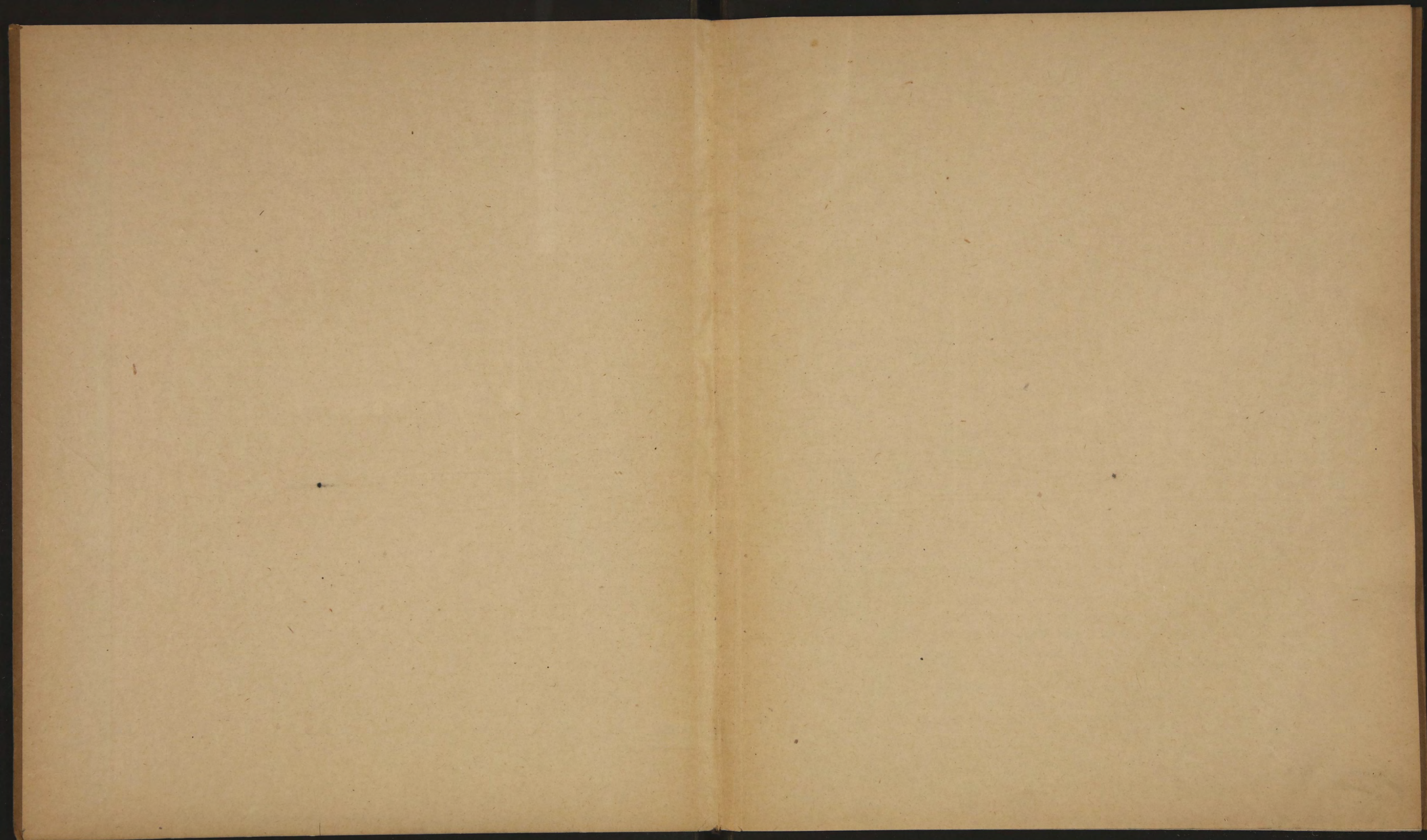


3169



3169

3169

K

11366

~~10949~~
X

ЖУРНАЛЪ

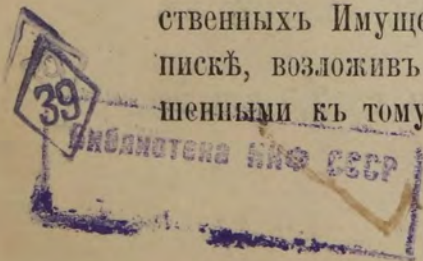
Особой Коммисіи, образованной при Министерствѣ Государственныхъ Имуществъ для разсмотрѣнія записки Инженеровъ Еракова и Демина «о вліяніи осуществленія нефтепровода между Баку и Батумомъ на движеніе грузовъ по Закавказской желѣзной дорогѣ.»

Министерство Государственныхъ Имуществъ, озабочиваясь дальнѣйшимъ успѣшнымъ развитіемъ нефтяной промышленности и предлагая къ тому различныя мѣры, указало на Каспійско-Черноморскій нефтепроводъ, какъ на одинъ изъ главныхъ въ этомъ отношеніи воспособителей, имѣющихъ полную возможность осуществления.

Между тѣмъ въ дополнительныхъ соображеніяхъ о переустройствѣ Сурамскаго перевала, изложенныхъ въ запискѣ Инженеровъ Еракова и Демина, представленной ими въ Технической Отдѣль Совѣта Министерства Путей Сообщенія, совершенно противно мнѣнію Министерства Государственныхъ Имуществъ, утверждается, что упомянутый нефтепроводъ не могъ бы соперничать съ Закавказской желѣзной дорогой, что возникновеніе Черноморскихъ заводовъ является въ силу этого невозможнымъ, и что такимъ образомъ одной изъ побудительныхъ причинъ къ переустройству Сурамскаго перевала представляется необходимость удовлетворить отправителей нефтяного груза изъ Баку, гдѣ исключительно сосредоточена будетъ нефтеобрабатывающая промышленность съ быстро возрастающимъ вывозомъ своихъ продуктовъ по направленію къ Черноморскимъ портамъ.

Въ виду этого, Его Высокопревосходительство Господинъ Министръ Государственныхъ Имуществъ призналъ полезнымъ провѣрить доводы, изложенные въ запискѣ, возложивъ разсмотрѣніе ея на Горный Департаментъ совместно съ приглашенными къ тому свѣдущими лицами.

74492



Во исполненіе сказаннаго желанія Его Высокопревосходительства образована была подъ предсѣдательствомъ Директора Горнаго Департамента Тайнаго Совѣтника Н. А. Кулибина особая Коммиссія въ составъ которой вошли: Профессоръ Тайный Совѣтникъ И. А. Вышнеградскій, Тайный Совѣтникъ Е. Н. Андреевъ, Профессоръ Инженеръ-Генераль-Маіоръ В. М. Карловичъ, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ И. П. Архиповъ, Профессоръ Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Д. И. Менделѣевъ, Профессоръ Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ И. А. Тиме, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ К. А. Скальковскій, Адъюнктъ-Профессоръ Надворный Совѣтникъ С. Г. Войславъ, Коллежскій Ассесоръ И. П. Илимовъ, Горный Инженеръ Титулярный Совѣтникъ А. О. Ивановъ.

По спеціальному вопросу о сбереженіяхъ, обусловливаемыхъ переустройствомъ Сурамскаго перевала принялъ участіе въ трудахъ Коммиссіи Профессоръ Инженеръ-Генераль-Маіоръ Н. П. Петровъ. Коммиссія эта имѣла засѣданія 15 Октября, 21 Декабря и 24 Декабря 1885 года, которыя посвящены были разсмотрѣнію какъ записки Инженеровъ Еракова и Демина, такъ и представленныхъ на нее письменныхъ замѣчаній И. А. Вышнеградскаго, Е. Н. Андреева, Д. И. Менделѣева, Н. П. Петрова, В. М. Карловича, И. А. Тиме, С. Г. Войслава и А. О. Иванова, каковыя замѣчанія рѣшено напечатать подъ общимъ заглавіемъ «Матеріалы, собранныя Коммиссіей, учрежденной при Горномъ Департаментѣ для разсмотрѣнія записки Инженеровъ Еракова и Демина о Закавказскомъ нефтепроводѣ».

Тщательно провѣривъ представленные помянутыми членами Коммиссіи данныя и выслушавъ ихъ объясненія, Коммиссія въ послѣднемъ засѣданіи своемъ, состоявшемся 24 Декабря 1885 года, пришла къ слѣдующему заключенію:

Въ запискѣ, озаглавленной «о вліяніи осуществленія нефтепровода между Баку и Батумомъ на движеніе грузовъ по Закавказской желѣзной дорогѣ», замѣчаются нѣкоторыя неточности, отразившіяся на вѣрности ея заключительныхъ выводовъ, насколько выводы эти касаются сравнительнаго значенія Закавказской желѣзной дороги и Каспійско-Черноморскаго нефтепровода, по отношенію къ обусловливаемому ими дальнѣйшему, усиленному развитію нашей нефтепромышленности.

Такое сужденіе свое Коммиссія основываетъ на слѣдующихъ главныхъ соображеніяхъ, изложенныхъ со всеми ихъ подробностями въ упомянутыхъ выше «Матеріалахъ», а именно:

1. Въ приведенномъ запиской расчетѣ стоимости передвиженія нефтяныхъ грузовъ по желѣзной дорогѣ при увеличеніи размѣровъ движенія, сверхъ нынѣ существующаго:

а) расходъ по замѣнѣ изношенныхъ рельсовъ принять лишь въ 2,5 коп. на



поѣздоверсту, между тѣмъ какъ таковой долженъ быть исчисляемъ не меньшимъ 3,52 коп.

б) ошибочно полагается, что съ увеличеніемъ числа вагоновъ въ поѣздѣ съ 21 до 30 служба поѣзда останется безъ измѣненія.

в) не приняты во вниманіе тѣ эксплуатаціонные расходы, которые хотя до извѣстнаго размѣра движенія отъ него не зависятъ, но при дальнѣйшемъ его возрастаніи тоже въ извѣстной степени увеличиваются, какъ-то: содержаніе контроля сборовъ; содержаніе дорожной стражи, путевыхъ и мостовыхъ сооруженій; освѣщеніе пути, мостовъ, тоннелей, ручныхъ фонарей и сигналовъ; ремонтъ стрѣлокъ, крестовинъ, поворотныхъ круговъ и вѣсовыхъ помостовъ; содержаніе и ремонтъ зданій на станціяхъ и по линіи съ ихъ принадлежностями; печатаніе и литографірованіе бланковъ для службъ движенія и тяги; содержаніе начальниковъ станцій, ихъ помощниковъ, стрѣлочниковъ и проч.; содержаніе станціонныхъ телеграфистовъ; доля расходовъ магазина по службамъ ремонта пути, движенія, тяги и подвижнаго состава.

г) не придано надлежащаго значенія неравномѣрности въ отправкѣ нефтяныхъ грузовъ, вліяніе которой обнаруживается на средней нагрузкѣ поѣзда, въ дѣйствительности меньшей, чѣмъ теоретическая.

Согласно этому, опредѣленная въ запискѣ стоимость передвиженія 6,96 коп. за все разстояніе отъ Баку до Батума должна быть признана ниже дѣйствительной, что подтвердилось произведенными расчетами, по которымъ, при увеличеніи движенія въ размѣрахъ до 8 паръ поѣздовъ въ сутки, стоимость передвиженія равна $\frac{4}{94}$ коп. съ пудоверсты, или 8,96 коп. за все разстояніе отъ Баку до Батума.

2. Въ запискѣ для грузовъ, предполагаемыхъ къ перевозкѣ сверхъ нынѣ существующихъ, стоимость передвиженія уменьшена на 1,56 коп., т. е. въ суммѣ ожидаемаго отъ переустройства Сурамскаго перевала уменьшенія эксплуатаціонныхъ расходовъ. Но такой расчетъ, основанный на распредѣленіи на существующіе уже грузы всѣхъ расходовъ, сопряженныхъ съ работами, совершаемыми для будущихъ грузовъ, слѣдуетъ признать неправильнымъ. Указанное въ запискѣ уменьшеніе можетъ имѣть мѣсто лишь для тѣхъ грузовъ, которые поступленіемъ своимъ превысятъ могущее со временемъ установиться движеніе, требующее до 200 слишкомъ вагоновъ, слѣдующихъ черезъ перевалъ въ каждомъ направленіи ежедневно; до тѣхъ же поръ, пока движеніе не достигнетъ этого предѣла, расходы по переустройству перевала только увеличатъ стоимость передвиженія и убытокъ, терпимый дорогой, выражающійся въ ежегодныхъ по ея обязательствамъ уплатахъ Правительствомъ.

Увеличеніе это отразится тѣмъ ощутительнѣе, чѣмъ менѣе будутъ размѣры движенія сравнительно съ указаннымъ выше (200 вагоновъ); но опредѣлить какое либо численное его значеніе представляется затруднительнымъ, такъ какъ, за непимѣніемъ точныхъ данныхъ о промышленности и производительности Закавказскаго края вообще, нельзя судить о томъ, насколько дорога можетъ въ дѣйствительности быть обезпечена другими не нефтяными грузами, а потому Коммиссія считаетъ необходимымъ замѣтить:

а) что еслибы возрастаніе грузового движенія въ указанныхъ выше размѣрахъ было вызвано главнымъ образомъ усиленной отправкой минеральнаго освѣтительнаго масла, то такое явленіе, съ точки зрѣнія правильнаго хода нефтепромышленности, должно быть признано нежелательнымъ; ибо этимъ обусловилося бы въ Баку еще болѣе значительное скопленіе нефтяныхъ остатковъ, способствующее ихъ обезцѣниванію и представляющее тѣмъ самымъ одинъ изъ главныхъ недостатковъ современнаго производства.

б) что, даже при достиженіи сказаннаго предѣла (200 ваг.), нельзя быть увѣреннымъ въ полномъ покрытіи расходовъ, связанныхъ съ переустройствомъ перевала, такъ какъ сумма этихъ расходовъ за неизвѣстностью въ точности тѣхъ условій, при которыхъ будетъ производиться прорытіе главнаго тоннеля, длиною нѣсколько болѣе 4-хъ верстъ, представляется гадательной.

3. На основаніи сказаннаго, стоимость передвиженія нефтяныхъ грузовъ—*не включая общихъ расходовъ и процентнаго погашенія уже затраченнаго капитала*—при увеличеніи движенія до 8 паръ поѣздовъ въ сутки опредѣлится за все разстояніе отъ Баку до Батума не въ 8 коп., какъ предположено въ запискѣ, а въ 11,56 коп., изъ коихъ 8,96 коп. составляютъ расходы, обусловленные собственно движеніемъ и равно процентнымъ погашеніемъ капитала на переустройство перевала съ вычетомъ сбереженій отъ сего устройства протекającychъ, а 2,6 коп., согласно принятому въ запискѣ, представляютъ процентное погашеніе капитала, предположеннаго къ затратѣ на приобрѣтеніе добавочнаго подвижнаго состава.

Для ближайшаго же будущаго цифра 11,56 коп., въ зависимости отъ расходовъ на сказанное переустройство, должна быть признана ниже дѣйствительной.

4. Въ запискѣ не придано надлежащаго значенія тому обстоятельству, что нефтяные грузы составляютъ преобладающіе грузы дороги.

Такъ напр. въ 1884 г. изъ общаго количества 8.128,764 пуд., прослѣдовавшихъ черезъ перевалъ по направленію къ Черному морю, на долю нефтяныхъ продуктовъ (кромѣ смазочныхъ маселъ) приходилось 4.688,877 пуд., а въ первые четыре мѣсяца 1885 г. изъ общаго количества 3.508,482 пуд., перевезенныхъ

въ томъ же направленіи, на долю нефтяныхъ грузовъ приходилось 2.388,586 пуд.; Коммиссія считаетъ нужнымъ потому указать на то, насколько устанавливаемая запиской стоимость передвиженія 6,96 коп. можетъ быть положена въ основу тарификаціи въ размѣрахъ существующаго движенія.

По смѣтѣ Закавказской ж. д. на 1885 г. за 10 м. пуд. нефтяного груза, слѣдующаго изъ Баку въ Батумъ, ожидается 1.866,666 руб. и при этомъ чистая прибыль дороги опредѣляется въ 437,286 руб., при тарификаціи же сказанныхъ 10 м. пуд. напр. по 6,96 коп., доходъ дороги уменьшился бы на 1.170,666 руб. и соотвѣтственно этому эксплуатаціонные расходы остались бы непокрытыми въ размѣрѣ 733,380 руб., что и составило бы чистый убытокъ дороги.

По той же смѣтѣ для того, чтобы въ общемъ работать безъ всякой прибыли, и полагая даже, что исчисленная по смѣтѣ на 1885 г. чистая прибыль Закавказской жел. дор. доставляется только одними нефтяными грузами, слѣдовало бы взимать за провозъ помянутыхъ грузовъ 14,29 копѣйки $\left(\frac{1.866,666 - 437,286}{10.000,000} \right)$.

5. При исчисленіи стоимости передвиженія по нефтепроводу въ запискѣ:

а) принимается длина нефтепровода равной 842 вр., но величина эта—вполнѣ вѣрная, сколько она касается Баку-Батумскаго нефтепровода, идущаго на всемъ своемъ протяженіи по линіи Закавказской ж. д.—является въ дѣйствительности ошибочной, такъ какъ предполагаемый къ сооруженію Каспійско-Черноморскій нефтепроводъ пройдетъ не рядомъ съ полотномъ желѣзной дороги, и длина его можетъ быть значительно менѣе 842 вр.

б) полагается, что одному пуду сожигаемой нефти отвѣтствуетъ полезная работа въ 467,000 пдф., по даннымъ же, представленнымъ Коммиссіи, таковая не менѣе 560,000 пдф.

в) выводится общій расходъ топлива изъ выраженія $M\alpha n$, въ дѣйствительности же его правильнѣе было бы выводить изъ выраженія $\alpha M + M \left(1 - \frac{1}{(1+\alpha)^{n-1}} \right)$, гдѣ α количество нефти, соотвѣтствующее 2.370 пф. полезной работы; M количество нефти, поступающей на первую станцію; n число станцій.

г) опредѣляется стоимость нефти, употребляемой какъ топливо, въ 8 коп. за пудъ, что не вѣрно, такъ какъ расходы на перекачку ея включаются полностью въ общіе эксплуатаціонные расходы нефтепровода, а потому и стоимость ея опредѣляется цѣною на мѣстѣ, т. е. въ настоящее время 3 коп. за пудъ.

д) потеря отъ испаренія нефти считается могущей повліять въ значительной степени на стоимость прогона, но Коммиссія, руководствуясь данными Инженера

Бвитки, опредѣлила, что таковая не превыситъ 0,5%, а потому отразиться на стоимости прогона существеннымъ образомъ не можетъ.

е) расходы по содержанию станцій принимаются равными около 85 р. въ годъ на паровую лошадь, по расчетамъ же Коммисіи они не превышаютъ 50 р. Штатъ служащихъ на станціи является величиной вполне пзвѣстной, а содержаніе его, равно какъ и всякіе расходы, обусловливаемые уходомъ за котлами и машинами, опредѣляются съ достаточною точностію, не прибѣгая къ такому способу, какъ произвольное увеличеніе въ $1\frac{1}{2}$ раза расходовъ С.-Петербургской водопроводной станціи.

ж) расходы по устройству водоснабженія на нефтепроводныхъ станціяхъ считаются одинаковыми съ таковыми же для станцій Закавказской жел. дор., но въ дѣйствительности ихъ должно признать меньшими; такъ какъ нефтепроводъ въ направленіи своемъ весьма мало зависитъ отъ орографическихъ условій, и потому ему въ ббльшей степени представится возможность примѣниться къ мѣстнымъ гидрографическимъ особенностямъ.

Согласно сказанному надо положить, что стоимость передвиженія по устраиваемому на частныя средства нефтепроводу, діаметромъ въ шесть дюймовъ, въ дѣйствительности ниже 8,77 до 10,03 к. устанавливаемыхъ въ запискѣ, какъ это нашло подтвержденіе въ произведенныхъ расчетахъ, по которымъ стоимость передвиженія— *включая сюда расходы по реализаціи строительнаго капитала, отчисляя 10% ежегодно на его погашеніе и присоединяя уплаты процентовъ во время постройки* — не должна превышать 8 коп. Если же, для нѣкотораго сравненія съ приводимымъ въ запискѣ расчетомъ стоимости перевозки самой дорогѣ, не включая процентнаго погашенія затраченнаго на сооруженіе нефтепровода капитала, то стоимость передвиженія нефти, обусловливаемая лишь расходами собственно на движеніе, опредѣлится не выше чѣмъ въ 2 коп.

6. Для уясненія невыгодности нефтепровода въ запискѣ приводится также расчетъ стоимости передвиженія по немъ въ началѣ его дѣйствія, причемъ останавливаются на количествѣ вдвое меньшемъ того, какое могло бы быть перекачено при полной его работѣ.

Коммиссія полагаетъ излишнимъ подвергать особому разсмотрѣнію такой очевидно кратковременный фазисъ дѣятельности нефтепровода, но вмѣстѣ съ тѣмъ указываетъ на слѣдующее:

а) не принято во вниманіе, что нефтепроводъ въ началѣ своего дѣйствія будетъ имѣть меньшее количество станцій, чѣмъ значительно уменьшатся его эксплуатационные расходы.

б) при вдвое меньшемъ количествѣ перекачиваемой нефти расходъ топлива принять также въ два раза меньше. Но полезная работа T , необходимая для передвиженія нефти $= \delta Q h = \frac{\delta Q^3 l}{m^2 d^5}$, а слѣдовательно количество топлива пропорціонально кубамъ количествъ перекачиваемой нефти, т. е. въ данномъ случаѣ оно не въ два, а въ восемь разъ меньше того, которое будетъ расходоваться при полномъ дѣйствіи нефтепровода.

7. Упомянувъ нѣсколько разъ о предполагаемомъ максимальномъ для нефтепровода тарифѣ въ 11 к., записка упускаетъ изъ виду то обстоятельство, что Нефтепроводное Общество обязывается уплачивать Правительству съ каждаго прогнаннаго пуда нефти, доставленнаго на берега Чернаго моря: когда количество ея достигнетъ 25 м. пуд.— $1/2$ к.; 30 м. пуд.—1 к.; 40 м. пуд. и болѣе— $1 1/2$ к.

8. Въ запискѣ утверждается, что утилизація нефти въ размѣрѣ 52% выхода конечныхъ продуктовъ близко подходитъ къ теоретически возможной ея величинѣ, и что нѣтъ основанія ждать болѣе прибыльнаго для нефтяныхъ остатковъ сбыта на берегахъ Чернаго моря, чѣмъ нынѣ существующій въ Баку.

Но Коммиссія полагаетъ такое утвержденіе совершенно ошибочнымъ, ибо оно основывается на современномъ состояніи Бакинской нефтеобрабатывающей промышленности, которая въ общемъ далека отъ совершенства и тѣмъ самымъ заставила возбудить вопросъ о возникновеніи Черноморскихъ заводовъ, побуждаемыхъ соперничествомъ и мѣстными условіями къ улучшенію производства, представляющаго въ настоящемъ его видѣ весьма нецѣлесообразное пользованіе природнымъ народнымъ богатствомъ.

Неудовлетворительность Бакинскаго производства выражается:

- а) безусловной почти потерей легкихъ погоновъ;
- б) малымъ выходомъ освѣтительныхъ маселъ;
- в) слишкомъ большимъ расходомъ топлива на производство, и
- г) употребленіемъ нефтяныхъ остатковъ почти исключительно въ видѣ жидкаго топлива.

Явленія эти не обусловливаются однако свойствами Балаханно-Сабунчинской нефти. Помимо прочаго, изъ этой нефти можно получить не 25%, а 45—50% прекраснаго освѣтительнаго масла, обладающаго драгоцѣннымъ качествомъ полной безопасности въ пожарномъ отношеніи; а нефтяные остатки могутъ имѣть разнообразное примѣненіе, придающее имъ значеніе не заводскаго отброса, а болѣе цѣннаго продукта.

Коммиссія считаетъ неправильнымъ то предположеніе, что трудно надѣяться

на сбытъ какого-либо продукта, потому только, что такой обращается нынѣ на рынкѣ въ незначительномъ количествѣ; такъ какъ въ дѣйствительности недостаточный спросъ часто зависитъ отъ неумѣлаго предложенія. Но въ запискѣ не придано надлежащаго значенія послѣднему обстоятельству, а потому нельзя признать достаточно основательнымъ высказываемое въ ней убѣжденіе, что наше тяжелое освѣтительное масло не можетъ завоевать себѣ рынки, заполняемые нынѣ Американскимъ петролеумомъ и сходнымъ съ нимъ керосиномъ Бакинскаго производства.

Коммиссія вполне присоединяется къ тому мнѣнію, что всякое улучшеніе производства можетъ быть достигнуто и въ Баку, убѣждена даже въ томъ, что таковое улучшеніе можетъ послѣдовать въ ближайшемъ будущемъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ считаетъ необходимымъ указать на присущую Бакинскимъ заводчикамъ отсталость, находящую себѣ полное доказательство въ совершенно безцѣльномъ сжиганіи легкихъ погоновъ. Чтобы побудить Бакинскихъ заводчиковъ не только выработать, но и распространить изготовленные, сообразно свойствамъ имѣющейся у нихъ нефти, продукты, необходимъ достаточно могучій возбудитель, какъ напр. соперничество Черноморской нефтеобрабатывающей промышленности.

Въ подтвержденіе же дѣйствительной возможности улучшенія Бакинскаго производства, Коммиссія полагаетъ достаточнымъ сослаться на дѣятельность товарищества братьевъ Нобель, данными котораго пользовались и составители записки. Выходъ освѣтительнаго масла на заводахъ этого товарищества былъ въ 1883 году равнымъ 25,1⁰/₀, въ 1884 году—25,75⁰/₀, въ сообщеніи же сдѣланномъ въ И. Р. Техническомъ Обществѣ 13 Декабря 1885 года, Профессоръ К. И. Лисенко, говоря о заводахъ помянутаго товарищества, заявилъ, что въ настоящее время выходъ керосина увеличенъ до 36¹/₂⁰/₀; на вопросъ же предсѣдательствовавшего въ засѣданіи члена Коммиссіи Е. Н. Андреева, К. И. Лисенко сообщилъ, что общее количество добытыхъ въ томъ же году изъ 100 пуд. нефти полезныхъ продуктовъ доходило до 78 п., что подтверждено было и Л. Э. Нобелемъ, прибавившимъ впрочемъ, что по этой нормѣ обработано, за недостаткомъ сбыта, не болѣе 2.000.000 пуд. нефти.

Коммиссія съ своей стороны полагаетъ, что количество имѣющихъ сбытъ полезныхъ продуктовъ можетъ дойти до 80—85⁰/₀, причемъ въ остальные 20—15⁰/₀ входятъ какъ потери, такъ и топливо на производство.

Отсталости Бакинскаго производства нужно приписать также и грубое пользование нефтяными остатками, которые, за исключеніемъ незначительнаго ихъ количества, идущаго на изготовленіе смазочныхъ маселъ, находятъ нынѣ примѣненіе лишь въ видѣ жидкаго топлива, благодаря дешевизнѣ своей все болѣе и болѣе распространяющагося и становящагося такимъ образомъ, въ противность общепро-

мышленнымъ выгодамъ, соперникомъ нашему же каменному углю въ естественной области его сбыта.

Признавая, что употребленіе остатковъ съ этою цѣлію въ нѣкоторыхъ особенныхъ случаяхъ—для миноносокъ, крейсеровъ—является даже желательнымъ, Коммиссія считаетъ необходимымъ указать на тѣ ихъ примѣненія, которыя, отличаясь большей выгодой, согласно опытнымъ даннымъ вполне возможны; а именно остатки могутъ служить:

а) какъ матеріаль для газоваго производства, причемъ вырабатываемый газъ пойдетъ на отопленіе и освѣщеніе, а получаемая попутно нефтегазовая смола, богатая ароматическими углеводородами, могла бы способствовать основанію новой отрасли отечественной промышленности—выдѣлкѣ красильныхъ пигментовъ.

б) какъ грубое, но дешевое смазывающее средство; главнымъ образомъ взамѣнъ древеснаго дегтя.

Ссылки на неудачи въ этомъ отношеніи единичныхъ предпринимателей Коммиссія считаетъ недоказательными.

Когда возникнетъ новая обрабатывающая промышленность, существованіе которой зависитъ исключительно отъ наилучшаго пользованія сырьемъ, то трудно сомнѣваться въ томъ, что она сильно воспользуется всемъ тѣмъ, возможность чего уже доказана.

9. Устанавливая тотъ фактъ, что помимо увеличенія выхода болѣе цѣнныхъ продуктовъ изъ нефти, обрабатываемой на Черноморскихъ заводахъ, также и остатки могутъ найти на берегахъ Чернаго моря вполне прибыльный сбытъ, Коммиссія не считаетъ нужнымъ останавливаться на вопросѣ о конкуренціи желѣзной дороги съ нефтепроводомъ, такъ какъ весь этотъ вопросъ основывается на приравниваніи остатковъ къ заводскому отбросу.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Коммиссія утверждаетъ, что вообще постановка вопроса о взаимномъ соперничествѣ нефтепровода и желѣзной дороги представляется ей неправильной.

Нефтепроводъ, помимо значенія своего, какъ наиболѣе дешеваго перевозочнаго средства, имѣетъ также цѣлію способствовать успѣшному развитію нефтедобывающей промышленности на всемъ Закавказьи; онъ пройдетъ потому не по линіи желѣзной дороги, какъ предположено въ запискѣ, а, прорѣзая уже обнаруженные нефтеносныя площади, побудитъ къ новымъ поискамъ и развѣдкамъ, чѣмъ обезпечитъ не только себя, но и все будущее Закавказской нефтепромышленности. Желѣзная же дорога не можетъ, да и не имѣетъ средствъ видѣть въ этомъ свою задачу.

Переходя затѣмъ къ заключительнымъ своимъ выводамъ, Коммиссія полагаетъ:

1. Доставка нефтяныхъ продуктовъ изъ Баку до Батума по Закавказской желѣзной дорогѣ, принимая даже въ соображеніе только предстоящія затраты и не обращая вниманія на извлеченіе изъ перевозки этихъ грузовъ какихъ либо средствъ для покрытія общихъ расходовъ, процентовъ и погашенія на затраченный капиталъ, не можетъ обойтись самой дорогѣ менѣе 11,56 коп.

2. Доставка нефти посредствомъ нефтепровода съ береговъ Каспійскаго на берега Чернаго моря, отчисляя ежегодно 10% на погашеніе всего затраченнаго капитала, должна обойтись нефтепроводу не дороже 8 коп.

3. Съ прокладкой нефтепровода возникновеніе и выгодная работа Черноморскихъ нефтеперегонныхъ заводовъ представляются вполне возможными, такъ какъ, при болѣе совершенной переработкѣ нефти, выходъ изъ нея цѣнныхъ продуктовъ можетъ быть увеличенъ (высшій предѣлъ 80—85%, остальные 15—20% составляютъ потери и топливо на производство), а нефтяные остатки найдутъ на берегахъ Чернаго моря обезпеченный и прибыльный сбытъ какъ топливо для миноносковъ и крейсеровъ, какъ матеріалъ для газоваго производства и какъ грубое смазывающее средство.

4. Бакинская нефтеобрабатывающая промышленность, побуждаемая соперничествомъ Черноморской не утратитъ своего настоящаго значенія, а, улучшивъ производство, увеличитъ свои выгоды.

5. Нефтепроводъ, не только способствующій возникновенію Черноморскихъ заводовъ, но и вызывающій усиленные поиски и развѣдки на нефть, долженъ быть признанъ наиболѣе вѣрнымъ и могущественнымъ средствомъ къ обезпеченію дальнѣйшаго, правильнаго развитія Закавказской нефтяной промышленности.

6. Переустройство Сурамскаго перевала—не обезпечивающее нефтедобывающей промышленности, не способствующее возникновенію Черноморскихъ заводовъ, долженствующихъ побудить къ улучшенію обработки нефти—дѣйствительнымъ насущнымъ потребностямъ нефтепромышленности удовлетворить не можетъ.

Подписали: *Н. Кулибинъ.*

И. Вышнеградскій.

Е. Андреевъ.

В. Карловичъ.

И. Архиповъ.

Д. Менделѣвъ.

И. Тиме.

К. Скальковскій.

С. Войславъ.

И. Илимовъ.

А. Ивановъ.

