкоторая конкуренція между ними, понизившая фрахтъ съ 6¹/₂ к. до 5¹/₂ к. за перевозку угля въ Одессу изъ Александровска. Пишущій эти строки, производящій большую торговлю углемъ, въ первую же навигацію послѣ установленія пошлины имѣлъ въ своемъ распоряженіи средства для перевозки 4 милл. пудовъ угля въ г. Одессу, но уголь не былъ доставленъ только потому, что по цѣнамъ не могъ бороться съ иностраннымъ углемъ, но вовсе не по недостатку перевозочныхъ средствъ. Всѣ судовладѣльцы крайне интересуются каменноугольнымъ грузомъ, являющимся для нихъ грузомъ постояннымъ и правильно возрастающимъ, тогда какъ хлѣбные грузы могутъ быть или не быть, смотря по результатамъ жатвы, а въ послѣднее время они отвлекаются въ другую сторону низкими хлѣбными желѣзнодорожными тарифами. Проявившаяся въ послѣднее время сильная конкуренція желѣзныхъ дорогъ съ водянными путями отвлекаетъ отъ послѣднихъ хлѣбные грузы и понуждаетъ судовладѣльцевъ искать другихъ, болѣе обезпеченныхъ грузовъ, каковымъ и является минеральное топливо. Правда, при наличномъ числѣ судовъ, теперь они ограничиваютъ съ середины лѣта, или даже съ августа мѣсяца, размѣры перевозокъ угля, рассчитывая на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, но тѣ же судовладѣльцы заявляютъ, что если бы они были увѣрены, что донецкій уголь направится въ Черное море и будетъ грузомъ постояннымъ, а не сомнительнымъ, то они не останавливались бы передъ затратами капитала для увеличенія перевозочныхъ средствъ. Въ теченіе послѣднихъ двухъ навигацій со времени установленія пошлины на уголь, положительно выяснилось, что

увеличеніе пошлины желательнo какъ для сбыта въ Черное море донецкаго угля, такъ и для доставленія судовладѣльцамъ постоянныхъ грузовъ. И они, не менѣе углепромышленниковъ, желаютъ, чтобы пошлина была повышена. Все это вполнѣ подтверждаетъ взглядъ, что пошлина на иностранный уголь вызоветъ и развитіе каботажа.

d) Пошлина на иностранный каменный уголь не можетъ вредно отразиться на русской вывозной хлѣбной торговлѣ.

Въ вопросѣ о пошлинѣ на минеральное топливо самое выдающееся мѣсто заняло возраженіе о вредномъ значеніи этой мѣры для нашей отпускной торговли и въ особенности для хлѣбной. Соотношеніе между привозомъ иностраннаго каменнаго угля и вывозомъ хлѣба установилось вслѣдствіе того, что уголь привозится въ Россію въ видѣ балласта, въ видѣ обратнаго груза для иностранныхъ судовъ, приходящихъ за предметами отпускной торговли. Слѣдовательно, чѣмъ дешевле фрахты на привозной уголь, тѣмъ дешевле должны быть фрахты для вывозныхъ товаровъ, а такъ какъ въ отпускѣ нашемъ главнѣйшее мѣсто занимаютъ хлѣбные продукты—то удешевленіе фрахтовъ имѣетъ особенное значеніе для нихъ. Если, возражали, обложить пошлиной уголь, то это поведетъ къ сокращенію его привоза, иностранныя суда должны будутъ направляться въ Россію спеціально за русскими товарами и вынуждены будутъ повысить фрахты на вывозъ хлѣба, послѣдній вздорожаетъ и такъ какъ русскому хлѣбу на европейскихъ рынкахъ приходится соперничать съ хлѣбомъ американскимъ, австралійскимъ и индійскимъ,—то повышеніе фрахтовъ поведетъ къ сокращенію вывоза хлѣба, или же цѣны на хлѣбные продукты упадутъ и въ общемъ пострадаетъ наше сельское хозяйство. Такимъ образомъ, пошлина на уголь выставляется мѣрой, идущею въ разрѣзъ съ интересами сельскаго хозяйства. Велика была сила этого аргумента въ первое время; при ближайшемъ обсужденіи вопроса о пошлинѣ на уголь, сила его значительно ослабѣла, вслѣдствіе многихъ указаній на отсутствіе связи между этими двумя факторами. Но теперь, при возбужденіи вопроса о повышеніи пошлины, снова выступаютъ возраженія о вредѣ ея для нашего сельскаго хозяйства и аргументъ этотъ все еще позволяетъ многимъ оставаться въ колеблющемся положеніи. Но, кажется, наступило время, когда можно положить конецъ этимъ колебаніямъ и опровергнуть этотъ сильный

аргументъ. Но прежде всего изложимъ мнѣнія разныхъ учреждений и лицъ о значеніи привоза иностраннаго угля для нашей отпускной торговли.

Первое мѣсто должно быть отдано мнѣніямъ биржевыхъ комитетовъ и совѣта торговли и мануфактуръ—имѣющимъ, въ глазахъ Министерства Финансовъ, авторитетное значеніе и разъясняющимъ этому вѣдомству важные экономическіе вопросы. Въ 1883 году, при возбужденіи ходатайства объ установленіи пошлинъ на уголь, биржевые комитеты высказались о вредномъ значеніи этой мѣры для вывозной хлѣбной торговли.

По мнѣнію одесскаго биржевого комитета, пошлина на уголь не только ляжетъ налогомъ на фабричную и мануфактурную промышленность Одессы (мы уже видѣли, что этого налога не оказалось, такъ какъ уголь подешевѣлъ), но вмѣстѣ съ тѣмъ тяжело ляжетъ на фрахты хлѣбнаго отпуска. По свойству отпускаемыхъ товаровъ, вслѣдствіе ихъ громоздкости и сравнительной малоцѣнности, Одесса никогда не получаетъ обратно такое же количество по вѣсу, какое отпускается. За послѣдніе два года она отпускала моремъ 105.256,093 п., тогда какъ моремъ же получала 47.620,533 пуда, откуда видно, что больше половины судовъ дальняго плаванія, поступающихъ въ Одессу, приходятъ сюда съ балластомъ; иначе говоря, что отпускаемые ею товары должны отдавать не только свой собственный, но и обратный фрахтъ. Въ вышеприведенныхъ цифрахъ каменный уголь составляетъ $\frac{2}{3}$ всего количества; при прекращеніи его подвоза изъ-за границы, на одесскій экспортъ ляжетъ обратный фрахтъ не за 29 милліоновъ пудовъ въ годъ, какъ теперь, а 46/м. Другими словами, вывозъ хлѣба отъ прекращенія ввоза иностраннаго угля, отъ возвышенія фрахтовъ, вздорожаетъ не менѣе, какъ на 3 к. съ пуда. Для весьма проблематической еще поддержки нашей углепромышленности, земледѣльцы одесскаго района, на сколько они производятъ для иностранныхъ рынковъ, должны понести потерю (чрезъ обезцѣненіе своихъ продуктовъ) до 1.000,000 р. въ годъ, при среднемъ экспортѣ въ 5 милліоновъ четвертей и среднемъ фрахтѣ 1,6 шиллинга съ тонны. На основаніи изложеннаго, одесскій комитетъ торговли и мануфактуръ и биржевой комитетъ свое заключеніе по вопросу о наложеніи ввозной пошлины на каменный уголь, могутъ формулировать не иначе, какъ слѣдующими словами: *установленіе ея было бы въ полномъ смыслѣ гибельно какъ для промышленности, такъ и торговли г. Одессы и всего тяготящаго къ*

ней района ¹⁾. С.-петербургскій биржевой комитетъ столь же рѣзко осудилъ пошлину на уголь, доказывая, что пошлина на уголь вредно отразится на вывозной хлѣбной торговлѣ ²⁾.

Доказывая это, с.-петербургскій биржевой комитетъ пояснилъ, что повышеніе пошлины на каменный уголь на 2 коп. отразится на вывозѣ хлѣба 40^{1/2} коп. на четверть пшеницы въ 10 пудовъ. Разница эта, понятно, отзовется при покупкѣ пшеницы внутри Россіи и земледѣльцы и продавцы продадутъ свой товаръ на 40 коп. дешевле на четверти,—такъ какъ существующая на заграничныхъ рынкахъ конкуренція дѣлаетъ невозможнымъ какое-либо повышеніе цѣнъ на нашъ товаръ.

Рижскій и либавскій биржевые комитеты самымъ неблагопріятнымъ послѣдствіемъ пошлины на уголь считаютъ возвышеніе морскихъ фрахтовъ, а вслѣдствіе этого и затрудненіе вывоза хлѣбныхъ продуктовъ: это заставитъ понизить ихъ цѣну, что отзовется неблагопріятно на сельскомъ хозяйствѣ всей Россіи. Комитеты московскій, харьковскій и иваново-вознесенскій не обсуждали вопроса о вліяніи пошлины на уменьшеніе вывоза хлѣба, но всецѣло поддерживали ходатайство о повышеніи пошлины.

Таковы главнѣйшія возраженія, высказанныя противъ пошлины по отношенію вліянія на хлѣбную торговлю. Эти мнѣнія имѣли большее вліяніе на большинство членовъ тарифной комиссіи, которое высказало, что пошлина на уголь составила бы для потребителей иностраннаго минеральнаго топлива, а также для нашей промышленности и отпускной торговли, чувствительный налогъ. Эти соображенія имѣлись въ виду Министерствомъ Финансовъ при пересмотрѣ таможеннаго тарифа въ 1882 году и на основаніи оныхъ не было признано возможнымъ удовлетворить ходатайство VI-го съѣзда южныхъ горнопромышленниковъ объ установленіи пошлинъ въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей. „Справедливость этихъ соображеній не опровергается полученными данными и остается въ полной силѣ“ (см. журналъ тарифн. комис.).

Впослѣдствіи, при обсужденіи вопроса о повышеніи пошлины, приводятся тамъ же аргументы о вредномъ вліяніи пошлины на промышленность, торговлю и сельско-хозяйственный районъ, куда привозится иностранный уголь, и недавно одесскій комитетъ въ

¹⁾ См. Журналы происходившихъ при Министерствѣ Финансовъ совѣщаній по вопросу о пошлинѣ на уголь.

²⁾ Тамъ же, заявленіе г. Прозорова, представителя с.-петербургскаго биржевого комитета.

своемъ отзывѣ заявилъ, что теперь болѣе, чѣмъ когда либо, онъ отстаиваетъ справедливость приведеннаго мнѣнія.

Приступая къ разъясненію связи привоза угля съ отпускомъ хлѣба и другихъ товаровъ,—мы прежде всего должны замѣтить, что дѣйствительно было время, когда уголь привозился въ видѣ балласта и суда приходили съ этимъ грузомъ, брали обратно хлѣбъ и другіе отъ насъ товары. Тогда было время цвѣтущаго состоянія нашего хлѣбнаго отпуска, если не по количеству, то по цѣнамъ. Цѣны были высокія и Одесса давала имъ тонъ. Впослѣдствіи времена измѣнились. Количество парусныхъ судовъ, приходившихъ съ балластомъ, вытѣснилось паровыми судами, приходящими или съ водянымъ балластомъ или же съ угольнымъ грузомъ, какъ съ товаромъ. На европейскихъ рынкахъ русскому хлѣбу противостоитъ хлѣбъ австралійскій, индійскій и американскій, съ которымъ нашему хлѣбу пришлось бороться пониженіемъ цѣнъ. „Тѣ времена,—говорится въ отчетѣ одесскаго комитета торговли и мануфактуръ о состояніи торговли и промышленности г. Одессы за 1883 годъ *),—когда одесскій экспортъ служилъ однимъ изъ главныхъ регуляторовъ цѣнъ на хлѣбъ, давно миновали и вмѣсто того, чтобы диктовать ихъ, Одессѣ приходится подчиняться нормѣ, устанавливающейся лишь при незначительномъ участіи ея“. Непосильная борьба на европейскихъ рынкахъ русскаго хлѣба, упадокъ цѣнъ на вывозной хлѣбъ, и вообще разныя неблагопріятныя явленія въ отпускной хлѣбной торговлѣ слѣдуетъ исправлять другими, болѣе серьезными средствами, но отнюдь не беспошлиннымъ привозомъ заграничнаго угля, съ которымъ хлѣбная торговля ничего общаго не имѣетъ.

Возражая на приводимые одесскимъ биржевымъ комитетомъ аргументы, будто съ введеніемъ новой мѣры, фрахты на отпускаемые нами зерновые продукты повысятся, Общество для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, въ своемъ отзывѣ, представленномъ г. Министру Финансовъ, заявляетъ:

„Другой благодарный, повидимому, аргументъ, къ которому всегда прибѣгаютъ противники обложенія пошлиною иностраннаго угля, какъ это сдѣлали и одесскіе комитеты, заключается въ томъ, что фрахты на отпускаемые нами зерновые продукты должны будутъ неизбѣжно повыситься отъ прекращенія ввоза къ намъ иностраннаго угля, привозимаго къ намъ въ видѣ балласта. Но сила этого

*) См. „Новор. Телегр.“ №№ 2741—2742, 1884 г., апрѣль.

аргумента, который приобрѣлъ себѣ въ некомпетентныхъ сферахъ значеніе неоспоримаго факта,—обусловливается только недостаточнымъ знакомствомъ съ дѣломъ, котораго, конечно, нельзя предположить въ одесскихъ комитетахъ. Представителямъ интересовъ промышленности и торговли Одессы и ея района извѣстно замѣчательное постепенное пониженіе фрахтовъ на отпускаемый нами хлѣбъ, которое совершилось за послѣдніе 20 лѣтъ, по мѣрѣ того, какъ пароходы вытѣсняли парусныя суда въ этой перевозкѣ. Бывшіе въ началѣ 60-хъ годовъ нормальные фрахты изъ Одессы—около 60 шиллинговъ—понижились до 18 шиллинговъ въ 1883 году. Одесскіе комитеты увѣрены, конечно, что такое пониженіе нормальныхъ фрахтовъ (болѣе чѣмъ въ 3 раза) произошло не въ зависимости отъ увеличенія къ намъ привоза, а единственно вслѣдствіе успѣховъ пароходной техники.

„Извѣстно также, что нормальные фрахты подвержены весьма значительнымъ колебаніямъ, отъ 30 до 50% въ ту или другую сторону. Такъ, при нормальныхъ фрахтахъ изъ Одессы, въ 1883 году около 18 шиллинговъ, были случаи зафрахтованія пароходовъ въ томъ же году по 12½ шиллинг., т. е. на 30% ниже. Одесскіе комитеты не стануть, конечно, оспаривать, что нерѣдкіе случаи подобныхъ колебаній во фрахтахъ зависятъ только отъ условій спроса и предложенія на всемірномъ рынкѣ международнаго торговаго мореходства. Въ виду такихъ фактовъ, вліянія на величину фрахтовъ и ихъ колебанія, доходящія до 50%, обусловливаются причинами, которыхъ не властны регулировать не только Одесса съ ея райономъ, но и вся Россія; въ виду, наконецъ, такихъ явленій, какъ то, которое совершается въ настоящее время, когда нашъ хлѣбъ вовсе не требуется на заграничныхъ рынкахъ, и пароходы, привозящіе въ Одессу иностранный уголь, уходятъ обратно безъ всякаго груза,—возможно ли серьезно говорить о вліяніи привоза къ намъ иностраннаго угля на хлѣбные фрахты и даже устанавливать какую-то роковую зависимость процвѣтанія нашего земледѣлія отъ привоза къ намъ иностраннаго угля, какъ это прямо заявляютъ одесскіе комитеты торговли и мануфактуръ и биржевой, какъ бы утверждая, что чѣмъ хуже для Россіи, тѣмъ лучше для Одессы и ея района; ибо одесскіе комитеты не стануть, вѣроятно, отвергать правильности настоящей экономической и финансовой политики правительства (за которымъ стоитъ громадное большинство общественнаго мнѣнія Россіи), стре-

мящейся къ тому, чтобы развивать внутреннюю производительность на счетъ иностраннаго привоза“.

Справедливость этихъ сужденій вполне подтверждается состояніемъ вывозныхъ фрахтовъ до установленія пошлинъ и послѣ. Доказывали и увѣряли, что установленіе пошлинъ удорожитъ цѣны на уголь, что фрахты на привозимый уголь поднимутся и что отъ сокращенія привоза угля, поднимутся фрахты на вывозъ хлѣба за границу. Какъ мы выше видѣли, ничего подобнаго не произошло. Фрахты на уголь упали съ 10—11 шиллинг. до 7—7¹/₂; отъ этого цѣны на уголь понизились и привозное минеральное топливо подешевѣло. Въ слѣдующемъ году, т. е. въ 1885, послѣ наложенія пошлины, привозъ иностраннаго угля, вслѣдствіе перехода юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ англійскаго угля къ донецкому, сократился болѣе чѣмъ на 6 милліоновъ пудовъ. Именно, привезено въ Одессу англійскаго угля:

| | |
|------------|-----------------|
| 1883 . . . | 19,176,000 пуд. |
| 1884 . . . | 19,175,000 „ |
| 1885 . . . | 12,943,000 „ |

При такихъ условіяхъ, согласно утвержденіямъ биржевыхъ комитетовъ, фрахты для вывозныхъ товаровъ должны были бы подняться и пошлина должна была бы „гибельно“ отразиться на вывозѣ хлѣба. Посмотримъ, какія явленія наблюдались въ одесской хлѣбной торговлѣ послѣ установленія пошлины на уголь. Выше было замѣчено, что въ 60-хъ годахъ фрахты стояли до 60 шиллинговъ за тонну; постепенно падая, они установились въ 1883 году отъ 18 до 20 шилл. за тонну, при громадныхъ по временамъ колебаніяхъ. Послѣ установленія пошлины на уголь, мы не только не замѣчаемъ возвышенія фрахтовъ, но обратно, ихъ постепенное паденіе, съ временными колебаніями. Даже и нынѣ, по апрѣль мѣсяць, замѣчается удешевленіе фрахтовъ. Все это усматривается изъ слѣдующихъ таблицъ фрахтовъ за 1885 годъ и по 1-е мая этого года.

Таблица фрахтовъ для отпускаемыхъ товаровъ изъ Одессы въ Англию
и на континентъ.

1885 годъ.

| Число. | Мѣсяцы. | Въ шиллингахъ за тонну. | Число. | Мѣсяцы. | Въ шиллингахъ за тонну. |
|--------|---------|-------------------------|--------|----------|-------------------------|
| 11 | января | 18 шил. 9 пенс. | 20 | іюля | 11 шиллинг. |
| 25 | января | 16 | 27 | іюля | 13—14 |
| 15 | февраля | 12 ^{1/3} | 3 | августа | 13 |
| 23 | февраля | 16 | 17 | августа | 12 ш. 6 п. 13 ш. 6 п. |
| 1 | марта | 17,6 | 31 | августа | 12 ш. 6 п. 13 ш. 6 п. |
| 15 | марта | 16 | 14 | сентября | 17 шил. 6 пенс. |
| 6 | апрѣля | 30 | 21 | сентября | 20 |
| 13 | апрѣля | 22—23 | 5 | октября | 22 |
| 20 | апрѣля | 22 | 12 | октября | 21 |
| 11 | мая | 16 шил. 6 пенс. | 19 | октября | 20 ш.—18 ш. 9 п. |
| 18 | мая | 14 | 16 | ноября | 16 ш. 3 пенс. |
| 8 | іюня | 13 | 30 | ноября | 13 |
| 29 | іюня | 10 шил. 3 пенс. | 14 | декабря | 13 |
| 13 | іюля | 14 шил. 3 пенс. | 28 | декабря | 11. |

Еще болѣе значительное паденіе фрахтовъ замѣчается въ этомъ году (второй годъ по установленіи пошлинъ на уголь). Фрахты съ 1-го января 1886 года по 1-е мая сгруппированы въ слѣдующей таблицѣ *).

*) Составлена на основаніи свѣдѣній, печатаемыхъ въ „Вѣстникъ Финансовъ“ 1885—1886 г.

Таблица фрахтовъ изъ Одессы въ Англiю и на континентъ.

1886 годъ.

| Число. | Мѣсяцы. | Фрахты въ шиллингахъ за тонну. |
|--------|---------|---------------------------------|
| 11 | января | 12 шиллинговъ. |
| 25 | января | 13 |
| 15 | февраля | 12 |
| 21 | февраля | 11 |
| 1 | марта | 12 |
| 8 | „ | 11 ш. до 11 ш. 6 пенс. |
| 15 | „ | 10 |
| 29 | „ | 7—7 ¹ / ₂ |
| 5 | апрѣля | 6 ¹ / ₂ |

Изъ этихъ таблицъ ясно слѣдуетъ, что всѣ доводы биржевыхъ комитетовъ относительно вздорожанiя фрахтовъ не оправдались и въ этомъ отношенiи пошлина на уголь нашему отпуску вреда не принесла. Пойдемъ далѣе и сдѣлаемъ обзоръ состоянiя отпускной торговли г. Одессы послѣ установленiя пошлинъ и объяснимъ, отъ какихъ причинъ, если это было, упали цѣны на хлѣбъ, отпускаемый за границу. Дабы стоять на почвѣ положительнаго факта, воспользуемся свѣдѣнiями, имѣющими оффиціальный характеръ. Эти свѣдѣнiя мы беремъ изъ „Вѣстника Финансовъ“, оффиціальнаго органа Министерства Финансовъ.

Въ портахъ Чернаго моря пошлина установлена съ 1-го iюня 1884 года. По количеству въ 1884 году вывозъ хлѣба увеличился противъ 1883 (до пошлины). Вывезено хлѣба чрезъ одесскую таможену въ 1883 году 6.734,000 четвертей.

„ 1884 „ 6.970,000 „

Правда, въ отношенiи цѣнъ этотъ годъ былъ неблагопрiятенъ. По объясненiямъ одесскаго гофъ-маклера Бернштейна, истекшiй 1884 годъ неблагопрiятенъ для дѣлъ вообще и для пшеницы и

шерсти въ особенности. Не смотря на то, что урожай зернистыхъ продуктовъ на югѣ Россіи былъ хорошъ въ этомъ году, землевладѣлецъ не могъ извлечь изъ него удовлетворительнаго результата, въ виду очень низкихъ цѣнъ, какъ въ мѣстахъ потребленія, такъ и въ Америкѣ. Давно господствующій въ Америкѣ финансовый кризисъ заставляеть туземнаго земледѣльца сбывать свой хлѣбъ по всякой предлагаемой цѣнѣ. Американцы вслѣдствіе этого наводняютъ европейскіе рынки дешевыми предложеніями, заставляя тѣмъ и другія мѣста вывоза слѣдовать ихъ примѣру (В. Ф. № 1-й 1885 г. стр. 37).

Въ 1885 году, послѣ установленія пошлины, привозъ угля сократился на 6 милліоновъ пудовъ, но одесская торговля не только не пострадала, но была по отпуску въ блистательномъ положеніи. По торговому бюллетеню того же гофъ-маклера, состояніе торговли Одессы въ 1885 году представляется въ слѣдующемъ видѣ:

„Торговая операція зернистыми продуктами Одессы въ теченіе 1885 года представляетъ собою явленіе еще не бывавшее ни въ одномъ изъ предшествовавшихъ лѣтъ, собственно по размѣрамъ экспорта. Въ лѣтописяхъ мѣстной коммерческой жизни по цифрѣ экспорта истекшій годъ оказывается первымъ. Для уясненія рѣзкаго отличія 1885 года отъ наиболѣе неблагопріятныхъ въ этомъ смыслѣ истекшихъ лѣтъ, надобно замѣтить, что, на примѣръ, въ 1866 и въ 1867 годахъ изъ одесскаго порта отправлено отъ 30 до 35 милліоновъ пудовъ зернистыхъ продуктовъ и этотъ вывозъ считался огромнымъ; въ теченіе 1878 и 1879 годовъ вывозъ противъ ожиданія удвоился и достигъ 73½ милліоновъ пудовъ. Цифра эта показалась тогда на столько высокою, что не надѣялись имѣть болѣе крупной отправки, а между тѣмъ 1885 годъ далъ болѣе блестящіе результаты по отношенію къ суммѣ вывоза хлѣба за границу, ибо цифра его возросла до 78.500,000 пудовъ. Такого громаднаго отпуски въ теченіе одного года Одесса еще не имѣла“.

„Тѣмъ не менѣе, какъ на фактъ въ нѣкоторой степени замѣчательный, слѣдуетъ указать, что цифра вывоза 1885 года достигла бы, быть можетъ, еще большихъ размѣровъ и дошла бы до ста милліоновъ пудовъ, если бы не неурожай въ прилегающихъ къ одесскому порту губерніяхъ: Херсонской, Екатеринославской и Таврической“.

„Какъ значительный съ одной стороны вывозъ въ 1885 г., такъ и съ другой и то обстоятельство, что большая часть нашихъ продуктовъ была продана на мѣста потребленія еще до нагрузки,

служать неопровержимымъ доказательствомъ высшей степени недостатка хлѣба въ мѣстностяхъ потребленія“. (В. Ф. № 1-й 1885 г. стр. 48—49).

Принимая во вниманіе, что фрахты въ теченіе 1885 года были въ среднемъ дешевле, слѣдовало бы ожидать, что и цѣны поправятся, но этого не замѣчается, по причинѣ объясняемой гофъ-маклеромъ. „Что же касается цѣнности, сообщаетъ онъ, зерновыхъ продуктовъ, то, не взирая на колоссальность требованія на нашъ хлѣбъ въ Европѣ, а также на весьма дешевые фрахты и существующій курсъ, стоимость его все таки осталась сравнительно низкою, а это объясняется тѣмъ, что вообще, какъ на всѣхъ рынкахъ отпращенія, такъ и на рынкахъ потребленія, всякая спекуляція положительно исчезла какъ въ Европѣ, такъ и въ Америкѣ“. (В. Ф. № 1-й 1885 г. стр. 49).

На основаніи всего изложеннаго, по отношенію значенія пошлинъ на каменный уголь къ отпуску хлѣбной торговли, мы вправѣ заключить, что установленіе пошлинъ на иностранный каменный уголь никакого вреднаго вліянія на торговлю г. Одессы не имѣло; напротивъ, послѣдняя послѣ установленія пошлины дала еще болѣе блистательные результаты, не смотря на сокращеніе привоза иностраннаго угля, что объясняется отсутствіемъ связи между привозомъ угля и вывозомъ хлѣба. Равнымъ образомъ, нѣтъ никакихъ данныхъ для опасенія, будто повышеніе пошлины на уголь неблагоприятно отразится на нашемъ отпускѣ. Одесскій биржевой комитетъ несправедливо утверждаетъ въ своемъ послѣднемъ отзывѣ, по поводу ходатайства горнопромышленниковъ донецкаго бассейна, будто онъ въ настоящее время еще болѣе убѣдился въ справедливости своего мнѣнія, выраженнаго въ 1883 году и цитированнаго нами выше.

Основываясь на фактахъ и явленіяхъ, проявившихся въ нашей отпускной торговлѣ въ Черномъ морѣ, послѣ примѣненія пошлины на уголь, мы, не впадая въ ошибку, можемъ сдѣлать подобные же выводы и по отношенію къ портамъ Балтійскаго моря. Либавскій, рижскій и с.-петербургскій комитеты тоже утверждали, будто примѣненіе даже самой незначительной пошлины вредно отразится на нашей отпускной торговлѣ. Значеніе пошлины на уголь для послѣдней они приписывали совершенно такое же, какое приписывалъ и одесскій комитетъ. Правда, въ виду незначительной пошлины на уголь въ $\frac{1}{2}$ коп., въ этихъ портахъ нѣтъ никакой возможности прослѣдить взаимную связь привоза угля и отпуска хлѣба. Въ от-

ношеніи фрахтовъ, на примѣръ въ Либавѣ, мы не видимъ никакихъ повышеній въ теченіе 1885 г. Съ января по апрѣль фрахты стояли на Лондонъ 1 ш. 3 пен. за тонну, на материкъ же они упали съ 1 ш. 7 пен. до 1 ш. 4¹/₂ пенс. Въ апрѣлѣ фрахты поднялись на Лондонъ отъ 1 ш. 4¹/₂ и до 2 ш., а съ апрѣля до конца года они то падали до 1 ш., то снова поднимались до 1 ш. 3 пен., на материкъ же, въ общемъ, перемѣнъ не происходило. Привозъ каменнаго угля въ 1885 году увеличился съ 2.842,000 до 3.744,000 пуд., а вывозъ хлѣба уменьшился съ 3.909,000 четв. 1884 года до 3.123,000 въ 1885 году. Черезъ петербургскую и кронштадтскую портовые таможи привозъ угля въ 1885 году возросъ до 49.993,000 пуд. съ 44.970,000 предыдущаго года, а вывозъ хлѣба въ 1885 году упалъ до 5.530,000 четверт. противъ вывоза 1884 г., составлявшаго 7.015,000 четв. Однимъ словомъ, никакого соотношенія не усматривается между привозомъ минеральнаго топлива и вывозомъ хлѣба. Но имѣя въ виду, что черезъ балтійскіе порты русскій хлѣбъ направляется въ ту же Европу, въ которую онъ слѣдуетъ изъ портовъ Чернаго моря, и однѣ и тѣ же причины вліяютъ и тамъ и тамъ, какъ на количество экспорта, такъ и на цѣны зерновыхъ продуктовъ,—мы вправѣ утверждать, что и повышение пошлины на уголь въ портахъ Балтійскаго моря не можетъ вредно отразиться на нашей отпускной торговлѣ.

О необходимости обложенія пошлиною иностраннаго каменнаго угля въ портахъ Балтійскаго моря *).

По отношенію къ повышенію пошлины въ портахъ Чернаго моря, всѣ приводимые прежде аргументы противъ этой мѣры не нашли себѣ оправданія въ практикѣ послѣднихъ двухъ лѣтъ. Новые доводы противъ повышенія пошлинъ—есть повтореніе старыхъ и также ничѣмъ не подкрѣпляются. Ни населеніе, ни промышленность, ни торговля отъ установленія покровительственной пошлины въ 2 коп. не пострадали; не пострадаютъ они, если пошлина будетъ, по нашему проекту, удвоена. Но тѣ же самые аргументы противъ возвышенія пошлинъ нынѣ перенесены всецѣло къ портамъ Балтійскаго моря, гдѣ отъ повышенія пошлинъ ожидается: 1) что это будетъ налогъ на населеніе и на промышленность; 2) что она вредно повліяетъ на отпускную нашу торговлю; 3) что она, вслѣдствіе вздорожанія иностраннаго каменнаго угля, приве-

* Эту главу я счелъ необходимымъ развить подробнѣе, такъ какъ вопросъ о пошлинѣ въ Балтійскихъ портахъ остается открытымъ. *Авторъ.*

детъ къ истребленію лѣсовъ, и проч. Повидимому, достаточно было бы сослаться на результаты, полученные послѣ установленія пошлины въ южныхъ портахъ, чтобы доказать несостоятельность всѣхъ этихъ мотивовъ; но то напряженіе, съ какимъ эти мотивы выставляются и теперь противъ повышенія пошлинъ въ Балтійскомъ морѣ, побуждаетъ насъ подробно пересмотрѣть всѣ эти мотивы.

Напрасно указываютъ, что пошлина въ балтійскихъ портахъ не позволить здѣсь донецкому углю вытѣснить иностранный. На это донецкая каменноугольная промышленность надеждъ не возлагала. Но установить строго покровительственную пошлину въ этомъ районѣ имѣетъ важное значеніе для охраны внутреннихъ рынковъ Имперіи отъ привоза туда иностраннаго минеральнаго топлива. На внутреннихъ рынкахъ распространеніе этого топлива усиливается и кромѣ того, предлагаются и новыя мѣры для еще большаго его распространенія въ глубь Россіи. Въ Москву въ 1874 году привозилось не болѣе 170,000 пуд. англійскаго угля и съ того времени ввозъ его сюда быстро возрастаетъ, именно ввезено:

| | |
|--------------|--------------|
| въ 1875 году | 807,240 пуд. |
| „ 1876 „ | 1.581,646 „ |
| „ 1870 „ | 3.102,816 „ |
| „ 1881 „ | 5.680,302 „ |
| „ 1882 „ | 8.210,153 „ |
| „ 1884 „ | 10.000,000 „ |

Безъ принятія общихъ мѣръ къ ограниченію этого ввоза, нѣтъ основаній ожидать сокращенія его, а напротивъ, при постоянно усиливающимся лѣсоистребленіи и дороговизнѣ дровъ, послѣднія будутъ замѣнены минеральнымъ топливомъ и притомъ англійскимъ, какъ болѣе въ настоящее время доступнымъ, въ виду того, что оно служитъ обратнымъ грузомъ для Николаевской дороги и перевозится по крайне низкимъ тарифамъ. По свѣдѣніямъ, собраннымъ статистическимъ отдѣленіемъ московской уѣздной земской управы, московскими фабриками потреблялось дровъ 3-четв. 435,000 саж. или 330,000 саж. кубическихъ. При переходѣ этихъ фабрикъ полностью на минеральное топливо, послѣдняго потребуется 33.000,000 пудовъ. Считая населеніе Москвы въ 800,000 и полагая средній расходъ на 1 жит. въ годъ 40 п., потребуется для населенія 32.000,000. Такимъ образомъ, при всеобщей замѣнѣ дровъ минеральнымъ топливомъ, въ будущемъ его будетъ потребляться до 65.000,000 п. Мало или много лѣтъ пройдетъ для тре-

бованія этого количества угля, мы говорить не будемъ, но безъ сомнѣнія, что все направлено къ тому, что ввозъ каменнаго угля будетъ возрастать сюда, и безъ принятія надлежащихъ мѣръ будетъ возрастать ввозъ угля иностраннаго, нынѣ твердо здѣсь укрѣпившагося. Такимъ образомъ, въ перспективѣ для конкуренціи русскому углю стоитъ очень грозная цифра. Но этимъ стремленіе къ распространенію иностраннаго угля въ глубь Россіи не ограничивается.— Общества желѣзныхъ дорогъ, для которыхъ этотъ уголь является обратнымъ грузомъ, стремятся установленіемъ весьма низкихъ тарифовъ къ дальнѣйшему его распространенію. Весьма недавно совѣтъ управленія Главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и правленіе общества Рыбинско-Бологовской дороги вошли съ ходатайствомъ въ Министерство Путей Сообщенія о необходимомъ для нихъ и крайне полезномъ пониженіи тарифа для англійскаго угля, идущаго изъ С.-Петербурга въ Рыбинскъ и за Рыбинскъ на Волгу до $\frac{1}{100}$, ссылаясь на обще-государственное значеніе этой мѣры, такъ какъ распространеніе иностраннаго угля на Волгѣ будетъ служить средствомъ противъ лѣсоистребленія и обмеленія ея. Если пониженіе будетъ допущено, то англійскій уголь скоро появится въ Нижнемъ, Казани, Самарѣ, Саратовѣ, Царицынѣ и на Уралѣ, чему вполне будетъ содѣйствовать сплавъ его по Волгѣ въ видѣ обратнаго груза и дороговизна дровъ въ этомъ районѣ.

Такимъ образомъ, со стороны портовъ Балтійскаго моря иностранный уголь положительно угрожаетъ развитію русской каменноугольной промышленности,—и постояннымъ его привозомъ во внутрь Россіи, и проектированнымъ пониженнымъ тарифомъ. А такъ какъ лишать права дороги, перевозящія иностранные товары обратнымъ грузомъ по дешевымъ тарифамъ, крайне трудно, въ виду существующихъ уставовъ и крайне ограниченныхъ правъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ вмѣшиваться въ тарифы желѣзныхъ дорогъ,—то тѣмъ менѣе русская промышленность со стороны Балтійскаго моря защищена отъ привоза иностраннаго угля. *Для прочной и полной охраны ея необходимо установить въ портахъ Балтійскаго моря строго покровительственную пошлину на иностранный уголь въ требуемыхъ размѣрахъ, взамѣнъ нынѣ существующей фискальной полукопѣчной пошлины.*

Съ этимъ вопросомъ связаны интересы русской каменноугольной промышленности, интересы гарантированныхъ правительствомъ желѣзныхъ дорогъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ русскаго угля, и, наконецъ, интересы лѣснаго хозяйства.

Кромѣ того, постоянно развивающееся распространеніе иностраннаго угля внутри Россіи способствуетъ, какъ и всякое минеральное топливо, росту фабрично-заводской промышленности и ставитъ русское народное хозяйство въ зависимость отъ привознаго топлива. Не трудно представить, какія замѣшательства и затрудненія должны происходить на случай войны, когда привозъ иностраннаго угля будетъ совсѣмъ прекращенъ.

Въ виду всего изложеннаго, *установленіе строго покровительственной пошлины, взамятъ нынѣ существующей фискальной (1/2 к.) для иностраннаго минеральнаго топлива, привозимаго чрезъ порты Балтійскаго моря, имѣетъ государственное значеніе.*

Переходимъ къ разбору доводовъ, приводимыхъ противъ повышения пошлины въ этомъ районѣ.

1. Противники повышения пошлины на уголь въ портахъ Балтійскаго моря находятъ, что мѣра эта повлечетъ за собою вздорожаніе минеральнаго топлива и будетъ налогомъ на народъ. Мнѣніе это, слишкомъ распространенное, высказывалось и въ тарифной комиссіи экспертовъ, бывшей при Министерствѣ Финансовъ, и въ отзывахъ биржевыхъ комитетовъ рижскаго, либавскаго, с.-петербургскаго и одесскаго. По отношенію къ одесскому району это мнѣніе опровергается тѣмъ, что населеніе его, если бы англійскій уголь и вздорожалъ, имѣло бы уголь донецкій, не худшій по качеству и не болѣе дорогой въ цѣнѣ. Въ будущемъ же населеніе еще болѣе выиграло бы, такъ какъ, подъ вліяніемъ конкуренціи копей донецкаго бассейна и усовершенствованія способа перевозки угля водою и по желѣзнымъ дорогамъ, донецкое минеральное топливо постепенно удешевлялось бы и населеніе Одессы было бы избавлено навсегда отъ зависимости торговцевъ иностраннымъ углемъ, которые устанавливаютъ цѣны на топливо по своему усмотрѣнію. Но опытъ показалъ, что при пошлинѣ въ 2 коп., цѣны на привозной уголь, десятками лѣтъ стоявшія твердо, удешевились на величину пошлины. Если ее теперь удвоить или поднять на 1 1/2 к., то только-только уравниются условія конкуренціи тѣхъ и другихъ углей и населеніе нисколько не пострадаетъ.

Въ портахъ Балтійскаго моря, въ случаѣ поднятія цѣнъ на минеральное топливо, населеніе или жители не понесутъ неудобствъ, ибо всѣмъ извѣстно, что населеніе отапливаетъ свои жилища дровами, но не каменнымъ углемъ, а тѣ немногіе, кто нынѣ примѣняетъ это топливо, могутъ свободно обратиться къ дровамъ; слѣдовательно, и на берегахъ Балтійскаго моря отъ увеличенія пош-

лины на уголь собственно население не пострадает. Намъ могутъ возразить, что всякій переходъ отъ угля, хотя бы иностраннаго, къ дровамъ поведетъ къ большому лѣсоистребленію. Слѣдовательно, если пошлина не отразится налогомъ на населеніи, то отъ нея произойдетъ другое зло—*истребленіе лѣсовъ*.

2. На это обстоятельство съ особенной силой указываетъ с.-петербургскій биржевой комитетъ, въ лицѣ своего представителя въ тарифныхъ совѣщаніяхъ г. Прозорова. По его расчетамъ, если въ балтійскихъ портахъ пошлина будетъ поднята до $2\frac{1}{2}$ коп. золотомъ, что, при цѣнѣ 8 р. 45 коп. за полуимперіаль, составитъ 4,9 коп. кредитными на пудъ, а съ прибавленіемъ 0,6 коп. кредитными на пудъ накладныхъ расходовъ (очистка пошлины по коносаментамъ въ Кронштадтѣ),—всего $5\frac{1}{2}$ к., то принимая 90 пуд. угля = 1 куб. саж. дровъ, пошлина повыситъ существующую цѣну кубической сажени дровъ на 4 р. 95 коп. ($90 \times 5\frac{1}{2}$); но какъ въ продажѣ обыкновенно употребляютъ дрова 8-вершк., то есть въ кубикѣ 6 сажен., то 4 р. 95 к. : 6, покажетъ, что при наложеніи пошлины въ $2\frac{1}{2}$ коп. золотомъ, дрова должны повыситься въ цѣнѣ на $82\frac{1}{2}$ коп. за сажень 8-вершк. *). Если, предполагаетъ г. Прозоровъ, отъ повышенія пошлины на уголь, привозъ его сократится на половину, т. е. вмѣсто 62 м. его будетъ привозиться 31 м., то на замѣну остальныхъ 31 м. угля потребуются дровъ—45,000 куб. саж. или 2.070,000 саж. 8-вершк., за каковое количество жители и заводы должны будутъ приплатить по $82\frac{1}{2}$ коп. на 8-вершк. саж., а всего 1.707,750. Далѣе, население С.-Петербурга въ 900,000 душъ потребляетъ по $2\frac{1}{2}$ саж. дровъ въ годъ или всего 2.250,000 саж. дровъ 8-вершк. При возвышеніи цѣны дровъ на $82\frac{1}{2}$ коп., население столицы переплатитъ 1.957,500 руб. Такимъ образомъ, по исчисленію г. Прозорова, общее вліяніе пошлины на уголь въ Петербургѣ выразится слѣдующимъ итогомъ:

| | |
|---------------------------------------|------------|
| Пошлина за 31.000,000 пуд. угля . . . | 1.240,000 |
| Фабрики и заводы за дрова . . . | 1.707,750 |
| Населеніе города С.-Петербурга . . . | 1.957,500 |
| | 3.665,250 |
| Всего . . . | 4.905,250. |

Вотъ какую сумму переплатить, по расчетамъ с.-петербургскаго биржевого комитета, население и промышленность С.-Петербурга. Ложась на нихъ налогомъ, пошлина приведетъ и къ лѣсоистребленію.

*) Журналы совѣщаній о пошлинѣ на уголь, стр. 123.

Прежде чѣмъ перейти къ общимъ возраженіямъ, просмотримъ этотъ расчетъ.

Нынѣ пошлина испрашивается въ 2 коп., что, по курсу 8 р. 30 коп. за полуимперіаль, составитъ 3,22 коп. кредитными. Никакихъ накладныхъ расходовъ по очисткѣ пошлины не существуетъ, слѣдовательно и вся пошлина выражается 3,22. Слѣдуя такому расчету, получится, что отъ введенія этой пошлины, всѣ приведенныя цифры уменьшатся почти вдвое.

Но вѣдь нашъ курсъ не всегда будетъ 8 р. 49 к. или 8 р. 30 к., а, надо полагать, будетъ улучшаться, и самъ г. Прозоровъ сознаетъ, что при улучшеніи нашего курса до размѣровъ курса 1876 года, англійскій уголь обойдется на 35% дешевле. Стоитъ заняться ариѳметикой, чтобы сократить по крайней мѣрѣ $\frac{2}{3}$ той суммы, которая вычислена г. Прозоровымъ въ видѣ налога на промышленность и населеніе.

Но въ дѣйствительности привозъ въ балтійскіе порты англійскаго угля не сократится, дрова также еще болѣе подешевѣютъ и никакого удорожанія дровъ не послѣдуетъ, а лѣсоистребленіе не усилится.

Отъ установленіи пошлины на уголь произойдетъ одно изъ двухъ: или фрахты понизятся, подобно какъ въ Черномъ морѣ, если не на всю величину пошлины, то упадутъ съ 6 шил. до 3 шил., т. е. на половину или на 2 к. на пудъ (колебанія фрахтовъ отъ 3 шил. 10 пенс. до 6 шил.), слѣдовательно, вся пошлина выразится лишь не болѣе 1 коп., или же произойдетъ удешевленіе угля на величину пошлины, т. е. на 3,22 коп. кредитными. Если петербургская промышленность нынѣ выдерживаетъ колебанія цѣнъ на уголь отъ 11 до 15 коп., то она свободно выдержитъ и болѣе сильныя колебанія. Но скорѣе всего цѣны понизятся, ибо англійская угольная промышленность не пожелаетъ терять столь важнаго для нея рынка, какъ побережье Балтійскаго моря, и будетъ, съ уступкой въ цѣнѣ, снабжать его своимъ углемъ, примѣръ чего мы видѣли въ Одессѣ. Слѣдовательно, привозъ угля не сократится, но отъ этого не будетъ и удорожанія дровъ, не будетъ и исчисленнаго г. Прозоровымъ налога.

Не смотря на отсутствіе въ балтійскихъ портахъ покровительственной пошлины, нынѣ главнымъ конкурентомъ англійскому углю являются дрова, стоимость которыхъ дошла до 12—13 руб. за кубическую сажень.

Г. Прозоровъ самъ намъ объяснилъ, какимъ обильнымъ источникомъ *дешевыхъ* дровъ обладаетъ С.-Петербургъ. „Заграничный уголь, объясняетъ представитель биржевого комитета, встрѣчаетъ сильнаго конкуррента въ дровахъ. Петербургъ, находясь въ счастливомъ положеніи, благодаря водянымъ сообщеніямъ, имѣетъ большое количество недорогихъ дровъ. Финляндія доставляетъ массу дровъ на паровыхъ судахъ по Ладожскому озеру, до истока Невы, откуда дрова, перегруженные на мелкія суда, доставляются въ С.-Петербургъ. Большое количество лѣса готовится для заграничнаго отпуска, остаются вершки и отброски, которые обращаются въ дрова и тоже сплавляются въ Петербургъ по Маріинской системѣ *). Благодаря всему этому, крупныя петербургскія фабрики, поставленныя на берегахъ Невы, отапливаются дровами. Напримѣръ, фабрика Торнтонъ сжигаетъ 16,000 саж. дровъ 9-четв., бр. Варгунины—5,000, Россійская бумаго-прядельная мануфактура—4,500, Калининскій пивоваренный заводъ—2,500 и проч. Все населеніе отапливается дровами и потребляетъ ихъ 2,225,000 куб. саж.“

При такомъ обиліи дровяного топлива и при его сравнительной дешевизнѣ и богатствѣ лѣсовъ въ Финляндіи—есть ли основаніе говорить о какомъ-то налогѣ на населеніе и на промышленность?

На сколько дрова на фабрикахъ и заводахъ не дорожаютъ, а дешевѣютъ, можно судить по цѣнамъ покупки дровъ Обуховскимъ сталелитейнымъ заводомъ за пять лѣтъ.

| Этотъ заводъ пріобрѣталъ дрова: | | сажен. въ $\frac{9}{4}$. | |
|---------------------------------|-----------------|---------------------------|----------------|
| съ 1-го мая 1881 г. | по 1-е мая 1882 | 7,514 | по 11 р. 41 к. |
| 1882 „ „ | 1883 „ „ | 12,517 | „ 11 „ 93 „ |
| 1883 „ „ | 1884 „ „ | 11,908 | „ 11 „ 08 „ |
| 1884 „ „ | 1885 „ „ | 12,325 | „ 10 „ — „ |
| 1885 „ „ | 1886 „ „ | 9,017 | „ 9 „ 25 „ |

Эти цѣны показываютъ, какъ дешевы еще дрова въ С.-Петербургѣ въ сравненіи съ англійскимъ углемъ и какъ долго еще Петербургъ будетъ отапливаться дровами.

Но допустимъ, что въ дѣйствительности, отъ повышенія пошлины на уголь, цѣна его подыметъ на величину пошлины, т. е. на 2 коп. золот. или 3,22 коп. кредитн. Посмотримъ: 1) *по какимъ цѣнамъ онъ будетъ тамъ продаваться*; 2) *какимъ налогомъ эта пошлина ляжетъ на прибалтійскую промышленность*, и 3) *въ част-*

*) Тамъ же стр. 122.

ности, какими долями копѣекъ она отразится на разнаго рода производствѣхъ.

Въ теченіе 1885 года, въ Кронштадтѣ, цѣна наилучшаго ньюкастльскаго угля была сначала 13 шил. 9 пенс. за тонну, а затѣмъ понизилась до 12 шил. 9 пенс. за тонну; шотландскаго—колебалась отъ 13 ш. 3 п. до 12 ш. 3 пенс. за тонну; второй сортъ шотландскаго угля отъ 11 ш. 9 п. за тонну до 11 ш. 3 пенс. за тонну. Привозъ на судахъ изъ Кронштадта до Николаевского моста составляетъ 1,25 коп. съ пуда, пошлина и расходы по очисткѣ 0,95 коп., такъ что упомянутая выше цѣна, при курсѣ 23¹/₂, составитъ съ доставкою въ Петербургъ:

| | |
|-----------------------|------------|
| Ньюкастль . . . | 12,50 коп. |
| Наилучш. шотланд. . . | 12,29 „ |
| 2-го сорта . . . | 11,47 „ |

Если допустить, что отъ введенія 2-копѣчной пошлины цѣна угля поднимется на величину этой пошлины, т. е. 3,25 коп. кредитными, то уголь будетъ обходиться на Невѣ въ С.-Петербургѣ:

| | |
|---------------------|------------|
| Ньюкастльскій . . . | 15,75 коп. |
| Шотландскій . . . | 15,50 „ |
| 2-й сортъ . . . | 14,72 „ |

Извѣстно, что въ С.-Петербургѣ всѣ главныя и крупныя фабрики и заводы, потребляющіе иностранный каменный уголь, расположены по берегамъ р. Невы съ ея развѣтвленіями, такъ что уголь въ судахъ и баржахъ по большей части прямо подходитъ къ заводскимъ дверямъ и выгрузка обходится не болѣе 0,5, такъ что этимъ фабрикамъ уголь обойдется съ пошлиной отъ 15¹/₄ до 16¹/₄ коп., смотря по сортамъ. Но такія цѣны не могутъ быть новыми для петербургской промышленности, ибо эти же заводы и прежде испытывали колебанія въ цѣнахъ отъ 12 до 17 коп., однако же отъ послѣднихъ цѣнъ привозъ угля не сократился и фабрики не закрывались. Поэтому нѣтъ основанія полагать, чтобы многія изъ нихъ закрылись съ введеніемъ 2-копѣчной пошлины, какъ это утверждаютъ биржевые комитеты; тѣмъ болѣе, выше этихъ цѣнъ не поднимется цѣна англійскаго угля, такъ какъ въ послѣднее время усилился привозъ въ С.-Петербургъ дешевыхъ финляндскихъ дровъ.

Обсуждая вопросъ о пошлинѣ на каменный уголь въ балтійскихъ портахъ, неизбѣжно приходится и сталкиваться съ вопросомъ объ относительномъ значеніи разныхъ отраслей промышленности, полу-

чившихъ въ послѣднее время значительное развитіе на окраинахъ, для промышленности въ центрѣ Россіи.

Для характеристики приведемъ данныя о заводахъ, пользующихся иностраннымъ чугуномъ и каменнымъ углемъ, т. е. о заводахъ металлическихъ, чугунолитейныхъ и механическихъ.

По балтійскому побережью государства, отъ С.-Петербурга до прусской границы, находятся три группы заводовъ, пользующихся иностраннымъ чугуномъ и каменнымъ углемъ*): 1) заводы расположенные въ С.-Петербургѣ и его окрестностяхъ; 2) заводы въ Ригѣ; 3) заводы въ Либавѣ. Всѣ они могутъ быть отнесены къ двумъ разрядамъ:

- а) заводы передѣлочные: сталерельсовые и желѣзопрокатные.
- б) чугунолитейные и механическіе.

Все количество чугуна не въ дѣлѣ, привозимое моремъ въ балтійскіе порты, составляло:

| | | |
|------------------|-----------|------|
| Въ 1881 году . . | 9.923,000 | пуд. |
| 1882 „ . . | 8.386,000 | „ |
| 1883 „ . . | 8.522,000 | „ |
| 1884 „ . . | 8.366,000 | „ |

Изъ этого количества среднимъ числомъ около 2.000,000 направлялось на внутренніе рынки, и около 6.000,000 передѣлялось на прибалтійскихъ заводахъ. Заводы, передѣлывающіе почти $\frac{1}{6}$ часть чугуна изъ общаго его потребленія во всей Имперіи, конечно, представляютъ такую силу, съ которою русской горнозаводской промышленности приходится считаться. Нѣкоторые заводы устроены съ цѣлью обширнаго производства. Такъ наприм., въ Либавѣ существуетъ обширныхъ размѣровъ проволочный заводъ, принадлежащій вестфальскому обществу Беккеръ и К^о. Онъ возникъ въ 1883 году, послѣ изданія таможеннаго тарифа 1 іюля 1882 г., вслѣдствіе того, что пошлина на проволоку желѣзную и стальную, толщиною и шириною не свыше $\frac{1}{2}$ “, повышена была съ 40 коп. на 1 руб. 10 коп. Это увеличеніе пошлины почти втрое поставило фирму Беккеръ и К^о въ возможность привозить изъ-за границы вестфальскій чугунъ, перерабатывать его на иностранномъ каменномъ углѣ въ желѣзо, изъ котораго уже производятся тѣ сорта, оплачиваемые пошлиной въ 1 руб. 10 коп., изъ коихъ вытягивается проволока.

*) Записка члена совѣта Министерства Финансовъ, тайнаго совѣтника А. И. Антипова. См. прилож. къ журналу совѣщаній о пошлинѣ на чугунъ.

Такимъ образомъ, заводчикъ, выдѣлывая проволоку чрезъ обработку чугуна, обложеннаго пошлиной въ 6 к., избѣгаетъ высокой пошлины въ 1 р. 10 к., установленной для желѣза въ $\frac{1}{2}$ дюйма и менѣе толщиною и шириною, изъ котораго готовится проволока. Беккеръ устроилъ весьма обширную мастерскую съ 12 пудлинговыми печами для обработки чугуна, и съ окончаніемъ устройства заводъ предполагаетъ обрабатывать иностраннаго чугуна до 1.200,000 п. въ годъ. Такъ было въ 1883 г. „При увеличеніи пошлины на чугунъ, пишетъ г. Антиповъ, расчеты г. Беккера будутъ подорваны и заводъ долженъ будетъ или прекратить свое дѣйствіе или измѣнить производство“. Не смотря на это, правительство не остановилось передъ интересами этого и ему подобныхъ прибалтійскихъ заводовъ и установило пошлину на чугунъ 15 к. золотомъ съ пуда. Можно ли послѣ этого останавливаться передъ повышеніемъ пошлины на иностранный уголь до 2 к., можно ли разсуждать о какомъ-то налогѣ на прибалтійскую промышленность отъ пошлины на уголь, когда правительство не остановилось предъ повышеніемъ пошлины на чугунъ, представляющей болѣе серьезное стѣсненіе сравнительно съ пошлиной на уголь? Повышеніе пошлины на чугунъ намъ указываетъ, что правительство прибѣгло къ этой мѣрѣ ради защиты и развитія отечественнаго горнозаводскаго производства. Столь же правильно обложить пошлиной и каменный уголь, ради интересовъ отечественной каменноугольной промышленности. Отдѣлять же эти отрасли одна отъ другой нѣтъ никакого логическаго основанія.

На возраженіе, будто испрашиваемая нами пошлина въ 2 коп. золотомъ на пудъ на иностранный каменный уголь, привозимый чрезъ порты Балтійскаго моря, можетъ неблагопріятно отразиться на прибалтійской промышленности и на потребителяхъ въ прибалтійскомъ краѣ, приводимъ нижеслѣдующія объясненія. 1) Въ послѣднее время въ прибалтійскомъ краѣ (С.-Петербургъ, Рига, Ревель, Либава), вслѣдствіе различныхъ льготъ и болѣе благопріятныхъ условій, вслѣдствіе близости моря,—развились разныя отрасли промышленности, успѣшно конкурирующія на внутреннихъ рынкахъ съ фабрично-заводскою промышленностью центральной Россіи, какъ на примѣръ московской, и стѣсняющія правильное развитіе послѣдней. Вообще, развитіе разныхъ отраслей промышленности на окраинахъ вызвало сожалѣніе и высшаго правительства и г. Министръ Финансовъ, во Всеподданнѣйшемъ докладѣ за 1884 годъ, выразился: „*Къ сожалѣнію, должно признаться,*

что покровительство, оказываемое производству, способствовало досель водворенію новыхъ отраслей промышленности болѣе на окраинахъ, чѣмъ въ средоточіи Россіи“.

На сколько сильно развилась промышленность на окраинахъ, видно изъ нижеслѣдующихъ данныхъ ¹⁾. Въ Петербургской губерніи существуетъ 781 фабрикъ и заводовъ, сумма производства коихъ равняется 167.686,000 руб., тогда какъ въ важнѣйшемъ и старѣйшемъ центрѣ русской промышленности, въ Московской губерніи, дѣйствуетъ 1546 фабрикъ съ производствомъ 194.964,000, такъ что въ среднемъ одинъ заводъ въ Петербургской губерніи производитъ на 214,700 руб., а въ Московской всего на 126,748 руб. Въ частности, напримѣръ, въ Петербургской губерніи бумагопрядильныя фабрики производятъ на 19.281,000 (12 фабрикъ), а въ Московской—на 29.790,000; машиностроительное производство въ С.-Петербургской губ. производитъ на 23.500,000, а въ Московской—8.300,000; чугунолитейное въ С.-Петербургской губерніи—423,000, а въ Московской—390,000 руб. и пр. Изъ этихъ цифръ видно, что заводы и фабрики окраинъ быстро догоняютъ производство заводовъ и фабрикъ центра Россіи. Сравнивая же дѣятельность фабрикъ и заводовъ прибалтійскаго края съ таковымъ же въ средней Россіи, увидимъ слѣдующее: въ губерніяхъ Петербургской, Эстляндской и Лифляндской дѣйствуетъ 1300 фабрикъ и заводовъ съ производствомъ на сумму 216.390,000 р. ²⁾ и въ губерніяхъ Московской, Тверской, Владимірской, Нижегородской и Тульской—3282 фабрикъ и заводовъ производятъ на 333.139,000 рублей ³⁾.

Въ такомъ отношеніи стоитъ промышленность въ прибалтійскихъ окраинахъ къ центральной Россіи, при чемъ первая пользуется громадными преимуществами въ полученіи топлива для фабрикъ и заводовъ. Такъ напримѣръ, въ Москвѣ дрова приобрѣтаются по 32 руб. за куб. саж., въ Петербургѣ по 13 и 14 руб. Въ Москвѣ каменный уголь (съ доставкою на фабрики) по 23¹/₂ коп., а въ Петербургѣ по 13 и 14 коп. Принимая во вниманіе усиленно развивающуюся дѣятельность фабрикъ и заводовъ прибалтійскаго края въ ущербъ развитію таковыхъ въ центрѣ Россіи, нѣкоторое удороженіе топлива, если бы таковое произошло, не стѣснило бы особенно прибалтійскую промышленность, а нѣсколько уравнило бы

¹⁾ См. г. Орлова, Указатель фабрикъ и заводовъ въ европейской Россіи.

²⁾ На 1 фабрику падаетъ производства—166,455 руб.

³⁾ На 1 фабрику падаетъ производства—101,197 руб.

условія конкуренці ихъ фабрикатовъ съ фабрикатами средней Россіи.

Но въ дѣйствительности, если бы и произошло удороженіе каменнаго угля на величину всей пошлины, то оно отразилось бы весьма небольшими величинами на разнаго рода производствахъ.

Выше было приведено, что сумма производства всѣхъ фабрикъ и заводовъ прибалтійскаго края выражается суммою 216.390,000 руб. Въ эти губерніи привезено въ 1885 году иностраннаго угля 64.459,000 п. Если допустить, что отъ наложенія пошлинъ уголь вздорожаетъ на $3\frac{1}{2}$ коп., то вся промышленность этого края заплатитъ лишняго $64.459,000 \times 3,25 = 2.094,917$ руб., что составитъ на всю сумму производства 0,099%. Въ частности, для Петербургской губерніи, съ производствомъ 167.686,000 при потребности каменнаго угля 49.000,000—налогъ будетъ 1.592,500 руб. или въ % къ суммѣ производства—0,94%; для Лифляндской и Эстляндской, съ суммою производства 48.704,000 руб. при потребности 14.466,000 п. угля, налогъ выразится $14.466,000 \times 3,25 = 470,145$ руб. или въ % къ суммѣ производства 0,97%.

Такой налогъ на всю прибалтійскую промышленность слишкомъ незначителенъ для того, чтобы его признать обременительнымъ.

Но еще яснѣе опредѣлится незначительность предполагаемыхъ налоговъ отъ удороженія топлива, если таковые рассчитать на стоимость того или другого фабриката. Такъ, пошлина въ 2 коп. на 1 пудъ угля отразится:

1. Въ чурунолитейномъ дѣлѣ— $\frac{2}{5}$ — $\frac{1}{2}$ коп. на 1 пудъ отливокъ. Во всѣхъ прочихъ металлическихъ производствахъ (сумма производства въ Петербургской губерніи 48.762,000)—немного меньше.

2. Въ пивоваренномъ (сумма производства въ Петербургской губерніи 7.500,000)— $\frac{2}{10}$ до $\frac{1}{4}$ коп. на 1 ведро пива.

3. Въ мукомольномъ— $\frac{2}{5}$ до $\frac{1}{2}$ к. на пудъ муки.

4. Въ суконномъ—90 коп. на 1 кусокъ сукна.

5. Въ сахарномъ (производство С.-Петербургской губ.=7.841,000 руб., при расходѣ одного пуда угля на выварку 1 пуда рафинада) $3\frac{1}{4}$ коп. на пудъ или $\frac{3,25}{40} = 0,07$ коп. на одинъ фунтъ.

6. Въ писчебумажномъ. Фабрика Варгунина сжигаетъ дровъ 5,000 саж. $\frac{9}{4}$; переводя на уголь и считая 78 пуд. = 1 саж. $\frac{9}{4}$, получимъ потребность ея въ углѣ $5,000 \times 78 = 390,000$. Эта фабрика выдѣлываетъ 115,000 пуд. писчей бумаги на сумму 782,000 руб., т. е. стоимость одного пуда бумаги опредѣлена 6 руб. 80 к.; налогъ отъ пошлинъ 11,675 руб. составитъ 10 коп. на пудъ.

7. *Въ мануфактурномъ* (39.974,000 производства) дѣлѣ, при цѣнѣ фабрика отъ 15 до 60 р., налогъ отъ угля нечувствителенъ.

8. *Въ табачномъ*, при стоимости продукта отъ 40 до 200 руб., налогъ ничтожный.

9. *Въ стеариновомъ*—тоже.

10. *Въ водочномъ*—тоже.

11. *Въ химическомъ*—тоже и т. д.

Подобные выводы получатся и при расчетахъ вліянія пошлины въ 2 коп. золотомъ и на прочія производства. Всѣ они отъ пошлины на уголь нисколько не пострадаютъ. Не смотря на то, что цѣна угля, приобретаемаго заводами, колеблется между 12 и 15 к. за пудъ, ввозъ угля въ Петербургъ не основывается въ зависимости отъ той или другой его цѣны, точно такъ, какъ онъ не ослабляется и при пошлинѣ, ибо всѣ богато развившіяся на окраинахъ производства въ состояніи выдержать и самое удороженіе топлива; но въ дѣйствительности такого удороженія не произойдетъ, ибо до этого не допустятъ дешевыя дрова, получаемыя водою изъ Финляндіи, да кромѣ того и англійскіе углеторговцы, предвидя сокращеніе привоза угля, скорѣе понизятъ цѣну, какъ это случилось въ Черномъ морѣ съ двухкопѣчной золотой пошлиной. На сколько дрова на фабрикахъ и заводахъ не дорожаютъ, а дешевѣютъ, видно изъ слѣдующихъ цѣнъ, показанныхъ изъ приобретенныхъ Обуховскимъ заводомъ дровъ. Послѣдній покупалъ ихъ: съ 1-го мая 1881 года по 1-е мая 1882 года 7,514 с. ⁹/₄ по 11 р. 41 к.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|------|---|---|---|---|------|---|--------|---|---|---|----|---|----|---|
| „ | „ | „ | 1882 | „ | „ | „ | „ | 1883 | „ | 13,517 | „ | „ | „ | 11 | „ | 93 | „ |
| „ | „ | „ | 1883 | „ | „ | „ | „ | 1884 | „ | 11,902 | „ | „ | „ | 11 | „ | 08 | „ |
| „ | „ | „ | 1884 | „ | „ | „ | „ | 1885 | „ | 12,325 | „ | „ | „ | 10 | „ | — | „ |
| „ | „ | „ | 1885 | „ | „ | „ | „ | 1886 | „ | 9,017 | „ | „ | „ | 9 | „ | 25 | „ |

Причина полученія дешевыхъ дровъ объясняется показаніями представителей с.-петербургскаго биржевого комитета, заявившихъ тарифной комиссіи съ участіемъ гг. экспертовъ въ 1884 году, что заграничный уголь встрѣчаетъ сильнаго конкуррента—дрова. Петербургъ, находясь въ счастливыхъ условіяхъ, благодаря водянымъ сообщеніямъ, имѣетъ большое количество недорогихъ дровъ. Финляндія доставляетъ массу дровъ на парусныхъ судахъ по Ладожскому озеру до истока Невы, откуда эти дрова перегружаются на мелкія суда и доставляются въ Петербургъ (см. протоколы совѣщаній по вопросу о пошлинахъ на каменный уголь).

Въ этомъ отношеніи московская фабрично-заводская промышленность находится далеко не въ счастливомъ положеніи, ибо лѣса

тамъ сильно истребляются, дрова достигаютъ цѣны 32—36 р. за к. с. и многія фабрики поставлены въ необходимость замѣнять дрова минеральнымъ топливомъ, только не русскимъ—а англійскимъ, какъ болѣе укрѣпившимся и болѣе дешевымъ, котораго въ 1874 году ввозилось около 350/т., а нынѣ (1885 г.) привозится 10.000,000 пуд. и конечно, безъ принятія мѣръ для сокращенія привоза англійскаго угля, дрова усиленно будутъ замѣняться углемъ иностраннымъ, но не русскимъ, и ввозъ перваго будетъ постепенно возрастать. До какихъ размѣровъ таковой можетъ достигнуть, можно судить по тому, что для одной Москвы, при замѣнѣ дровъ каменнымъ углемъ, послѣдняго потребуется до 60.000,000 пуд.

Существующіе пути сообщенія на югѣ вполне обезпечиваютъ перевозку донецкаго каменнаго угля.

Разсмотрѣвъ общія возраженія противъ пошлинъ, приводимыя биржевыми комитетами Одессы, Риги, Либавы и С.-Петербурга, остается перейти къ опроверженію главнѣйшихъ мотивовъ, касательно спеціально донецкаго угольнаго бассейна. Всѣмъ извѣстно, какъ велики запасы угля въ рудникахъ донецкаго бассейна, а цифровыми данными доказана возможность для донецкаго бассейна во всякое время дать угля столько, сколько его потребуется.

Не трудно доказать, что и по существующимъ рельсовымъ путямъ нынѣ свободно можно перевезти все то количество донецкаго минеральнаго топлива, какое потребуется взамѣнъ угля иностраннаго въ черноморскомъ бассейнѣ и внутри Россіи.—Это количество на первое время выразится для черноморскаго бассейна и юго-западнаго края 20.000,000 и для Москвы 10.000,000 пуд. По существующимъ рельсовымъ путямъ донецкій уголь можетъ быть доставленъ къ портамъ Азовскаго и Чернаго морей: 1) *Таганрогу* по Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ; эта дорога, какъ положительно выяснено на сѣздахъ горнопромышленниковъ и на совѣщаніяхъ Министерства Путей Сообщенія, можетъ также свободно перевозить каменнаго угля сколько угодно; 2) къ *Маріуполю* каменный уголь можетъ свободно доставляться на первое время въ количествѣ 20.000,000 пуд. Эта дорога нынѣ совсѣмъ не подвозитъ минеральнаго топлива къ Маріуполю, такъ какъ донецкій уголь не продается и не будетъ продаваться въ Черномъ морѣ, пока иностранный уголь не будетъ обложенъ надлежащихъ размѣ-

ровъ пошлиной; 3) къ *Днѣпру* въ Александровскъ донецкій уголь также свободно можетъ доставляться по Екатерининской желѣзной дорогѣ, имѣющей назначеніе возить минеральное топливо; 4) при посредствѣ этой дороги, донецкій уголь можетъ быть направленъ и въ *Севастополь*; 5) наконецъ, къ *Николаеву* донецкій уголь будетъ доставляться вполнѣ свободно. По перечисленнымъ путямъ вполнѣ будетъ возможно доставлять угля къ портамъ Азовскаго и Чернаго морей сколько угодно. По Екатерининской же дорогѣ онъ направится въ восточную часть юго-западнаго края, а чрезъ Одессу, т. е. такимъ же путемъ, какимъ нынѣ проникаетъ внутрь страны иностранный уголь, направится и уголь донецкій.

Въ Москву онъ можетъ доставляться также безпрепятственно. Дороги Азовская и Московско-Курская прямо заинтересованы въ привлеченіи на Москву угольныхъ грузовъ, съ каковой цѣлью ими установленъ спеціальныи пониженный тарифъ до Москвы въ $\frac{1}{80}$.

Достаточно сказаннаго, чтобы вполнѣ опровергнуть столь несостоятельное возраженіе, какое приводится относительно рельсовыхъ путей одесскимъ комитетомъ.

Одесскій биржевой комитетъ, а вмѣстѣ съ нимъ и рижскій, въ своихъ отзывахъ противъ пошлинъ высказываютъ, будто донецкій уголь по своимъ качествамъ ниже углей иностранныхъ, а рижскій биржевой комитетъ заявляетъ, что предположеніе, будто русскій уголь имѣетъ столь же хорошія качества, какъ иностранный, *не подтверждается*. Кромѣ того, заявляетъ рижскій биржевой комитетъ, есть такіе сорта каменнаго угля, которые только и могутъ получаться изъ Англіи и съ которыми никоимъ образомъ не можетъ сравниться русскій уголь, независимо отъ того, обложены ли таковыя пошлиной или нѣтъ. Въ подтвержденіе своего мнѣнія, рижскій комитетъ приводитъ варшавскій и московскій газовые заводы, изъ коихъ первый будто *вынужденъ* получать газовый уголь изъ Силезіи, а второй изъ Англіи.

Такое сужденіе биржевыхъ комитетовъ о качествѣ русскаго угля можетъ быть объяснено только полнымъ отсутствіемъ среди нихъ членовъ, лично знакомыхъ съ русскими углями—и во всякомъ случаѣ отнимаетъ отъ нихъ право на компетентность въ предметѣ, о которомъ они взяли на себя трудъ говорить.

Извѣстно всѣмъ, кто сколько нибудь интересовался донецкимъ бассейномъ, какое разнообразіе видовъ минеральнаго топлива хранится въ нѣдрахъ этого края и нынѣ разрабатывается.

Едва ли существуетъ въ мірѣ что-либо подобное донецкому бассейну, получившему всеобщую извѣстность. На востокѣ находятся массы пластовъ антрацита, по качествамъ своимъ выше пенсильванскаго, содержащаго углерода до 95%. Грушевскій антрацитъ есть лучшій въ мірѣ. Удаляясь отъ восточной части бассейна къ западу, можно прослѣдить по существующимъ рудникамъ постепенный переходъ отъ антрацита къ тощимъ углямъ и еще ближе къ западу и сѣверо-западу отъ тощихъ углей (полуантрацита) къ полуспекающимся и чисто спекающимся жирнымъ углямъ и, наконецъ, къ сухимъ газовымъ углямъ. Пласты разныхъ видовъ минеральнаго топлива тянутся на десятки верстъ и замѣчательны по своей чистотѣ и высокому качеству угля, напримѣръ: грушевскіе, власовскіе, лиховскіе, должинскіе, успенскіе, каменскіе, голубовскіе, маѣевскіе, рутченковскіе, юзовскіе, богодуховскіе, никитовскіе, щербиновскіе, лисичанскіе и многіе другіе. Въ донецкомъ бассейнѣ положительно можно встрѣтить на разныхъ пластахъ и въ разной глубинѣ всѣ виды каменныхъ углей, соотвѣтствующіе всѣмъ сортамъ углей англійскихъ. Чистота (есть пласты, содержащіе до 1/2% золы, что рѣдко мы встрѣтимъ въ западно-европейскимъ бассейнахъ), высокая паро-и теплопроизводительная способность донецкаго угля подтверждаются въ каждомъ учебникѣ химіи и технологіи.

Одно только стремленіе биржевыхъ комитетовъ прибѣгать ко всѣмъ натяжкамъ, лишь бы не допустить пошлыны, можетъ побудить ихъ говорить противъ положительныхъ фактовъ. Какъ для московскаго газоваго завода имѣются въ донецкомъ бассейнѣ угли, не уступающіе углямъ англійскимъ, такъ и для варшавскаго газоваго завода имѣется настоящій газовый уголь въ домбровскихъ пластахъ.

Вліяніе пошлыны на доходность южныхъ желѣзныхъ дорогъ.

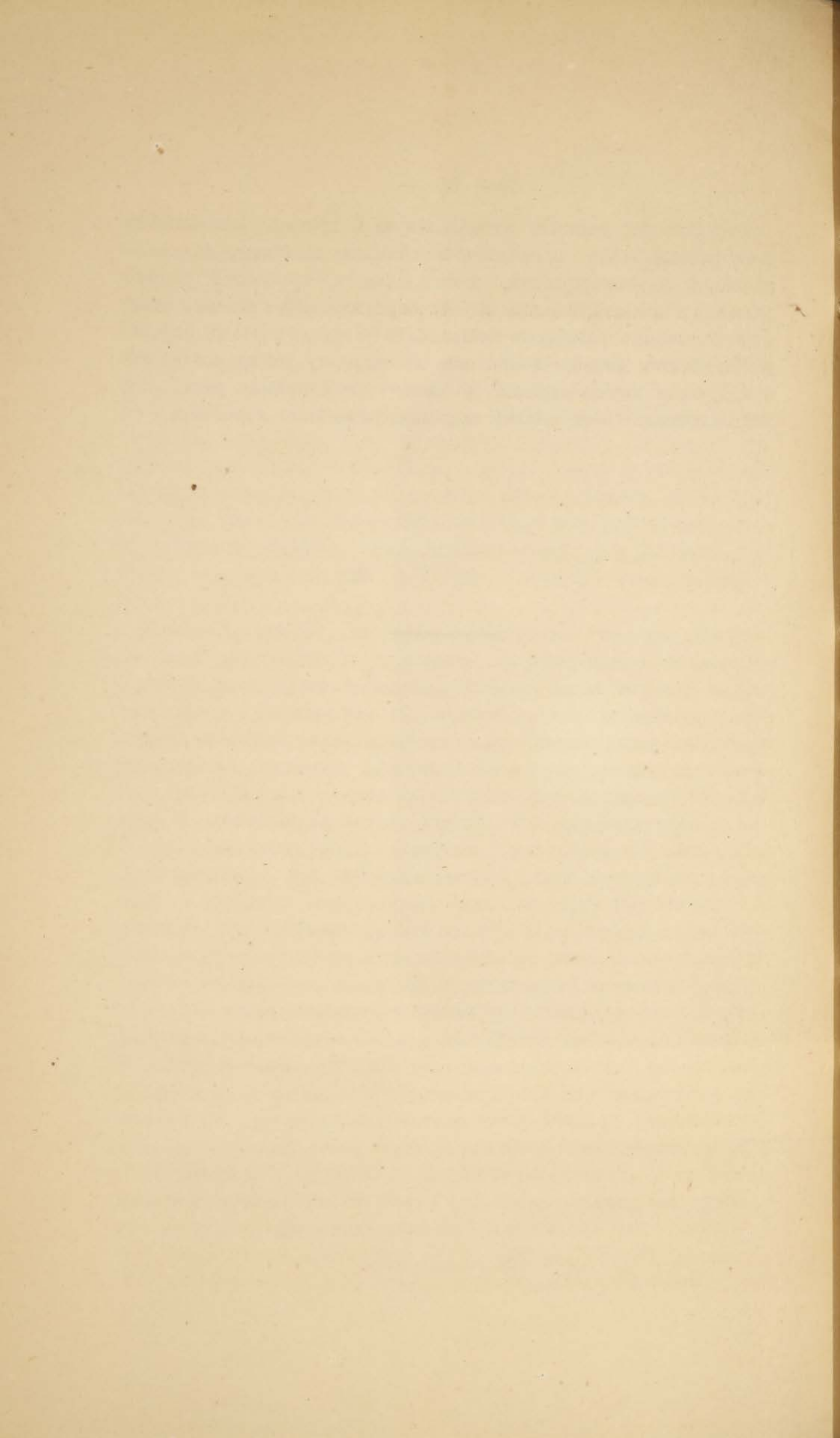
Въ заключеніе необходимо коснуться возраженій одесскаго, петербургскаго и рижскаго комитетовъ, касающихся предполагаемой ими убыточности, какаѣ можетъ произойти для желѣзныхъ дорогъ въ случаѣ обложенія угля пошлыной, которая, по ихъ мнѣнію, ляжетъ тяжелымъ бременемъ на государственное казначейство.

Одесскій комитетъ указывалъ, что съ обложеніемъ пошлыной иностраннаго угля, общество юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ

понесетъ убытки отъ прекращенія перевозки минеральнаго топлива изъ Одессы внутрь страны, какъ обратнаго и крайне желательнаго для этихъ дорогъ груза. Подобныя же возраженія приводитъ рижскій биржевой комитетъ относительно дорогъ Либавской, Риго-Туккумской и Риго-Динабургской. Съ своей стороны, на помощь имъ приводятъ и дорогу Николаевскую, которая лишится всего угольнаго груза, перевозимаго ею въ Москву, за который она выручаетъ до 600,000 руб. Неосновательность этихъ возраженій слишкомъ очевидна, такъ какъ Одесская дорога угольныхъ грузовъ не лишается, только вмѣсто англійскаго будетъ возить уголь донецкій во всѣ стороны и тѣмъ же путемъ, какимъ возить нынѣ иностранный уголь. Но кромѣ того юго-западныя дороги выразили опредѣленное желаніе возить донецкій уголь, для котораго они установили самый низкій въ Россіи каменноугольный тарифъ— въ $\frac{1}{125}$ коп.

Потеря же грузовъ, въ видѣ иностраннаго угля, на дорогахъ его нынѣ перевозящихъ, приведетъ къ результатамъ весьма незначительнымъ, сравнительно съ выгодами, какія получаютъ желѣзныя дороги, участвующія въ перевозкѣ угля донецкаго. Такъ, если бы пошлина была увеличена до требуемыхъ размѣровъ, то въ распоряженіе донецкой каменноугольной промышленности поступило бы 19,000,000 пудовъ англійскаго угля въ портахъ Чернаго моря и 10,000,000 пудовъ въ Москвѣ. Отъ перевозки перваго количества желѣзныя дороги: Донецкая, Курско-Харьково-Азовская и Екатерининская, при средней провозной платѣ къ портамъ и пристанямъ $4\frac{2}{3}$ коп., выручали бы ежегодно около 760,000 руб., а каботажи, при среднемъ фрахтѣ въ $5\frac{1}{2}$ коп., выручали бы свыше 1.000,000 руб. ежегодно. Отъ перевозки же указаннаго количества угля въ Москву, при нынѣ еще существующей провозной средней платѣ отъ копѣй донецкаго бассейна къ Москвѣ 14 коп., дороги: Донецкая, Курско-Харьково-Азовская и Московско-Курская выручали бы ежегодно около 1.400,000 руб. Такимъ образомъ, исчезновеніе съ одесскаго и московскаго рынковъ 29.000,000 пудовъ угля выразилось бы приращеніемъ выручки для желѣзныхъ дорогъ, перевозящихъ донецкій уголь, суммою свыше $2\frac{1}{4}$ милліоновъ рублей, а для каботажа—выручкою свыше 1.000,000 рублей. А далѣе, съ развитіемъ сбыта угля въ обоихъ районахъ, выручка отъ перевозокъ угольнаго груза постепенно возрастала бы.

Обсудивъ всѣ данныя, касающіяся за и противъ пошлины на иностранный уголь, и принявъ во вниманіе настоящее положеніе донецкой каменноугольной промышленности, требующей новыхъ рынковъ для сбыта, а также вполне опредѣлившееся значеніе нынѣ существующихъ размѣровъ пошлинъ на уголь въ портахъ Чернаго и Балтійскаго морей,—я прихожу къ твердому убѣжденію въ необходимости ихъ повышенія до выше опредѣленныхъ размѣровъ, выражающихъ собою вполне *покровительственный характеръ*.



ДОКЛАДЪ КОММИССІИ

по вопросу о пошлинѣ на иностранный каменный уголь

Х-му съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи.

Послѣ подробнаго обсужденія вопроса о пошлинахъ на привозной каменный уголь и послѣ разбора всѣхъ фактовъ и явленій *), обнаружившихся послѣ введенія пошлинъ съ 1-го іюля 1884 г., комиссія пришла къ заключенію, что существующіе размѣры пошлинъ недостаточны и не охраняютъ отечественную каменноугольную промышленность отъ ввоза иностраннаго каменнаго угля на столько, на сколько это имѣлось въ виду закономъ 16 іюня 1884 года. Принимая во вниманіе, что полтора года, истекшіе со времени установленія пошлинъ, представляютъ достаточный періодъ времени для справедливой и безошибочной оцѣнки обнаружившихся послѣдствій отъ установленія пошлины и имѣя въ виду, что настоящее стѣсненное въ сбытѣ угля положеніе донецкой каменноугольной промышленности требуетъ открытія новыхъ рынковъ, изъ коихъ важнѣйшими являются: черноморскій бассейнъ, куда привозится отъ 16 до 19 милліоновъ пудовъ англійскаго угля, и Москва, куда его привозится 10 милліоновъ пудовъ, и что предоставленіе этого рынка донецкому углю могло бы оживить всѣ дѣла донецкой каменноугольной промышленности, комиссія пришла къ заключенію, что нынѣ установленные размѣры пошлинъ малы и что обращенія къ правительству съ просьбою объ ихъ повышеніи вполнѣ своевременны и необходимы. По мнѣнію комиссії, размѣры пошлинъ должны быть подняты для каменнаго угля въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей и въ балтійскихъ портахъ до размѣровъ, опредѣляемыхъ нижеслѣдующимъ расчетомъ.

1. Опредѣленіе размѣра пошлины для иностраннаго угля, привозимаго въ порты Азовскаго и Чернаго морей.

Цѣны англійскаго угля на бортѣ корабля въ Кардиффъ и Ньюкастлѣ по биржевымъ прейсъ-курантамъ были:

*) См. докладъ о пошлинахъ на уголь и докладъ о мѣрахъ къ расширенію сбыта донецкаго минеральнаго топлива. Труды X съѣзда.

Для Ньюкастля:

| | |
|--|---------------|
| 7 шиллинг. 9 пенс. за тонну или по курсу . . . | 6,25 к. за п. |
| до 9 " — " " " " " " " " . . . | 7,50 " " " |

Для Кардифа:

| | |
|--|---------------|
| 7 шиллинг. 9 пенс. за тонну или по курсу . . . | 6,25 к. за п. |
| до 10 " 6 " " " " " " " " . . . | 8,50 " " " |

Въ теченіе послѣдней навигаціи, фрахты отъ портовъ Кардифа и Ньюкастля до Одессы установились:

| | |
|-------------------------|------------------|
| Изъ Ньюкастля | 6,45 к. за пудъ. |
| " Кардифа | 6,05 " " " |

Такимъ образомъ, цѣны этихъ углей опредѣлились на бортѣ корабля въ Одессѣ:

| | |
|---------------------|----------------|
| Ньюкастль | 12,70 до 13,95 |
| Кардифъ | 12,30 " 14,55 |

А съ оплатою пошлинъ 2 коп. золотомъ или 3,25 кредитн., цѣны опредѣляются:

| | |
|---------------------|--------------------|
| Ньюкастль | отъ 15,95 до 17,20 |
| Кардифъ | " 15,55 " 17,80 |

Наивысшія цѣны относятся къ сортамъ отборнымъ, которые почти не привозятся въ Россію, а меньшія цѣны относятся къ рядовому углю, какимъ онъ большею частью и привозится, такъ что для расчета слѣдуетъ брать послѣднія цѣны, т. е.:

| | |
|---------------------|-------|
| Ньюкастль | 15,95 |
| Кардифъ | 15,55 |

Эти цѣны выражаютъ *дѣйствительныя цѣны* этихъ углей, по коимъ они продаются въ Одессѣ, именно отъ 15³/₄ до 16¹/₃ коп.

При попыткахъ въ теченіе двухъ послѣднихъ навигацій доставлять въ Одессу донецкій уголь, цѣны послѣдняго опредѣлились тамъ 17³/₄—17,83 коп., именно:

| | |
|---|--------|
| Цѣна 1 пуда угля на станціи отправления въ вагонѣ | 7 коп. |
|---|--------|

| | |
|--|---------|
| Провозная плата по желѣзнымъ дорогамъ отъ станцій Юзово и Ясиноватой до Александровска на Днѣпрѣ | 5,33 *) |
|--|---------|

| | |
|--|------|
| Фрахтъ отъ Александровска до Одессы, съ перегрузками въ Александровскѣ и Херсонѣ | 5,50 |
|--|------|

| | |
|--|----------------|
| Полная стоимость угля въ Одессѣ на бортѣ корабля | 17,83 к. за п. |
|--|----------------|

*) Включая въ эту сумму и 2 р. 40 к. съ вагона или 0,40 коп. съ пуда станціонныхъ сборовъ.

Примѣчаніе. Цѣна донецкаго угля—7 коп.—принята умѣренная, такъ какъ необходимо имѣть въ виду стоимость гужевоѣ доставки отъ копей къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и потерю угля отъ двухъ перегрузокъ.

Такимъ образомъ, донецкій уголь обходится дороже англійскихъ: Ньюкастля на 1,88 коп. и дороже Кардифа на 2,28 коп., или въ среднемъ на 2,08 коп. При означенныхъ расчетахъ приняты провозныя платы отъ копей ближайшихъ, тогда какъ для копей болѣе удаленныхъ отъ Ясиноватой и Юзова—тарифъ еще дороже и вышеозначенный расчетъ вполнѣ умѣренъ.

На основаніи изложенныхъ расчетовъ, по мнѣнію комиссіи, слѣдуетъ ходатайствовать предъ правительствомъ о повышеніи пошлины въ портахъ Азовскаго и Чернаго морей съ 2 до 3¹/₂ коп. золотомъ.

2. *Опредѣленіе размѣровъ пошлины на иностранный уголь, привозимый въ порты Балтійскаго моря.*

По биржевымъ прейсъ-курантамъ, цѣны углей разныхъ сортовъ были въ портахъ Англій на бортѣ корабля:

| | | |
|---------------------|------|---|
| Ньюкастль | 6,25 | обыкновенный. |
| | 6,25 | газовый. |
| Кардифъ | 8,5 | паровой просѣянный. |
| | 9,20 | отборный. |
| | 6,25 | рядовой, съ 50 ⁰ / ₀ кусковъ. |

Фрахты отъ портовъ Ньюкастля, Кардифа, Ньюпорта—колебались отъ 6 шиллинг. 10¹/₂ пенс. до 9 шиллинг. за тонну или 1 р. 75 к. до 3 р. по курсу, или за пудъ $\frac{175}{62}=2,84$ до $\frac{300}{62}=4,84$ к.

Цѣны въ С.-Петербургѣ на бортѣ корабля въ копѣйкахъ за пудъ:

| | | | |
|--|-----------|----------|------------------|
| Ньюкастль: паровой | отъ 10,34 | до 12,34 | } средняя 10,5. |
| газовый | „ 9,09 | „ 11,19 | |
| Кардифъ: отборный | „ 11,34 | „ 13,31 | } средняя 11,33. |
| рядовой съ 50 ⁰ / ₀ кус. | 9,34 | „ 11,34 | |

Расходы по перегрузкѣ въ вагоны приняты въ 1 коп., но въ дѣйствительности они меньше, ибо привозимый въ бассейнъ Николаевской дороги уголь облегченъ отъ всякаго рода платежей и хранится весьма долгое время бесплатно. Доставка отъ Петербурга до Москвы, по тарифу Николаевской дороги— $\frac{1}{86}$ или за $\frac{605 \text{ вер}}{86}$

=7 коп.; такимъ образомъ, среднія цѣны въ Москвѣ, на станціи Москва Николаевской желѣзной дороги,—отъ 18,5 до 19,33 коп. Прибавляя сюда барышъ московскаго углеторговца въ 1 коп., получимъ среднія цѣны въ Москвѣ 19,5 до 20,33 к. за пудъ.

Но при расчетахъ разницъ цѣнъ разныхъ углей, слѣдуетъ брать на меньшія возможныя цѣны, какія установятся при конкуренціи, а таковыми имѣются:

Ньюкастль 9,75.

Кардифъ. 10,33.

Прибавляя къ нимъ накладные расходы по перегрузкѣ—1 к., провозъ отъ Петербурга до Москвы—7 к., барышъ углеторговца—1 к., получимъ наименьшія возможныя цѣны углей въ Москвѣ:

для Ньюкастля 18,75.

„ Кардифа. 19,33.

Установленная пошлина въ $\frac{1}{2}$ к. не принята въ расчетъ, ибо она всецѣло уничтожается пониженными фрахтами.

Сравнимъ теперь цѣны англійскихъ углей въ Москвѣ съ цѣнами углей донецкихъ. Средній провозъ отъ копей донецкаго бассейна, при вновь установленномъ съ 1-го августа 1885 года пониженномъ тарифѣ, около $\frac{1}{80}$ по дорогамъ Азовской и Московско-Курской и $\frac{1}{55}$ по дорогѣ Донецкой=14,27; станціонные сборы 1 р. 20 к. съ вагона или 0,20 съ пуда; средняя цѣна угля на станціяхъ отправления—7 коп.; полная стоимость 1 пуда угля на станціи Москва Московско-Курской желѣзной дороги—21,47.

При выше выведенныхъ цѣнахъ углей англійскихъ, получается разница въ пользу послѣднихъ:

для Ньюкастля 2,75.

„ Кардифа. 2,14.

Или средняя разница въ пользу англійскихъ углей составляетъ 2,43; но, принимая во вниманіе улучшеніе курса, при которомъ цѣны привознаго угля будутъ дешевле, а также и возможность пониженія цѣнъ углей англійскихъ и пониженіе фрахта, слѣдуетъ къ этой разницѣ прибавить еще около 0,75 коп., такъ что вполне охранительная пошлина для угля, ввозимаго чрезъ порты Балтійскаго моря, опредѣлится въ 2 коп. золотомъ или $3\frac{1}{4}$ коп. кредитныхъ; до таковыхъ размѣровъ, по мнѣнію комиссіи, и слѣдуетъ повысить нынѣ существующую пошлину въ $\frac{1}{2}$ к.

На основаніи всего изложеннаго, комиссія имѣетъ честь просить съѣздъ ходатайствовать предъ правительствомъ:

1. О повышеніи пошлины на иностранный уголь, привозимый въ Россію чрезъ порты Азовскаго и Чернаго морей, съ 2 к. до $3\frac{1}{2}$ к. золотомъ съ пуда.

2. О повышеніи пошлины на иностранный уголь, привозимый чрезъ порты Балтійскаго моря, съ $\frac{1}{2}$ к. до 2 к. золотомъ съ пуда.

Оба ходатайства X съѣздомъ утверждены.

Предсѣдатель комиссіи,
горный инженеръ *Авдаковъ*.

