

# ЕКОНОМІЧНИЙ ЗБІРНИК

№ 1.

НЕПЕРІОДИЧНИЙ ОРГАН  
ЕКОНОМІЧНОГО ЖИТТЯ  
У К Р А Ї Н И.

Проф. ФЕЩЕНКО-ЧОПІВСЬКИЙ І. Проблема палива на Україні.  
САДОВСЬКИЙ В. Роля кооперації у відродженню народного  
господарства України.

ІВАНИЦЬКИЙ Б. Лісова господарка України.

ЛУКАШЕВИЧ А. В. Підстави для залізничної політики на Україні.

ДОБРИЛОВСЬКИЙ М. Відбудова народного господарства Ук-  
раїни і закордонний капітал.

МИХАЙЛІВ Л. Україна і хлібний бюджет Європи.

# ЕКОНОМІЧНИЙ ЗБІРНИК

№ 1.

НЕПЕРІОДИЧНИЙ ОРГАН  
ЕКОНОМІЧНОГО ЖИТТЯ  
У К Р А Ї Н И.

Проф. ФЕЩЕНКО-ЧОПІВСЬКИЙ І. Проблема палива на Україні.  
САДОВСЬКИЙ В. Роль кооперації у відродженню народного господарства України.  
ІВАНИЦЬКИЙ Б. Лісова господарка України.  
ЛУКАШЕВИЧ А. В. Підстави для залізничної політики на Україні.  
ДОБРИЛОВСЬКИЙ М. Відбудова народного господарства України і закордонний капітал.  
МИХАЙЛІВ Л. Україна і хлібний бюджет Європи.

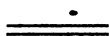
КИЇВ — ТАРНІВ  
1922.

## З М І С Т:

Од Видавництва.

Од Редакції.

Проф. ФЕЩЕНКО - ЧОПІВСЬКИЙ І. Проблема палива на Україні . . . . .	стор. 1
САДОВСЬКИЙ В. Роля кооперації в відродженню народного господарства України . . . . .	» 43
ІВАНИЦЬКИЙ Б. Лісова господарка України . . . . .	» 61
ЛУКАШЕВИЧ А. В. Підстави для залізничої політики на Україні . . . . .	» 95
ДОБРИЛОВСЬКИЙ М. Відбудова народного господарства України і закордонний капітал . . . . .	» 125
МИХАЙЛІВ Л. Україна і хлібний бюджет Європи . . . . .	» 151







## ОД ВИДАВНИЦТВА.

З самого початку боротьби Українського народу за своє визволення, державно-політичними провідниками його було викинуто привабне своїм змістом гасло: „орієнтації на власні сили“.

Сам народ, що за допомогою своїх проводирів, здавалося, окреслив та засвоїв свої безпосередні економічні, соціальні та політичні інтереси, повинен був (при правдивому розумінню вищезазначеного гасла) з повною свідомістю повставшої до державного життя нації, зайнятися справою свого державного будівництва...

Та на превеликий жаль скоро виявилось, що між керуючими верхами і широкими народніми низами немає органічного звязку, що кожний з цих елементів по своєму розуміє і використовує складну кон'юнктуру, яка витворилася в наслідок світової війни. І коли керуючі кола перенесли центр ваги своєї роботи в сферу політичних інтересів української нації, то низи народні більше цікавилися і жвавіше реагували на розв'язання проблем із сфери її економічних та соціальних інтересів.

Обставини внутрішнього життя не сприяли ви-  
найденню найвигіднішого, для солідарної співпраці  
всіх національних чинників, компромісу. Обставини  
зовнішні склалися так само несприятливо, а часом  
навіть і вороже для визвольних змагань української  
нації і в наслідок нерівної боротьби політична влада  
на терені Самостійної Української Республіки, в те-

перішній час, перебуває в руках чужинців, що зуміли стерорізувати населення України і в такий спосіб накинати Українському народові свою волю і не властиві йому форми життя.

З цею чужою волею й чужими формами життя Український народ провадить невпинну боротьбу.

Для триумфуючої перемоги народ Український повинен свідомо уявляти ту економічну базу, на ґрунті якої провадиться ця боротьба, а політичні організації народу повинні оперти свою політику на ґрунті реальних інтересів нації.

Отже для того щоби: 1) ввести нашу політичну думку в сферу економічних інтересів української нації і тим допомогти їй оперти свою політику на ґрунті цих інтересів;

2) щоби із розуміння економічних інтересів нації не робити „секрету спасіння України“, який, як недоступна мудрість для народніх мас, заховується в надрах тої, або іншої політичної партії і який, ніби, може бути зреалізовано лише при захопленню влади цією партією;

3) щоби навпаки, винести цей секрет перед найширші кола українського громадянства, серед котрого відбувається зараз складний процес кристалізації нації, (відбувається зміна в його класовій структурі, формулюються нові вимоги, намічаються нові настрої, вишукуються і усталюються нові форми і методи громадсько-національної економічної і політичної роботи) і тим з одного боку полекшити оцей процес кристалізації а з другого—дати можливість свідомо підійти до зреформування старих чи утворення нових організацій для найкращого забезпечення інтересів нації—видавництво С. У. Д. і приступає до видання „Економічних Збірників“.

Одночасно з цим видавництво звертається до всіх українських економічних сил та чинників з гарячим закликом об'єднатися довкола редакції „Економічних Збірників“ і своєю працею над вивченням перспектив для народного господарства України допомогти нашій національно-державній думці та практиці вийти на шлях реальної політики української нації і тим самим надати правдивий зміст єдинозиттовому, гарантуючому збереження державно-політичної самостійності і економічної незалежності української нації гаслові: „Орієнтація на власні сили нації“.

Видавництво  
С. У. Д.

---



# О Д РЕДАКЦІЇ.

## Н а ш а м е т а .

Під збігом сотень, тисяч фатально - нещасливих обставин всяке господарське й промислове життя на Україні прогресивно завмирає...

Початок ХХ сторіччя для України, для її господарчого розвитку відзначався сприятливими ауспіціями... Україна мала щорічно понад 300 мільонів пудів збіжжя на експорт... Українське сільське господарство не дуже швидким, але впевненим темпом крок за кроком посувалося в напрямку інтенсіфікації, а український хлібороб набував все більшого і більшого смаку в здобутках прогресу та успіху сільсько-господарчої техніки. Спочатку недовірливо, а потім, все більш і більш переконано, він переходив на методи вищої сільсько-господарської культури... В наслідок цього Україна густо вкрилася фабриками й заводами сільсько - господарського машинобудівельства... Українська дрібна сільсько - господарська промисловість розкоштувала всі вигоди здобутків техніки останніх років, а між ними особливо покохала дизель-мотор компактну й економну машину — генератор моторової сили...

Ще більше буйним розцвітом, уже переважно української великої промисловости, відзначився перший період світової війни, коли Російська імперія, була відрізана німцями та їх спільниками від безпосереднього контакту з країнами продуцентами промислових товарів вищого значіння, примушена була звернутися до заснування багатьох фабрик і заводів на своїх просторах...

Поміж цими фабриками й заводами—більшість було таких, які виробляли виключно знаряддя для війни і безпосереднього значіння для української господарки не мали. Але поруч з цим було засновано багато й таких підприємств, які, по закінченню війни, більш менш легко могли бути переведені на виробництво мирного часу. До таких промисловостей належала українська велика хемична промисловість, яка народилася в перші роки війни й виросла за цей час до значних розмірів... Зросло значіння для України і для цілої імперії „Донбасу“ та південно української металургічної промисловости... Коксові заводи України почали інтенсивно будувати

## IV

коло своїх коксовальних пічей апаратуру для уловлювання цінних бічних продуктів коксування, а на цій підставі, вбачалося в недалекому майбутнім засновання продукції цінних органічних препаратів, між ними — органічних фарб та фармацевтичних і медичинських органічних сполучень... На березі Чорного та Азовського морів відбулися вдалі спроби здобувати з морських рослин цінні елементи: бром та йод.

Виникли великі підприємства, гумові, коркові, розроблялися пляни й робилися конкретні заходи до організації текстильної промисловости... а по за цим — було багато конкретних плянів до ближчого й дальшого виконання, в ім'я розвитку місцевої промисловости...

Почалася революція. Прийшов 1917 рік. Відродилася українська державність, а разом з цим пляни, що до поширення й розвитку української промисловости, все ширилися. Конкретизувалися, а почасти й переводилися в дійсність.

Україна стала почувати себе Європою... Заговорили про електрофікацію—і це зовсім не видавалося таким нереальним. Знайшлися капітали, почали засновуватися відповідні підприємства...

Поруч з цим заговорили про необхідність поновлення технічного і господарського механізму України, зношеного в цілому й занедбаного за часи війни. Стали робити заходи до поліпшення стану наших шляхів і не тільки залізничних, але Богом і людьми забутих водяних... Посипалися пляни регуляції річок, і наш старий Дніпро почав серйозно мріяти про оновлення своїх зовнішніх форм, та прийняття європейського вигляду. Він, бідний, мріяв зрівнятися з Дунаєм!..

Але накотилася хвиля большевизму і от уже четвертий рік як вона рве, трощить і нищить Українську господарку!.. Як сарана, вона жере скарби й запаси Української господарки. Але мало того, що вона їх жре... Вона їх нищить і руйнує: бо українську живу, творчу душу хоче втиснути в знесилене, майже мертво московське тіло...

Припинилося життя в „Донбасі“... На камінновугільних розробках працюють ледви-ледви лише „крістьянські шахти“. Решта камінно-вугільних підприємств західно-європейського зразку мовчить безнадійно... На чотирнадцяти металургічних заводах України, на котрих в нормальний час інтенсивно працювало пересічно 50 доменних пічей, нині знаходиться „під парами“ лише одна домна, яка час від часу пробує виявити якусь продукцію, але не дає надії на довге своє життя..

Передчасно вмерла новонародженна велика хемічна індустрія...

З двохсот цукроварних заводів України працюватиме в біжучому сезоні лише 30—35 цукроварень, з продуктивністю коло 10—15% нормальної. Та й чи вдасться цим заводам переробити на цукор хоча-б ту кількість цукрового буряку, яку буде викопано з цукрових плянтацій?..

Нині ми чуємо від приїжджих з України про найбільший «андалізм», на який тільки й могла спромогтися оригінальна «творчість» большевизму — про пляномірне нищення всієї української промисловости в самому коріню... Найліпші машини (приміром, турбо-генератори з київської електровні), найліпші фрезери і більші станки з київських заводів Гретера, Южно-Російського, Гена в Одесі, «Прогресса» в Бердичеві і з більших машинобудівельних заводів в Катеринославі, Лисаветграді, Олександрівську й інших вивозять пляномірно в напрямку до Москви, Тули, на Урал, де, або зміцнюють і поширюють совіцькі «ударні» заводи пармат і зброї, або складають просто на склади, в депозит, очевидно, лише з одним спеціальним завданням — обезсилювати й знищити на довгі роки українську промисловість.

Робітництво України розбігається і декласується... Значна частина робітництва цілком одійшла від своїх фабрик і заводів, повернулася на села, осіла на вільних землях і очевидно, безповоротно зайнялася сільським господарством.

Друга частина робітництва творить «совіцьку адміністрацію»... Оця частина бувшого фахового робітництва нині створила спеціальну клясу совіцької адміністративної буржуазії, упривелійовану клясу так званих «комісарів», які нині переводять в життя ганебну політику большевизму: руйнування економічного добробуту країни і тих клясів, які в минулому вели активну діяльність і здобували матеріальні здібности... В майбутньому, в умовах відновлення ладу і правопорядку, оця група людей не знайде собі відповідних творок приложення своїх сил і буде деструктивним, а частіше її злочинно-шкідливим баластом для нашого майбутнього суспільного життя.

Третя частина робітництва вдарилася в безоглядну спекуляцію. Нині большевизм в своїй тактиці еволюціонує від «чистих» пролетарських форм до сурогатів олігархії самого низького «штибу.» Хапаючись за всякі можливості, большевизм хоче ще трохи утриматися на своєму становищі господаря й переможця і нині робить чергову уступку часу—ставка на дрібного спекулянта. Цей дрібний спекулянт-жид, або бувший робітник, переважно член комуністичної партії, використовує всі вигоди свого упривелійованого становища від захистом своєї приналежности до правлячої кляси, або до спеціфичних «професійних організацій», — спекулює тим понав... Ці спекулянти від робочої кляси розпродали

## VI

насамперед фабричні гамазеї, фабричний інвентарь і окремі частини тих фабрик і заводів, до яких вони були приписані. Після цього, заробивши в такий спосіб „грубу копійку“ оці спекулянти прийняли на себе функції всяких „постачателів“ і нині являються майже єдиними посередниками поміж дійсним продуцентом,—селом і споживачами—совіцькими установами та містом. Оця кляса своєю безоглядною спекуляцією головню і спричиняється до такого все прогресуючого упадку совіцької валюти.

Остання, четверта частина робітництва працює й нині на заводах. Але, що то за праця. Заводам завжди бракує або сировців, або палива й сировців, або в додаток, заводи ці стоять без машин. Багато є тепер на Україні й таких фабрично-заводських підприємств, що складаються буквально з голих стін — без усього інвентарю...

Ця остання частина робітництва, по своїй кількості дуже нечисленна. Приміром, на заводах Південно-Російському або Гретера у Києві, замість тисячі робітників, яка кількість працювала на кожному з них, нині фактично працює 60—70 душ...

Інші галузі української промисловости, як наприклад керамічна, шкляна, гончарська, будівельних матеріалів і др. припинили своє існування ще на початку революції. Велетенська сільсько-господарська промисловість, як гуральництво, броварство — не існує. Натомість по всій Україні поширилася хатня викурка спирту (самогону) і... совіцький спекулянт на цій специфічній галузі промисловости добре набиває собі кешеню...

Тяжка сучасність.

Тим більш сумна вона, що відродження її не починається сьогоднішнім днем... Поки що, обставини складаються сприятливо для руйнуючих містерій конаючого большевизму і в даний мент ми не годні встановити кінцеві віхи тої руйни від яких можна було б розпочати відродження української господарки...

Але ми можемо робити підсумки тому що сталося і підводити міцний ґрунт для майбутнього.

Оце єсть наша перша мета...

Крок за кроком, поступово й помалу буде відновлюватися українська господарка. Вказувати і доводити раціональну послідовність цієї економічної відбудови в ім'я незалежності нашого народнього господарства і на добро народу нашому — єсть наша друга мета.

Роскриваючи економічні перспективи, спонукати творчі елементи української нації до закріплення за собою певних



позицій в економічному житті повставшої до самостійного й незалежного існування У. Н. Р., і тим самим допомогти створенню сприятливого співвідношення сил між народом українським, з його особливими економічними інтересами та інтернаціональним капіталом, що має бути закликаний до оплодотворення своєю ініціативністю наших природніх скарбів—ось наша третя мета.

Є шляхи до погодження інтересів народніх мас з інтересами ініціативного капіталу...

І цей шлях, розумного державного компромісу, добрих, не шалених, але певних прибутків для ініціаторів з одного боку, та економічних вигод для народніх мас, для цілої нації—з другого, ми постараємося накреслити в міру сил наших на шпальтах „Економічних Збірників“.

Після невдалих спроб капіталу мати діло з „білими“ генералами, ми закликаємо ініціативний капітал стати на новий шлях — порозуміння з народом, з нацією на ґрунті щирого співділання, відбудови ладу та правопорядку і застереження обопільних правдивих інтересів.

РЕДАКЦІЯ.

---



# Проблема палива і транспорту на Україні.

## I

### ПРОБЛЕМА ТВЕРДОГО МІНЕРАЛЬНОГО ПАЛИВА.

В принципі, на самостійне державне життя можуть претендувати ті народи, країни котрих вже в сучаснім стані їхньої господарки, або після деяких близькосяглих поступовань є здатними самозабезпечити себе всім потрібним для держави й державного життя. Але в сучасних міжнародніх взаємовідносинах не всі держави, навіть уже давно існуючі спроможні досягнути такого ідеального стану державної господарки. Одні держави мають широко розвинену хліборобську, сільсько-господарську культуру й сільсько-господарську промисловість, (напр. Угорщина, Румунія), другі — своїм хліборобським промислом, навіть при інтензивних формах господарювання, нездатні забезпечити потрібною кількістю збіжжів і сільсько-господарських продуктів, навіть своє власне населення; тоді вони інтенсіфікують свою фабрично-заводську промисловість (наприклад: Чехія, Австрія, Німеччина) і на продукти своєї індустріальної промисловости вимінюють (докуповують) потрібну кількість збіжжя і сільсько-господарських продуктів у країн зі збільшеною продукцією цих предметів. Або такі країни, з надмірно густим населенням—метрополії — підпорядковують під себе кольонії де небудь в Азії, Африці або в Америці і звідти постачають собі невистарчаючу кількість продуктів першої потреби (напр. Англія, Німеччина до війни, Голяндія, Франція, Португалія і т. п., — більшість Західно-Європейських країн).

Питання про те, оскільки Україна забезпечена всіма господарськими засобами для свого державного, самостійного існування, порушувалось, починаючи вже з року 1917, ріжно і многократно освітлювалося зо всіх боків і легко й докладно доводилося і в зах. европ., і в українській пресі, і не варто булоби зайвий раз наводити те саме. Хіба до речі буде згадати тут хоча-б той єдиний доказ, що не дарма ж, і бувший царський уряд Росії, і росіяне після революційних толків від большевиків і ріжного гатунку демократів до російських монархістів, майже поголовно є безпросвітними „єдинонеділимцями“ і головною підставою для такої своєї впертости

виставляють тезу, що Росія без України існувати не може\*).

Не буду також зайвий раз оперувати тут давно відомими аксіомати, що Україна (9 бувших російських губерній) продукуючи в нормальні довійськові роки пересічно (1909--1913 р.) до 1.131.776 тисяч пудів шости основних хлібів (пшениці, жита, ячменю, вівса, гречки й проса), давала що року пересічно), 339.915 тис. пуд. лишків себ-то 30% своєї продукції, при безмежних можливостях в розумінню збільшення цього відсотка на ближче майбутнє, бо українській хлібороб дуже швидко засвоював здобутки всесвітньої хліборобської техніки і швидким темпом наближався до культур інтенсивних.

Також — і скотарство, і бічні фабрично-заводські галузі, котрі тісно звязані з скотарством...

Помину українське цукроварство, яке складало 84—87%, від ціло-російської продукції і українську гірничу та металургічну промисловости, які в довійськові часи були поставлені на європейський взірець і нічим не відріжнялися від зразкових копалень та гут Зах. Європи, а в де-чому (особливо у використанню здобутків поступу техніки) залишали їх позаду. Нині, через кумунальні експерименти все це знівечено, але може бути і буде швидко відбудовано й орухомлено...

Рівнож не зупинюся і на де-яких „нових“ галузях української промисловости, які виникли уже під час війни, швидко укорінилися, а нині також підрізані большевицькою системою господарювання; я маю на увазі хемичну промисловість, яка виникла на півдні України почасті для зужиткування бічних продуктів коксовальної промисловости, а почасті як окрема „велика хемична промисловість“...

Все це було і при певних зусиллях, через якийсь час, коли нормальні економічні стосунки відновляться, знову повстане і пишно розвиватиметься... З цього боку Україна має всі належні чинники для свого самостійного державного існування. Україна є країною переважно хліборобською з продукцією значної кількості збіжєвих лишків. Надра України містять в собі всілякі мінеральні багатства на котрих повстала і в дальшому буде пишно розвиватися її фабрично-заводська промисловість. В якій би мірі, яким би швидким темпом не розвивалася фабрично-заводська промисловість України, її фабрично-заводське населення буде завжди забезпечено споживчими середниками, а фабрики й заводи — сирівцями на яких вони повстали або повстануть. Інше справа стоїть з паливом...

Камінний вугіль — основа всякої промисловости, „чорний хліб“ промисловости. Україна володіє більшою частиною знаменитого „Донбасу“ — Донецького камінно-вугільного водозбору, площа якого коло 20.000 кв. верстов і котрий ле-

\*) Це не є вірно: дивись мою розвідку — „Україна й Росія“, присвячену темі: оскільки Росія свобідно може обійтись без України!.. „Укр. Трибуна“ 1921. № 138, 140 і 142.

жить в трихкутнику, де сходяться: дві українські губернії (Катеринославська й Харківська) і Область Війська Донського. Геологи обрахували запаси каміного вугілля цього водозбору в кількості 3.374.000 мільйонів пудів; з тої кількості — 33% камінне вугілля різних гатунків, а решта 67% антрацити...

Максимальна продукція „Донбасу“ відноситься до 1916 року і досягала 1.752 мільйонів пудів. Загальна площа всіх розробок в 1914 році досягла 213.629 десятин, що складало 13% всієї вугленосної поверхні. В цей час працювало 535 копалень, теоретична продукційна здібність котрих (в 1914 році) була 2.183 мільйонів пудів, а % використання = 73%. Нормальний поділ здобичи вугілля по сортах виявляється під цей час в такому відсотковому вигляді:

полумяних вуглів здобувалося —	18,4%	о	від	всієї	річної	здобичи
газових . . . . .	5,6	”	”	”	”	”
ковальських . . . . .	8,0	”	”	”	”	”
кокових . . . . .	47,1	”	”	”	”	”
тощих . . . . .	2,9	”	”	”	”	”
антрацитів . . . . .	18,0	”	”	”	”	”

Таким робом „тлустих“ або „курних“ вуглів видобувалося 79% (а запас їх в нетрях складав тільки 35%). „Тощих“ вуглів та антрацитів видобувалося 21% (а запас їх в нетрях = 65%). До „тлустих“ вуглів відносяться найбільш цінні, так звані металургічні або коксові вуглі, без котрих при сучаснім стані техніки не може бути проваджено виплавку човуну в домених пічах. На наше щастя майже всі вони залягають в межах української території, але з ними і до війни, і, особливо під час війни, поводилися просто дикунським способом, вживали це вартісне вугілля у паровичнях фабрик, для опалу мешкань, для залізниць і т. п., в той час коли здобутки тодішньої техніки уже давали безліч засобів для широкого використання у фабричних паровичнях „тощих“ вуглів і антрацитів...

Прод. камін. вуг. в Донбасу 1913 р. винос. в розм.	1.561 м. п.
1916 „ „ „	1.752 „ „
1917 „ „ „	1.500 „ „
1918 „ „ „	400 „ „
1920 „ „ „	275 „ „
1921 „ „ „	186 „ „

(1921 в січні—лютому—березні здобуто в Донбасі 86.600 м. п. в квітні—55 м. п. в травні—27; Червні—18; Разом за перше півріччя 1921 року—186 мільйонів пудів. (по плану мало бути) 320 м. п.)

З Донбасу приходять дуже кепські відомости... Голод, відсутність технічних засобів, дезорганізація адміністративного апарату, й транспорту—розганяють рештки робітників і все нові й нові копальні або заливаються водою, або

занепадають і робляться нездатними до технічного їх використання...

Між тим, в майбутньому, коли Українську Самостійну Державність буде здійснено, ми не можемо рахувати на такий сприятливий для нас збіг обставин, коли-б цілий Донбас припав-би на нашу користь. Політично-державний кордон певно якимсь переріже Донбас на дві частини з котрих на долю України припаде значно більша частина... Ще за часів гетьмана Скоропадського, коли в 1918 році велися переговори поміж Україною і Московщиною, що до розподілу Донбасу існувало два варіанти: перший, коли політичний кордон було-б проведено маханично по кордону Катеринославської губернії; другий—коли до України булоб прилучено Таганрозьську округу, що більш відповідало-би нашим етнографічним межах і національним вимогам. По першому варіанту в межах України був-би весь вугільний район (за виключенням двох округ: Мушкетово-Макіївської і Білоколитвенської), та лише невеличка частина антрацитового району (Петросеньки). Решта антрацитового району відходила-б до Росії. По другому варіанту до України мав-би одійти увесь Донбас за винятком Білоколитвенської вугільної і Грушевсько-Власівської антрацітової округ. Середня пересічна за п'ятиріччя 1913 — 1917 продукція української частини вугільного водозбору складає: по першому варіанту — 63% загальної продукції, а власне 1.020.000 тисяч пудів, а по другому — 94% з пересічною річною продукцією 1.528.000 тич. п.

В числах ці можливості виказуються в такий спосіб (пересічно за 1913—17 роки):

Цілий Донбас, загальна продукція	1.317	міль. п. кам. вуг.	і	350	міль. п. антрац.
Перший варіант	1.013	„	„	7	„
Другий „	1.248	„	„	248	„

Тепер припустимо, для прикладу, такий стан: Україна є державою самостійною і господарка її—на стані початку світової війни (рік 1915), продукція Української частини Донбасу поділеного не по першому і не по другому варіанту, а по якомусь межумочному, з річною продукцією кругло в 1.300 мільонів пудів вугілля і антраціту (разом). Тоді баланс витрат цієї продукції склався-б згідно дійсних потреб окремих галузів нашої господарки з таких пактів:

на українські залізниці державні і приватні	400	міль. пуд.	300%
на українську металургічну промисловість	300	„	23 „
„ „ цукрову	60	„	5 „
„ „ всяку іншу	200	„	15 „
„ „ пароплавство приватне і державне	40	„	3 „
„ хатні потреби	50	„	4 „
споживалося-б самими копальнями	250	„	20 „

Разом . . . 1.300 міль. пудів.

‘Таким робом в нормальних умовах нашого економічно-господарського життя на експорт, на поширення власного вживання зостається дрібязок або, в гіршому випадкові,—зовсім нічого!...

І в цьому нічого дивного немає. Донбас до війни обслуговував майже виключно Україну і лише почасти сумежні російські округи (Ростов, Воронеж, Москву, з позаукраїнських залізниць до війни вугіль з Донбасу споживали залізниці (для 1914 р.): Олександрівська—3,6<sup>0/0</sup>; Миколаївська—2,6<sup>0/0</sup>; Риго-Орловська—2,6<sup>0/0</sup>, а разом—8,8<sup>0/0</sup> від загального споживання вугілля всіма залізницями, яке в 1914 році виносило для Донбасу коло 347 міл. пудів, в 1915 році—438, а в 1916 році—593 міл. пуд. Петроградська й північна округа (залізниці й промисловість) діставали вугіль з Англії (для 1913 р. довів кордіфу з Англії виключно для російських залізниць—61,6 міл. пудів, а в 1914—75,1 міл. пуд. Всього-ж з закордону щорічно привозилося до Росії до 500 міл. пудів річно— Московська й Приволжська округи (залізниці, промисловість і пароплавство) йшли переважно на плинному паливі яке Каспійським морем і Волгою доставлялося з Кавказу. Лише в часи війни камінний вугіль з Донбасу гнали до Петрограду і його районів і тим самим спричинялися до руйнування залізнодорожного транспорту.

Для гірської сучасности наведене вище припущення є ілюзія!.. Але ця ілюзія легко могла-би стати дійсністю, коли-б Україна не була втягнена в полосу ультра-соціальної революції. Дійсність показує лише саме гірше... А перше півріччя 1922 року очевидно готовить нам цілковитий занепад Донбасу. Вже й нині працюють майже виключно так звані „крестьянські шахти“ себ-то кустарна промисловість. Всі більші копальні оборудовані по європейських зразках, залляні водою та зруйновані. Нині голод, а на зиму й холод (яка іронія долі—це на вуглі, в найбагатшій вугільній районі!..) розгонять рештки робітників і Донбас, яким по справедливости пишалася Україна і Росія фактично припинить на якийсь час промислове існування.

А за тим—лише систематичними економічними й адміністративними заходами, вслід за відбудовою також цілком знищеного транспорту, можна буде поступово й пляново відбудувати оце „золоте дно України“—Донбас.

А скільки років потрібно буде для того, щоби продукція Українського Донбасу відповідала кількості виробу 1916 р.?.. А з якого менту розпочнеться оця відбудова?.. Тож ми мріємо що зима 1921—22 року буде при всяких ауспіціях—поворотним пунктом до оздоровлеоня країни!.. Ну, а як наші розрахунки на зиму 1921—22 так само не виправдуються як

і всі попередні?... А як все це й справдиться, то як і чим ми будемо задовольняти ту мінімальну потребу в паливі яка конче виникне для переведення хоч би якоїсь творчої праці і за чий рахунок і якими засобами буде відбудовуватися „Донбас“? Оці питання тяжкі для розрішення і складні для переведення їх в дійсність повстають у всій своїй широчині уже тепер...

Дарма було-б перекладати оцей тягар на український ліс: Ліси на Україні ще в 1913 році склали лише  $\frac{1}{10}$  всієї території. На одну душу населення припадає ледві  $\frac{1}{8}$  десятини лісу. В наслідок революції і останніх війн лісова північна частина Волині ввійшла від України. Багато лісів знищено від залізниць та річок і—звичайними засобами довозки його, кіньми—справи не буде залагоджено. А інші засоби не зараз будуть до наших послуг. Та й мало цього лісу і берігти його треба, бо ліс на Україні—одно з найдорожчих наших багатств! Тим більше, що наші великі центри, як Київ, Катеринослав, Херсон, а рівнож і Донбас використовували здавна ліс з верховин Дніпра та його прирічок, з Білоруси (губернії Минська Могилівська і Вітебська).

Рівнож не велику ролю в сучасних обставинах можуть відограти другорядні сорти палива, як торф і бурий вугіль. Торф і бурий вугіль не витримують далекого транспорту і можуть лише бути використані як „місцеве“ паливо...

А паливо буде потрібне уже в перші моменти нашого відбудовання... І чим далі все більші і більші кількості... і для залізниць, і для зголоднілих міст, і для промисловости... Без палива не буде відбудови. Хіба купити... Але за яку ціну? Де дістати кошти?... А коли б кошти і знайшлися, то виникає нове складне питання — де і у кого купити оце цінне для нас паливо?!

Всесвітня продукція камінного вугіля за останне десятиріччя визначалася в таких межах:

в 1910 — 70.760 міл. пуд.	1915 — 72.590 міл. пуд.
„ 1911 — 72.529 „ „	1916 — 77.470 „ „
„ 1912 — 76.189 „ „	1917 — 81.496 „ „
„ 1913 — 81.801 „ „	1918 — 81.252 „ „
„ 1914 — 73.688 „ „	1919 — 71.370 „ „



В 1920 році, по підрахунках Хувера — всесвітня продукція складає 75% від продукції 1918 р. \*) Оцю табличку цікаво розшифрувати; роки 1911, 1915 і 1919 мають майже однакову продукцію; се роки: перед і довійськовий, кінець першого періоду війни та перший рік нормального життя. Далі 1913, 1917 і 1918 теж саме; себ - то останній мирний рік і роки закінчення війни, себ-то надзвичайного всесвітнього напруження коли увесь світ підлягав льозунгові: „все для війни“!.. Потім, вже з кінця 1918 року, оце продукційне напруження спадає; воно сильно спало для 1919 року; в 1920 році ще далі спало; в 1921-му, спад для де-яких країн (Англія, Росія) продовжується, а всесвітній підсумок навряд чи буде відрізнятися від попереднього року.

Чи це єсть наслідком реакції, втоми продукційних органів, чи якісь другі причини, більш глибокі, викликають отаке спинення прогресу продукування, найпотрібнішої, здавалосяб, після хліба речі — „чорного хліба промисловости“?

Зрозуміло, що й ці причини мають свій вплив на зменшення всесвітньої продукції камінного вугілля. Але не в остаточному ступні. Про справжні причини--буде йти розмова далі.

Тепер до речі буде оглянути продукційні можливости кожної країни й пошукати серед них тих наших можливих контрагентів, у котрих ми на початку економічного відродження України зможемо купувати для задоволення її потреб камінний вугіль.

Довійськова всесвітня продукція каменного вугілля (в 1913 році) поділялася так:

П. А. С. Штати	— 31.261	міл. пуд. або 38,6%	всесвітн. продукції.
Англія . . . . .	17.820	„ „ „	22,0 „ „ „
Німеччина . . . . .	17.032	„ „ „	21,2 „ „ „
Австрія . . . . .	3.120	„ „ „	3,8 „ „ „
Франція . . . . .	2.450	„ „ „	3,0 „ „ „
Україна і Росія . . . . .	2.196	„ „ „	2,7 „ „ „
Бельгія . . . . .	1.396	„ „ „	1,7 „ „ „

\*) Десятиріччя 1911—1920 років, у відношенню до становища всесвітньої господарки може бути поділено на чотири періоди: перший довійськовий 1911 — 1914 роки; другий 1914 — 1915 (перший період війни, коли майже вся Європа і вся б. Росія одностайно приходили до висновку що світова війна буде короткотермінова) третій 1916 — 1918 (роки виявлення з боку держав „Згоди Центральних Держав“ максимуму ініціативности в напрямку осягнення перемоги), і, четвертий 1919 — 1920 роки — після-військовий період ліквідації надзвичайних економічних заходів, які, з огляду на зріст апетиту переможців, показалися для сучасних економічних взаємовідносин зайвими й непридатними.

Америка від нас далеко. Вугіль не видержить, такого довгого шляху бо нині, після тяжкої по наслідках підводної війни, коли німецькі підводні човни знищили 14 мільонів тон торговельної фльоти Держав Згоди \*) фрахти на морські перевозки піднялися до нечуваних розмірів.

Окрім того продукція камінного вугілля в П. А. С. Штатах, яка в 1913 р. складалася з 31.266 міль. пудів, в 1918 році досягла розмірів 37.515 міль. пуд., а в 1919 році зменшилася до 30.134 міль. пудів, менше ніж в 1913 році на 3.7 проц.

До війни Англія була всесвітнім доставщиком камінного вугля всім країнам, які його потребували. В 1913 році Англія видавала на експорт 30 проц. від своєї річної продукції, а власне 5.310 міль. пудів. З тої кількості Росія споживала приблизно 500 міль. пуд. Решта вугіля споживалася головне всесвітнім торговельним флотом з англійських вугільних станцій, які Англія старанно розкидала по всіх морських шляхах всесвіту і завдяки тому що в її розпорядимости була наймогутніша торговельна фльота (44,4 проц. всесвітнього тону до війни), справно постачала оці станції своїм кордіфом \*\*).

Але продукція 1913 року для Англії була „рекордом“. Починаючи з 1914 року продукція вугілля в Англії безупинно подає:

В 1913 році в Англії було здобуто	17.820	міль.	пудів.
„ 1914 „ „ „ „ „	16.165	„	„
„ 1915 „ „ „ „ „	15.433	„	„
„ 1916 „ „ „ „ „	15.616	„	„
„ 1917 „ „ „ „ „	15.128	„	„
„ 1918 „ „ „ „ „	13.847	„	„
„ 1919 „ „ „ „ „	13.908	„	„
„ 1920 „ „ „ „ „	13.900	„	„

а в 1921, — завдяки затяжному страйкові й того менше... Коли Англія в 1913 році видавала на експорт 5.310 міль. пудів, то в 1914 році вона могла видати лише 2.135 міль. пудів, а в 1920 лише 1.464 міль. пуд. Очевидно, що даток для експорту в біжучому 1921 році буде ще менший. Причини до цього з'явища подвійні: перша категорія — впливає з тих економіч-

\*) На початку війни торговельна фльота Англії та її колоній складалася з 12440 тисяч тон; Німеччини—3,096, т. тонн, Америки—1,195 т. тон і Франції—1,098 т. тон.

\*\*) Оця політика „вугільних станцій привела до таких наслідків: жадність пароплав не міг обійтися без англійського вугілля. Окрім того це давало спроможність для англійської фльоти установлювати найдешевший тариф, особливо в напрямку метрополії, бо од метрополії до вугільних станцій англійський пароплав завжди мав сталій груз — вугіль. Найнижчі-ж фрахти в напрямку англійських портів сприяли тому, що більша частина всесвітньої торгівлі направлялася переважно „до“, або „через“ англійські торговельні центри. Фрахт за оці перевозки для англії був: „невбачаємий експорт“.

них стосунків, які повстали в самій Англії. Вони безсумнівно мають зв'язок з соціалістичною російською революцією; цих причин ми виявляти тут не беремося. Друга категорія причин полягає в тих здобутках техніки, які вдалося за останнє десятиріччя досягнути в галузях експлуатації плинного палива. До виявлення цих причин ми повернемося в другій частині нашої розвідки.

Мені не доводиться зупинятися тут більш докладно на тих надмірних зусиллях, які нині виявляються з боку Франції та Бельгії для відновлення своїх каміновугільних підприємств, зруйнованих і підупавших під час останньої світової війни, котра довгий час переводилася по вугляних теренах цих країн. Для улекшення своїх дальших висновків я коротко зупинюся на продукції нових і старих провінцій Сербії за 1913 довійськовий рік в порівнянні з першим після військовим 1919 роком.

В Старій Сербії в 1913 р.

було здобуто . . .	311.365 тон*)	а в 1919 р.	103.730 тон
„ Боснії-Герцоговині . . .	800.000 „	„	674.930 „
„ Кroatії-Славонії . . .	205.000 „	„	251.293 „
„ Словенії . . . . .	1.471.067 „	„	1.153.338 „
„ Баранії . . . . .	700.000 „	„	310.767 „
<hr/>			
В ціл. Кор. Ю.-Слав.: . . .	3.487.432 „	„	2.494.058 „

Приблизно таке-ж саме поступовання за останні десять років констатується і для Німеччини. Хіба лише з тією різницею, що нині Німеччина швидким темпом оправляється від всіх своїх попередніх військових поразок і зв'язаного з ними економічного підупадку, і можна сподіватися, швидким темпом піде по шляху збільшення своєї вугільної продукції.

Для 1910 р.	237.350 тис. тон	Для 1916 р.	277.062 тис. тон
„ 1911 „	250.298 „	„ 1917 „	284.049 „
„ 1912 „	278.500 „	„ 1918 „	284.711 „
„ 1913 „	298.392 „	„ 1919 „	229.736 „
„ 1914 „	266.240 „	в першій половині	
„ 1915 „	257.048 „	1920 р.	біля 125.355 „

Очевидно для Німеччини зараз ходить лише про знесення окупації в прирейнській окрузі й вирішення Горішньо-Шлезького питання...

Польща до сього часу стало володіла бувшим Домбровським каміновугільним районом, котрий видавав в 1913 р. під російським пануванням 426,8 мільйонів пудів камінного вугілля; далі—частиною того-ж району, який відійшов до Польщі від б. Австрії (Тешин) і крім того, в останні часи, рішен-

\*) Тонна = 61,05 пуда.

ням Найвищої Ради до Польщі прилучено значну частину Горішнього Шлезку, в складі 59 копалень камінного вугілля з продукцією 23,8 міл. тон річно з 128.403 робітниками. Все вкупі, при інтенсифікації камінновугільних розробок може видавати щорічно 1500—2000 мільйонів пудів камінного вугілля. Таким робом, Польща може зайняти по своїй здобичі камінного вугілля шосте місце серед держав всесвіту і видавати 2—2,5 % всесвітньої продукції камінного вугілля, що цілковито забезпечить її внутрішні потреби і даватиме значний лишок для експорту.

Зі всього вищенаведеного випливають два висновки: перший, який має суто-українське значіння; другий—загально-світове:

I) Україна знищена війною і революцією. Її господарка і транспорт вимагають повільної, радикальної відбудови, яка може відбутися лише при сталій допомозі зовні. В першу чергу має бути відбудовано транспорт. Для цього першого періоду відбудови потрібно винайти сталі і регулярне постачання країни паливом і в першу чергу камінним вуглем і нафтовими дериватами. Природним поставщиком Україні камінного вугілля має бути близький Захід: Польща і Німеччина. Тому всі пляни економічної, а разом з тим і державної відбудови мусять мати своєю передумовою — забезпечення Українського транспорту і найпотрібнішої промисловости— до відбудови Донбасу—закордонним вуглем.

II) У всіх державах всесвіту, починаючи з кінця всесвітньої війни, ми констатуємо зниження камінновугільної продукції. При чому одні країни, як Німеччина, уже відходять від цього кризису, другі, а серед них особливо Англія, відзначають дальше поглиблення такого зменшення і зниження камінновугільної продукції, причини яких є глибокі й затяжні. Серед цих причин найголовніші: 1) розстройство залізнодорожного транспорту, а разом з тим і функцій постачання, 2) зниження продуктивности праці робітника, як наслідок глибоких соціальних заворушень, які повстали по всій Європі і з особливою силою — на Сході Європи, 3) нестача робочих рук і 4) егоїстична політика переможців в світовій війні.

Під час війни у всесвітньому господарстві намітилося дві економічних течії: а) економічний націоналізм і б) економічний інтернаціоналізм. Обидві вони стали до послуг воюючих сторін. В інтересах державної оборони всі країни під примусом обставин стали на шлях розумного державного протекціонізму. Навіть Англія, до того — країна вільної торгівлі, скорилася на час війни розумним вимогам політики „економічного націоналізму і в широких рямцях

приступила до відкриття і закладення в самій країні, на кошти державної скарбниці, нових підприємств, необхідних для завдань оборони й економічної незалежності держави. Завдяки такій політиці на Україні, заходами російського уряду, виникли під час війни нові галузі промисловости, наприклад хемична і вибухових виробів. З другого боку, в ім'я інтересів Держави й конечної перемоги, виходячи з принципу державного інтернаціоналізму, виникли під час тої-ж війни міжнародні організації для розподілу поміж окремими союзними державами всякого потрібного для оборони і життя країни сирівців, тоннажу, фінансових кредитів, збіжжя, жирів, цукру, нітратів (вибухових річей), нафти й нафтових дериватів і т. п. прояви міжнародньої економічної солідарности, що єдине дало конечну спроможність Державам Згоди одержати рішучу перемогу над Німеччиною.

Безсумнівно, що в основу політики „економічного інтернаціоналізму“ лягли де-які пункти з соціяльних програм. Рівнож безсумнівно, що при обговоренню різних програм ліквідації війни, в основу знаменитих „14“ пактів Вільсона увійшли практичні здобутки, досягнені політикою „економічного інтернаціоналізму“ і що в протилежність останньому, в основу Версальського договору, котрим в 1918 році закінчилася всесвітня війна, було покладено політику „економічного націоналізму“ в найгіршому значінню цього розуміння.

Версальський мир, по словах Кейнса \*) „замість організації світового хазяйства, проводить його дальший роздріб, руйнує міжнародню економічну солідарність, вводить принципи перманентної економічної війни і тим самим нищить підстави для економічної в дбудови Європи“...

І дійсно, ми констатуємо, що всі здобутки „економічного інтернаціоналізму“, який себе так гарно зарекомендував під час війни, нині касуються. Держави в економічному відношенню повинні справлятися власними силами; а більш кволі з них, по волі стають „угноїнням“ для більш сильних. Торжествує політика „економічного націоналізму“, але тільки в егоїстичному значінню цього розуміння. Ніякі заклики компетентних інтернаціональних нарад, як напр.: „Вища Економічна Рада“ і „Брюсельська Фінансова Конференція“, направлені до зміцнення міжнародньої економічної солідарности та до фінансово-економічної підтримки тих країн, які найбільше постраждали від руйнуючих наслідків в всесвітньої війни та революції—не годні нині звернути на себе увагу тих, хто війною досягнув „реванш“ і почуває себе в силі на свою власну користь використати всі здобутки „переможця“...

Отакій сумний прогноз впливає на долю молодих дер-

жав на початку їхнього молодого держарного життя. Лише єдина надія—надія на свої власні сили, лише єдина орієнтація—на свій нарід... і ніякої підтримки з боку більш сильних, хіба на підставі „особистої“ і „особливої“ їх заінтересованности.

Але повернемося знову до теми .нашої розвідки, до „ближчих проблем палива на Україні“. Я навмисне в цьому розділі не зачіплював плинного палива для того, щоби „проблему нафти“ для України і для всесвіту розглянути в окремому розділі в такому обсягові, в якому вона нині повстала перед цілим всесвітом...

---

## Проблема плинного палива.

В кінці минулого XIX сторіччя і на початку XX-го часо-во надавали новому XX сторіччю назву — „вік електрики“. Та минуло вже двадцять років нового сторіччя і є вже досить доказів, що минулу епоху, поки що не час звязувати з віком „електрики“.

Правда, наука за цей час зробила величезний поступ: сильно розвинулися галузі сильних і слабих токів, всяке промислове визискування електричної енергії і т. п. набрало широких розмірів. Але для того, щоби цю епоху звязувати з віком „електрики“, людність справедливо очікує якогось зразливого поступу якихось особливих блискучих винаходів з галузі електротехніки, які-б заслонили собою решту проявів поступу в прикладних галузях сучасної техніки. Безсумнівно, в тиші лябораторій та наукових кабінетів підготовляється такий переворот... бо перспективи електротехнічної науки безмежні. Коли за XIX сторіччям, по справедливості залишають назву „сторіччя парової машини“, для першої півверти біжучого XX сторіччя сама напрохується справедлива назва: „сторіччя нафти“, або „плинного палива“, або „моторів внутрішнього згорання“ (Дізель-моторів). Хоча винахід моторів внутрішнього згорання і мав місце в кінці XIX сторіччя, але широке росповсюдження їх в промисловості відноситься до початку XX сторіччя, а ту „революцію“ яку ці мотори зробили у всіх галузях промисловости, може бути порівняно з революцією, яку в свій час зробили винаходи компасу, пороху, або парової машини.

Відомий російський вчений, професор Д. І. Менделеев, ще в 80-х роках минулого XIX сторіччя почасти інтуїтивно, а почасти на підставі наукового аналізу передбачив величезне значіння нафти, як палива або джерела моторної сили.

В останні часи з'явилася на французській мові дуже ін-тересна книга присвячена „нафті“, автором якої є Francis Delaisi.) Хоча ця книга має своєю метою деякі спеціальні завдання полемичного характеру, але вона також виділяє сучасне політичне й економічне значіння плинного палива та його дериватів, що об'єднується спільною назвою „нафта“, в сучаснім всесвітнім господарстві.

) La Patrole. Paris 1921. 156.

Плинне паливо (нафта) має величезну перевагу перед іншими сортами палива тим, що вона з одного боку має найвищий теплотворний коефіцієнт (\*\*\*) на 30 — 60 проц. більший супроти коефіцієнту ліпших сортів камінного вугілля, і тому вимагає відносно меншого місця для переховування, а з другого — воно вигідніше й дешевше при транспорті нафти на далечінь, особливо завдяки можливості користуватися цистернами, нафтоналивними пароплавами й нафтопроводами. Завдяки оцим своїм особливостям, а також і тому, що при певних технічних умовах нафтове паливо дає бездимне згорання, останнє знаходить собі все ширше й ширше пристосування в пароплавстві. Військова фльота всіх держав, а за нею і торговельна, особливо з практики останньої війни, примушені були переходити на плинне паливо, бо присутність на морі бистрохідного пароплава, котрий опалювався камінним вугіллям і випускав із своїх димарів стовпи чорно-чорного диму — легко і здалека зясовувалася і сторожевими постами й підводними човнами.

З сирової нафти (ропа), шляхом дестіляції здобувають багато дериватів дуже цінних для техніки і для промисливості. Чотири з цих дериватів мають особливе значіння, а саме: бензина, гас, шмари та нафтові лишки (мазут). Здобування сирової нафти вимагає значно менших зусиль як технічних так і м'язових аніж здобування камінного вугілля, а тому й дешевше.

Швидкий розвій автомобільної техніки, як засобу для транспорту, моторної сили (трактори в сільському господарстві), та успіхи повітроплавства, все збільшують попит на бензину в розмірах нині вже більших за його продукцію. Для ілюстрації досить згадати, що вживання бензини на фронті Держав Згоди (на французькому фронті) під час великих боїв доходило до 12.000 тон денно.

Другий дериват гас — ще надовго буде джерелом освітлення в будівлях на провінції, куди доступ електричного освітлення затримався війною. Поруч із сим, розвій техніки будування моторів внутрішнього згорання поставив для використання всіх дериватів нафти від сирової ропи до мазуту — безмежні перспективи.

Третій дериват — шмари різної удільної ваги й ріжників від неї залежних властивостей — вживається для шмарування ріжних машин, моторів, (власне тих частин в машинах, котрі при ході машини труться і без шмаровидла скоро зношувалися-б і грілися-б. Ці шмари, в залежності від їх призначення випускаються з нафтоперегонних заводів під ріжними марками, — а в залежності від їх дійсної придатности для

\*\*) Рахують, що один пуд нафти по своїй теплотворности є рівним 1,5 пудам кам. вугля, (пересічної теплотворности в 7.000 калорій), 3,20 пуда торфу, 3,30 пуд. звичайних дров і 3,75 пуда соломи, тирси, кізяка, хмизу і т. п.



техніки, — сильно різняться в цінах. Вживання шмар і ступінь їх фабричної підготовки (рафініровка) зростають поруч із поступом техніки. Край зросту цього вживання — є також безмежним.

Четвертий з головних дериватів — є нафтові лишки, або мазут. Це та решта, що залишається після одбору більш цінних дериватів, як бензина, гас і шмари. Мазут — тяжкий плин неусталеного хемичного складу, який так само, як і сирова не дестильована нафта (ропа), йде як плинне паливо на фабрики, заводи і на пароплави.

Цілком зрозуміло, що зріст продукції, а поруч з цим і зріст вживання нафтових дериватів довгий час зоставався повільним. Всесвітне споживання нафти в 1880 році виносило 3.897.000 тон. В 1900 році воно досягає 19.570.000 тон. А після цього, всесвітне споживання нафти та її дериватів, в наслідок широкого розповсюдження моторів внутрішнього згорання у всіх галузях промисловости й сільського господарства; швидкого розвою техніки будівлі автомобілів, аеропланів, та через значний зріст споживання нафти як плинного палива в топках парових казанів і для опалу фабричних пічей, — в 1919 році — скочило аж до 78.059.630 тон.

Таким робом, в перший з цих двох періодів розвитку нафтової продукції, приблизно до кінця XIX сторіччя, вживання нафти обмежувалося переважно використанням її деривата — гасу для цілей освітлення. В другий період — всі деривати нафти споживаються майже в однаковім відношенню для самих ріжноманітних технічних і промислових цілей, а головне — для різних моторів внутрішнього згорання \*).

Протягом першого періоду нафтова промисловість являється переважно промисловістю П. А. С. Штатів, а власне треста *Standard Oil Comp.*, заснованого в 1870 році й прийнявшого на себе функції, головне, транзиту й торгівлі та лише почасти її дестилляцію і рафініровку. Останні функції покладалося переважно на дрібних клієнтів тресту. *Standard Oil Comp.* в останні роки XIX сторіччя осягнув гегемонію на весь світ, володіє значною кількістю американської фльоти пристосованої до спеціальних перевозок нафти; він є зразковою торговельною організацією, котра розкидала свої відділи й філії по всесвіту, він завязує найтісніші стосунки з багатьма фінансовими організаціями, які виконують його кредиторі до ручення, з сталевим трестом, котрий доставляє йому рури для нафтопроводів; з залізнодорожними компаніями, від котрих дістає собі льготну тарифу для транспорту своїх товарів і, в решті, починає не без успіху впливати на політику.

\*) Мотори внутр. згорання будуються і для бензину, і для гасу, і для сирової нафти.

Завдяки проти заходам американської демократії, американський уряд в 1892 році робить спробу до ліквідації тресту *Standard Oil Comp.* Тоді виникає нове *T-vo Standard Oil of New Ierscy*, яке приймає на себе обов'язки керування безліччю нових *Standard Oil'ів*, які поодкривалися замість старого в кожному штаті, і виконує функції американського нафтового тресту. Таким робом, ця наївна спроба американського уряду переведена на вимоги демократії — була безрезультатною.

В кінці 90-х років минулого сторічча, коли, в наслідок нових винаходів, якими тоді визначилася промислова техніка (дизель-мотори) зростає промислове значіння нафти і її дериватів, коли гегемонія американського нафтового тресту особливо тяжила над світовою господаркою, серед багатьох держав всесвіту зростає інтерес до нафти, а в наслідок того, робляться досліди над винайденням нових нафтових джерел. Останнє привело до одвертих суперечок поміж найбільш впливовими державами за нафтові джерела і за розподіл експльоатації всесвітніх нафтових балансів.

Англія, з її величезною камінновугільною промисловістю, з її могутньою торговельною фльою, з давніх давен володіла широко розвиненою сіткою морських вугільних станцій, розкиданих по всесвіту з таким розрахунком, щоби жадний пароплав не міг-би обійтисл без англійського вугілля. Але до того часу Англія не володіла власними нафтовими джерелами. 70<sup>0/0</sup> всесвітньої продукції нафти припадало на П. А. С. Штати, котрі, з переходом пароплавства на плинне паливо, мали взяти в свої руки в близькому майбутньому монополію постачання нафти для всесвітньої фльої. Тоді перед англійською національною промисловістю повсталла необхідність забезпечити свою парову фльою плинним паливом.

Кінчається перший період розвитку всесвітньої нафтової промисловости, коли нафта не відогравала ще остільки важливої ролі і не могла ще впливати на „незалежність“ національного господарства. Цей перший період був періодом господарювання американського нафтового тресту *Стандарт-Ойл*, котрий керував і регулював світовим нафтовим ринком.

Прогрес техніки кінця XIX сторічча, а особливо швидкі успіхи техніки автомобілізму й авіації, загальне поширення користування моторами внутрішнього сгорання, а рівнож— все зростаючий перехід пароплавства з камінного вугілля на плинне паливо, ставлять перед кожною державою справу самозабезпечення нафтовими дериватами справою існування самостійного національного господарства й забезпечення його розвитку в майбутньому. В звязку з цим, більшість „великих“ держав Європи починає старанно вишукувати нових нафтових місцезародків і прикладати всі зусілля для закріплення

їх у свою власність, або розповсюдження на них свого впливу. Звідси виникає боротьба за нафтові джерела, котра на початку велася лише економічними засобами, і головне — між трьома групами: Американською, Англійською і Німецькою. Далі ж до цієї боротьби поволі втягуються і політичні чинники, зпочатку у формі державної підтримки національним нафтовим об'єднанням (Англія, Німеччина), а потім — і в формі одвертої боротьби, рішення якої лише почасти було досягнуто зброєю.

В 1897 році засновується англійське нафтове Т-во „Шеель-Транспорт“. Воно незабаром набуває для свого користування нафтові джерела в Нідерляндській Індії, на острові Борнео, потім в 1907 році сполучається з аналогічним Голландерським Нафтовим Т-вом „Royal Dutch“, котре до того часу уже володіло значними нафтовими концесіями в Голландерській Індії на Зондських островах, мало велику транспортну й торговельну організацію, і значну клієнтуру в Азії, в Європі та досить успішно конкурувало з Американським Нафтовим Трестом Стандарт Ойл. В наслідок цього сполучення, англо-голландерський нафтовий трест перебудовується так, що всі функції промислової експлуатації нафтових джерел переймає на себе нова організація „Bataafche Petroleum“, котре володіє нафтовими місцезародками в Індії, Мексиці, Румунії, Росії (як наприклад Ротшильдів), Цейлоні, Сіамі й Північному Китаю; а функції транспорту переймає на себе друга організація, для цього спеціально заснована „Anglo-Saxon“. Самі ж старі акціонери, Т-ва „Шеель“ і „Рояль Дутш“ залишають собі лише зверхнє керування цілим англо-голландерським нафтовим трестом. Починається вже справжня боротьба за нафтову гегемонію.

Поруч із цим, англійський уряд, ніби в інтересах охорони англійського ринку й англійського морського міністерства від утисків англо-голландерського нафтового тресту, закуповує за кошти держави значну кількість акцій: 1) Т-ва „Anglo-Persian“ яке засновано було в 1909 році в наслідок поділу сфери впливу в Персії поміж Росією та Англією. В той час цьому Англо-Перському Т-ву, по бажанню англійського уряду було віддано величезні нафтові концесії в тих частинах Персії, котрі увійшли в сферу англійського впливу; 2) Т-ва „Burmah Oil“, заснованого для експлуатації нафтових джерел у Бірманії. Нафтова політика цих двох півурядових Т-в лише доповнює англофільську діяльність англо-голландерського тресту.

В дальшому поступованні дся діяльність англо-голландерського нафтового тресту направляється до того, щоби об'єднати поміж собою всіх конкурентів американського „Стандарта“, а рівнож, продовжує набувати все нові й нові

нафтові джерела в самих П. А. С. Штатах (Техас, Оклогаме), а через свого сочлена—Тво „British Controlled Oilfields“ теж напівурядове Т-во — захоплює нафтові концесії в Центральній та Південній Америці, особливо по шляху Панамського каналу (в Панамі, Венецуелі, Гватемалі, Коста-Ріко, Перу, Гвіані, Гондурасі, Тринідаті і т. п.)—з таємною метою захопити до своїх рук також і монополію постачання плинним паливом всього тонажу, який буде переходити Панамський канал. Поруч із цим Англія наспіх будує на всіх своїх вугільних станціях, розкиданих по морських і океанських шляхах нафтові резервуари і накоплює в них відповідні запаси плинного палива з упертим наміром—не випустити з своїх рук традиційної переваги своєї над морями й океанами.

Швидкий зріст німецької промисловости, до безпосередніх заслуг якої треба віднести й винахід моторів Дізеля і їх дальше технічне удосконалення, а рівнож, швидкий зріст німецької торговельної та військової фльоти, поставили перед німецьким національним торговельно-промисловими колами чергове завдання — забезпечити своє народне господарство відповідною кількістю нафтових джерел. Але Німеччина, в межах своєї держави, не мала власних нафтових місцезародків; тому довелося шукати їх назовні. Першу свою увагу ще в 1903 році Німеччина звернула, через німецький трест „Deutsche Petroleum Act. Ges., на нафтову промисловість Галичини (Т-во Східниця), Румунії (Steana Romana) і Росії (Казбек в Грозному), а потім на Америку, де в штаті „Техас“ у незалежних від стандарта нафтопромисловців, законтрактовує великі транспорти нафти.

Дальшим кроком з боку німецького капіталу на ґрунті зміцнення своїх позицій в боротьбі за забезпечення національної промисловости нафтовими джерелами, було об'єднання німецьких транспортних підприємств в одно Акц. Т-во: Deutsche Petroleum Verkaufs Gesellschaft, та організація нового нафтового Т-ва Deutsche Erdal Act. Ges., за допомогою котрих провадився дальший вплив Німеччини на всесвітню нафтову промисловість. В перших етапах свого поступовання ці заходи Німеччини зустрічають з боку англо-голендерського нафтового тресту цілковите підпертя; встановлюється єдиний англо-німецько-голендерський фронт в боротьбі проти спільного конкурента — американського нафтового тресту. Лише незадовго до початку світової війни починає виявлятися протилежність англо-німецьких інтересів в цій галузі національних господарств. Така протилежність наростає швидким темпом, особливо з того моменту, коли німецькі інженери винайшли багаті нафтові місцезародки в Месопотамії, а німецьке Т-во, яке в той час будувало Багдадську залізницю, платонично заінтересовувалося цими нафтозародками. Англійський уряд опротестував оці заміри, посилаючися на те, що

Месопотамія входить в сферу англійського політичного впливу. Наближався глибокій конфлікт..., котрий було щасливо розв'язано в той спосіб, що було покликано до життя спеціальне Т-во: „Turkish Petroleum“, основний капітал котрого було складено Англією в особі англо-голендерської групи *Royal Dutch Schel* і Німеччиною через *Dentscher Bank*.

Російська нафтова промисловість, яка по своїй продукції нафтових дериватів займала друге місце серед продуцентів всесвіту, як самостійний чинник, ніякого впливу на всесвітню нафтову політику не мала. Румунія і Галичина також відогравали пасивну ролю. Увесь вплив на всесвітню нафтову політику до війни було поділено поміж трьома групами: американською, англійською і німецькою, котрі керували всесвітнім постачанням нафти і її дериватів. Російську нафтову промисловість було поділено по між двома групами: англійською і німецькою.

Значіння нафти та її дериватів, як одного з найголовніших чинників всесвітнього економічного розвитку особливо яскраво піднесла остання війна, яка виявила цілковиту залежність військової оборони й наступу від справи постачання армій нафтовими дериватами. *H. Beranger*, в своїй книзі „*Le pétrole et la France*“ на стор. 167 каже „нафта... є одною з необхідних умов всякої стратегії, а тому й перемоги!..“

Тут до речі буде згадати, що знаменитий в історії останньої війни наступ німців на Верден було стримано лише завдяки надзвичайно швидкій перекидці французських резервів на 30.000-ох автомобілів. Далі, відомо, що Франція на початку цієї війни мала в своєму розпорядженні лише 110 грузовиків, 50 тракторів і 132 аероплянів, а в 1918 році— 70.000 грузовиків, 12.000 аероплянів, а крім того на французській території Американська і Англійська армії додатково володіли 100.000 грузовиків і 4.000 аероплянів. Споживання бензини під час великих боїв доходило до 12.000 тон денно.

Тут мусимо в кількох словах відзначити колосальні зусилля, які були вкладено державами згоди (Англією, Америкою і Францією) в організацію справи постачання свого фронту нафтовими дериватами, а головне — бензиною. Найліпше промовляти словами сенатора Беранже, з його книги *La politique de Pétrole* „де на стор. 35 він говорить“: секрет успішного розршення справи постачання нафтою ховався в тім, що ми спромоглися запрягти у віз перемоги одночасно два могутніх нафтових трестів“. І дійсно, обидва недавні конкуренти були притягнені до спільної праці: і американський і англо-голендерський трести. Було організовано спеціальний центр для розподілення нафтового постачання — *Petroleum Executive*, на чолі з спеціальною організацією“ „*Interallied Pe-*

**troleum Conference**“; завданням котрої було: — встановлення і переведення в життя єдиного керуючого пляну постачання нафтою та її деріватами армій Держав Згоди. Але ця організація, прекрасний доказ доцільности політики економічного інтернаціоналізму, розлетілася зараз же після одержання Державами Згоди на фронті рішучої перемоги. Знову в силу вступив принцип вузького, егоїстичного, жорстокого економічного націоналізму в самому гіршому розумінню і значінню цього слова.

Зараз за версальським миром відновлюється боротьба за володіння всесвітніми нафтовими багатствами між Американським і Англо-Голендерським трестами. Але, на цей раз, вся далекозорість виявилася з боку Англії. Перемога над Німеччиною передала до рук Англії всі нафтові інтереси б. німецького тресту в Румунії, Галичині, Росії, Турції й Угорщині. Рівнож, на цей термін Т-во Шеель, завдяки удачним фінансовим комбінаціям дістає до своїх рук найбільше Мексиканське нафтове Т-во „Mexican Eagle“, захоплює до своїх рук нафтові джерела в Месопотамії, Палестині і в Персії — в зоні б. російського впливу, а також починає робити розвідки нафтових джерел в Австралії. Англійський уряд віднині вже цілком одверто вступає в боротьбу за нафтові джерела і через своїх керовників заявляє, що — „промисловий розвій Англії і забезпечення панування її на морях вимагає активної участі держави в експлоатації всесвітніх нафтових багатств, а для осягнення такої мети — мають прислужитися і політичний вплив і фінансова міць самої держави.

В 1921 році нафтоналивна фльота Англії досягає 1 338 000 тон (проти 12 000 тон в 1901 році) і переганяє Америку, яка по цей час розпоряжає нафтоналивною фльо-тою в 1 328 000 тон. В той час, коли демократична Америка, устами Вільсона голосила свої 14 пактів і робила голосні експерименти до видобуття „рівного для всіх заінтересованих держав права на участь в експлоатації природних багатств і нафтоносних районів в інтересах всесвітнього господарства“, Англія доклала успішних старань до того, щоби свої інтереси в нафтовій галузі всесвітнього господарства впевнено забезпечити не тільки на теперішній час, але і на далеке майбутнє. Та й мала рацію, бо лорд Керзон, як військовий міністр Англії, в своїй промові 21/XI 1918 року заявив: „не буде перебільшеним сказати, що нафтові хвилі винесли Спільників на шлях перемоги, бо нафта і її дерівати, а особливо бензина і шмари набули величезного значіння для оборони держави“.

Останнє твердження неоднократно підкреслюється німецькими військовими авторитетами, які вбачають одною з безсумнівних причин, які спричинилися до поразки німців—

брак постачання німецької армії бензином і другими дериватами нафти. Людендорф в своїх мемуарах цьому питанню відводить велику увагу. Бажання урегулювати нафтове постачання своїх армій кинуло німців на Румунію, а Букарештський мир має підстави називатися *Brot und Petrol Frieden*. Правда, Берестейський мир відкривав німцям перспективи на можливість використання джерел російської нафти. Але ці надії не виправдалися. Було зроблено спроби і не без успіху замінити бензину бензолом (дериват з камінновугільної смоли, якої у німців було достаточо), а нафтові шмари ріжними сурогатами, але всі ці спроби в масовім постачанні грали роль паліятивів і залагодити цілої справи не могли.

Як ми вже доводили в попередньому розділі, в наслідок економічних розрухів, до яких спричинилася минула війна, зявилося значне пониження всесвітньої продукції каміного вугілля, що не тільки не припинилося з моментом закінчення війни, але продовжує і продовжуватиме знижуватися ще деякий час. Недостача твердого мінерального палива природньо перекладається на плинне мінеральне паливо, на нафту. Коли до цього додати ще цілу низку специфічних причин які (як про це вже вище згадувалося) дають особливу перевагу плинному паливу перед твердим паливом, та широкий розвиток техніки автомобілізму, авіації, будівлі тракторів, коли ліквідація (так звана демобілізація) війни викинула на службу для промислових завдань безліч автомобілів, тракторів,\*) дізель-моторів, коли в ім'я миру завдань і „охорони миру“ зростають торговельна й військова фльооти, то тепер стане зрозумілим шалений зріст всесвітнього споживання нафти і її дериватів.

Особливо цей зріст споживання нафти помічається в Америці. За останні три роки 1918—1921 споживання нафти американською фльоотою зросло на 220%, і далі має тенденцію зростати. В 1920 році П. А. С. Штати спожили крім цілої власної продукції нафти в розмірі 405 міль. барил (77% ціло-річного споживання) ще 120 міль. барил нафти привозної (з Мексики — 23%). Не дивно, що заява, зроблена п. Тігелем, директором америк. нафт. тресту Стандарт-Ойл, в кінці 1920 року на конгресі америк. нафт. Інституту, „що П. А. С. Штати, котрі ще недавно були головним поставщиком нафти на всесвітній ринку, нині не в силі задоволити потреби навіть свого власного ринку без допомоги зовні“, викликала величезну сенсацію в американській пресі. Дотого-ж, згідно дослідів американських геологів запаси нафти

---

\*) В П. А. С. Штатах в 1920 році працювало в сільському господарстві 9,5 мільонів автомобілів і тракторів.

які знаходяться в нетрях П. А. С. Штатів (7 мільярдів барил), при таким темпі споживання вистарчить лише на 14 років. Тоді як всесвітній резерв нафти вираховується в 57 мільярдів барил, що при споживанню цілого всесвіту без П. А. С. Штатів в 200 мільонів барил річно - вистарчить на 250 років.

Геологи, зрозуміло, в своїх підрахунках для дійсности, помилилися... в нетрях землі нафти напевне значно більший запас... пригадаймо, скільки разів геологи перераховували всесвітні запаси камінного вугілля, залізної руди і, всякий раз, вираховували все більші і більші кількості. Винні не геологи й не геологія, а тамті методи наближення, з якими єдиними вони зараз можуть оперувати. Але... *tempora mutantur...* Америка, нафтовий гегемон на всесвітньому ринкові — нині не може обійтися з постачанням власних ринків без допомоги зовні. Очевидно і для Америки епоха „14 пактів“ була передчасною... і тепер, скинувши старого Вільсона з його „забобонами“, Америці нічого більше не зостається як вдатися до того ж „економічного націоналізму“ в тісному розумінні: — „моя сорочка ближче до власного тіла“, тим більше, що Англія, вишукуючі собі нових спільників в боротьбі проти Америки за володіння нафтовими джерелами і за панування на морях, 24/IV. 1920 року склала в С. Ремо договір з французьким урядом в справі використання нафтових багатств Румунії, б. Росії, Малої Азії, Французьких і Англійських колоній з правом поширення цього договору і на другі країни. Текст цього договору опубліковано в Лондоні 23/VII 1920 року в „білій книзі“. — Хто в дальшому буде „господаром стану“ — покаже майбутнє \*). А зараз, повернемося до наших „українських“ справ.

Придніпрянська Україна власної нафти не має. Єсть нафтові джерела лише в Галичині (Борислав) та на Кубані (Майкоп). В Бориславі й околицях здобувають річно 60—100 міл. пудів, а в Майкопі 4 — 7 міл. пудів. Мінімальне споживання України 25 міл. пудів (по обрахунку осібної наради по паливу в 1917 році).

\*) Бойовничий настрій Англії добре характеризується такими чотирма пунктами з цілкою схем англійської урядової діяльності:

1) Забороняється всім чужинцям володіти та експлуатувати нафтоносні площі як в самій Англії, так і в колоніях і в тих країнах, котрі знаходяться під її протекторатом.

2) Проклямується безпосередня участь англійського уряду в нафтовій промисловості державним капіталом і через уповноважених в керуванні справами цих підприємств.

3) Забороняється Англійським нафтовим Т-вам продавати належні їм нафтові інтереси в чужодержавні руки.

4) Забороняється перехід акцій Англ. Нафт. Компаній в руки чужинців.



Правда, нафтові місцезародки зустрічаються ще й в Криму, а власне в околицях Керчі. Піскові межиплястів'я, насичені нафтою лежать у третичних лупакових глинах. Товщина цих глин досягає де-кількох сот сажнів. Нафтові місцезародки також знаходяться на березі озера Тобечик біля с. Чонгелек, біля озера Чокрак, біля с. Тархан, та біля Єні-Кале. Сліди нафти констатовано коло Булганака, біля рогу Єскиз на березі Азовського моря і т. и. В 1880 — 1890 роках було зроблено коло с. Чонгелека де-кілька свердлових щілин, глибиною до 400 метрів. З цих щілин було здобуто де кілька сот тисяч пудів нафти, багатої на бензину і на легкі вуглеводні, яка по своєму складу підходила до американської нафти. В 1890 році і в 1912 році в цій місцевості забило два фонтанів. Кожний з них викинув приблизно по 50.000 пудів нафти і припинився. Пізніших дослідів не робилося; так і рішено було, що ці місцезаходки нафти не належать до благонадійних.

В незначних кількостях знаходимо нафту в криницях в Бахчисараї. На присутність нафтоносних покладів в Бердянському повіті вказують виділення там болотяного газу. Ще менш правдоподібні чутки про нафту на Поділля (Ушиця, Меджибож); хоча в минулому році в околиці Меджибожа один власник криниці здобував з неї нафту в кількості, достаточній для свого власного зужитковання (?) але і цю чутку докладно не було перевірено.

Між тим український селянин звик до газового освітлення, а український промисловець, особливо кустар — звик до дизель мотора. Мотори внутрішнього згорання вже в кінці першого десятиріччя біжучого віку почали швидким темпом поширюватися по всій Україні. Млини, тартаки, сукновальні, сільсько-господарські майстерні, економії ріжні дрібні підприємства, електровні — все це почало кидати парову машину й переходило на Дизеля. Багато механічних заводів, навіть по маленьких містах України (Корсунь, Шпола), приступили до будовання Дизелів простіших систем невеликої міці. Оці „доморощені“ Дизеля широко росповсюджувалися по всій Україні. Український господар і дрібний промисловець звик до них і оцінив їх практичність і витривалість. Тому для України за всяку ціну потрібно буде налагодити постачання свого населення нафтовими деріватами. Я вже не торкаюся туг потреби українських залізниць в шмарах і других нафтових деріватах.

Україна не зможе в скорім часі взяти участь в боротьбі за нафтові місцезародки. Україна не має ще вкладених національних капіталів а ні в Галицькі, а ні в Майкопські, а ні в Грозненські, або в Бакінські нафтові підприємства. Але для України буде конче потрібним вже на перших кроках свого державного існування увійти в найтісніші договорні сто-

сунки з державами, що володіють нафтовими ресурсами. При яких обставинах се трапить, за яку ціну і хто буде нашим поставщиком — наперед вгадати не беремося. Але наше національне нещастя полягає в тім, що українська земля в не-траях своїх не має добрих благонадійних нафтових джерел. Наколиб вони у нас були, Україна давно-б уже була визнана самостійною державою, або малаб добрий протекторат.

---

Порівнюючи висновки першого (про тверде мінеральне паливо) і другого (про плинне мінеральне паливо) розділів ми констатуємо, що українську камінновугільну промисловість зруйновано дуже глибоко і послідовна її відбудова може провадитися лише поступово, пляново й повільно. Що до нафтового палива — Україна в своєму розпорядженню тепер ніяких нафтових джерел не має і нафтовий баланс її мусить базуватися на імпорті. Тому „паливна проблема для України є дуже гострою. Розрішення її є передумою розрішення проблеми відбудови цілої народньої господарки. Без палива не можемо відбудувати ані залізниць, ані промисловости. Укладати сталий план розрішення такої складної проблеми вже тепер, значить напевне помилитися. Бо дійсне життя йде своїми власними шляхами, а не по програмах“ і „плянах“. Отже зробити спробу — наблизитися до такого розрішення це є нашим обовязком і ми в дальшому до цього й підійдемо.

---

## III.

## Проблема транспорту на Україні.

## А. ЗАЛІЗНИЦІ.

Індустріалізація країни вимагає забезпечення її: сирівцем, паливом, транспортом і робочою силою.

Україна володіла досить слабо розвиненою сіткою залізних доріг, не тільки в порівнянні з розміром її території та числом населення, а навіть, для задоволення безперечних вимог її внутрішнього економічного життя.

До революції Україна володіла 17.855 кілометрів залізниць. В тім числі 4.700 кілометрів було двохторових і біля 700 кілометрів вузькоторових. Окрім того, в стані будівлі знаходилося біля 1.700 кілометрів доріг магістрального значіння (Харьків—Херсон, Грішiно—Рівне) і біля 700 кілометрів доріг місцевого значіння.

Характеристика діяльності Українських залізних доріг з'ясовується з таких спостережень: нормальний річний вантажоборот для 1914 року вагою 3.382 мільйонів пудів оцінювався в 726 мільйонів золот. карбов. інакше: пудо-верст — 882 мільярди (для Франції — 1.030; С. Ш. П. А. 18.040; Німеччини — 2.730); пасажиро-верст — 6.323 мільйонів (Франція—16.720; С. Ш. П. А. — 37.977 і Німеччини — 28.501). Риночна вартість Українських залізниць по цінах 1914 року — 2.600 мільйонів золотих карбованців; валовий дохід — 231 мільйон. золот.; чистий дохід — 62 мільйон. золот. карбов. В 1913 році по залізницях України пройшло 411.820 особових потягів, в складі пересічно для кожного 10,45 вагонів і зроблено ними 32.666.321 потяго-верстов. Вантажових потягів було 843.843, в пересічнім складі для кожного 40,4 вагонів з пересічним вантажем кожного вагона 768 пудів і зроблено ними 61.104.677 потяго-верстов. Головними вантажами місцевого і закордонного значіння в довійські часи було: збіжжя річно до 1.000 мільйон. пудів; камінного вугілля до 1.000 мільйон. пуд.; руди — 400 мільйон. пудів; металів — 250 мільйон. пуд.; лісових матеріалів і дров—400 мільйон. пуд.; буряків—200 мільйон. пуд.; соли—60 м. п., і т. и.

Як відомо, українські залізниці, подібно до російських, мають так звану „широку“ тору (1.524 м. м.), яка небагато чим відрізняється від „нормальної“ європейської тори (1435 м. м.). Уряд Української Народньої Республіки, виходячи з мотивів: 1) позаяк світова війна і російська революція мали своїм наслідком визволення України з під Москви і тим са-

мим прилучили Україну до Західньої Європи і однині міцно звязують Україну з політичним та економічним життям Європи, відкриваючи для України в ближчому майбутньому широкі політичні й економічні перспективи; 2) що головним чинником, сполучаючим окремі держави є залізниця, 3) що рїзниця в ширині тори, як показав досвід світової війни, не дає жадних стратегичних переваг, а лише сильно утруднює і удорожчує культурні зносини поміж окремими державами і 4) що нині, після втрати, з причини горожанських війн і революції, майже цілого рухомого складу українських залізниць та цілковитої неможливості його поповнення і поновлення власними силами — постановив: перешити залізницю України з широкої (1524 мм.) на нормально-європейську (1435 мм.) тору“.

Вигоди цієї реформи для України такі. 1) устанавлюється безпосереднє і безперегрузочне сполучення з Європою 2) устанавлюється шлях з Європи до кордонів східньої Росії через Українську територію (шлях від Балтійського моря до Чорного і Каспійського); 3) се дає можливість використати лишки європейського рухомого складу і будівельні здібности європейських вагонно-будівельних заводів; 4) облегшує оборот рухомого складу, особливо — при транзитних грузах і 4) цілковита відсутність перегрузки на прикордонних станціях, здешевила-б коштовність краму.

Але перейти від постанов до діла — для уряду України в даний мент — крайньої руїни всякого економічного і промислового життя — є річчю надзвичайно складною і трудною. Очевидно, для здійснення такої широкої реформи, як реорганізація залізнодорожного транспорту, необхідно наперед шукати відповідної фінансової допомоги за кордоном. В яких же розмірах потрібна буде оця допомога зза кордону і чи досить буде лише одної фінансової допомоги? Для відбудови транспорту нам потрібно окрім фінансів ще й технічних матеріалів та кваліфікованої праці, а також відбудувати власну промисловість, бо недоцільним булоб заходжуватись зпочатку коло відбудови своєї промисловости, щоби потім „власними“ силами полагоджувати знищений транспорт, або навпаки. Неможливо також провести в нашій господарці межі де кінчається відбудова транспорту, а де починається відбудова промисловости. І те й друге — повинно йти поруч. Ступінь відбудованого транспорту мусить відповідати в кожній місцевости вимогам відродженної промисловости. Ся складність одночасного відродження промисловости й відбудови транспорту вимагає строгої та планомірної регуляції взаємовідносин поміж транспортом та економічним життям певних частин, країни, тому передумовою того й другого мусить бути добре розроблений економічно-господарчий план, в котрому залізниця мусять бути наперед визначеними

артеріями економічного життя країни. Таким робом у „відбудову транспорту“ ми мусимо вкладати широке значіння, а власне: відбудова в певній окрузі, через яку проходить поновлена залізнична артерія, цегельня, ремонтних майстерень, тартаків; поруч із цим — відновлення функціонування пошти, телеграфу, телефону, інтенсифікація сільського господарства, а після того, кардинальна реорганізація гірничного промислу і в першу чергу здобування камінного вугілля, залізних та марганцевих руд...

Для орухомлення українських залізних доріг до приблизно нормальних меж потрібно 6.400 паровозів, 11.200 особових вагонів і 128.000 вантажних вагонів на суму, рахуючи по цінах 1913 року, понад 600 мільонів золотих карбованців. Де їх дістати? Україна має лише два паровозобудівельних заводів: Харківський та Луганський. До війни вони випускали щорічно 300 паровозів. Нині ж вони зможуть видавати при самих сприятливих обставинах, лише по два-три десятків паровозів на рік. Виходом з цього становища могло-бути: або купівля недостаючої кількості паровозів за кордоном для чого потрібно мати велику готівку; або заінтересувати закордонний капітал з тим, щоби він як найскорше приступив до будування великого паровозо-будівельного заводу, приміром на Дніпрі, в околицях Катеринослава, себ-то ближче до вугільного й металургічного районів. Так само й для вагонів. В будівлі таких заводів у нас на Україні, за допомогою закордонного капіталу єсть наш порятунок.

Далі, відомо, що, в наслідок „радянського“ хазяйнування та голоду, наші залізнодорожні ремонтні майстерні і великі й малі — зруйновано й розкрадено. Необхідно набути потрібний інвентарь для головних (Київ, Одесса) депоів, паровозних і вагонних майстерень, та для них-же нові мотори, станки і т. п. На це потрібно знову велику суму—приблизно в 65 міль. золотих карб. До того ще потрібно телефонного й телеграфного приладдя на суму до 35 міль.—золотих карб. Коли підрахувати все разом то виходить, що лише для орухомлення наших залізниць потрібно, як мінімум дуже й дуже округлу суму 70 міль. золотих карбованців.

Тепер виникає питання, під які гарантії можна булоб-б дістати закордоном відповідну готівку. Тут наперед треба зробити оговорку, що ні про які „концесії“ й „аренди“ наших залізниць не може бути й мови. Треба добре пам'ятати що, передавши в чужі руки залізницю, ми віддаємо в чуже розпорядження і визискування все своє економічне життя і економічне майбутнє, а разом з тим і своєю економічну самостійність. Найбільше, що може дозволити собі держава, йдучи на зустріч бажанню капіталу дістати собі певне забезпечення, се гарантувати таку позичку певною частиною чистого

прибутку від експлоатації залізничного транспорту, для того держава може зобов'язатися тримати тарифові ставки на відповідній височині (Див.: матеріали в справах організації транспорту" — доклад віце-мін. шляхів А. Лукашевича. Українські природні багатства являються гарантією високого її економічного стану в близькому майбутньому, а разом з тим і гарантією того, що українські залізниці не тільки швидко покриють всі видатки по експлоатації, а навіть амортизують вкладений капітал, повну вартість самих залізниць і даватимуть не-аби який чистий прибуток. Не-аби якою вигодою для тих капіталів, які прийдуть до нас на допомогу буде й те, що значна частина такої позички могла-б прийти до нас не готівкою, а в формі всякого готового приладдя та знаряддя. Далі, ми могли-б передати в експлоатацію такому ініціативному капіталові наші вже існуючі залізничні майстерні для репарації паровозів і вагонів (десять головних майстерень: (у Києві, Бобринській, Одесі, Січгороді, Нижньо-Дніпровську, Олександрівську, Харькові, Полтаві, Ізюмі й Конопті) з тим, що в склад такого акційного Т-ва війшов-би і наш уряд, як акціонер з певною сумою акцій. Так само могли-б бути зданими приватним підприємцям на підрядних підвалинах всі будівельні, добудовочні й відбудовочні роботи, поставку матеріалів і технічного знаряддя для транспорту, в тому числі й перешивку залізничної колії на загально-європейську широчінь тори, добудову двох незакінчених (приблизно на 50%) магістральних залізничних колій: Грیشіно-Рівне й Мерефа-Херсон, будівлю окремих під'їздових залізничних колій короткого протягу для сполучення промислових пунктів і районів з магістралями, загальним протягом до 2.000 кілометрів, з котрих до 600 кілометрів намічається в „Донбасі“, а рівнож і нові магістралі: Київ-Долінська й другі. Деякі з цих нових колій може бути дозволено до будівлі й експлоатації і на концесійних началах, але строго оглядаючися на загально-державні економічні інтереси \*).

Українські металургічні заводи в першу чергу мусять працювати виключно для залізниць. Майже по всіх магістралях доведеться міняти рельси, бо вже шість років як рельси на Україні не міняються, і тому значна частина їх зносилася. Бувший міністр шляхів Української Народньої Республіки Е. Сокович вираховує, що на українських залізницях в першу чергу належить до зміни 7.000 верстов рельсів, що разом з потрібною до сього кількістю скріпель, підкладок, шрубів, болтів і костилів-то-що складає 32—50 мільонів пудів металю. Окрім того потрібно багато мостових ферм, водопроводних

---

\* По підрахунках п. віце-міністра А. В. Лукашевича відбудова всіх залізниць України коштуватиме три мільярдів золотих гривень (карбованець = дві гривні).

рур, сортового, дахового, листово й спеціальних профілів заліза.

Для України є дуже складним питання постачання залізниць шпалами. Є. Сокович вираховує, що на протязі 6-ти років треба буде щорічно міняти по чотири мільйонів шпал. Чи зможемо ми дістати таку кількість у себе, з Білорусі й з Росії? Чи не доведеться нам з крайньої необхідности замінити деревляні шпали металевими? А коли так, то на українську металургію падає ще додаткове завдання—постачання українських залізниць залізними шпалами.

## Б. ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ.

Одною з передумов індустріялізації країни є дешевий транспорт. А дешевим транспортом — є водний.

Серед річок України найбільше значіння для економічного життя країни відограє Дніпро, який перерізує Україну з півночі на південь на дві майже однакових половини: правобережну і лівобережну, а своїми численними припливами глибоко врізується в одну і в другу і ніби сполучає їх поміж собою.

По Дніпру йшов старий історичний шлях „із Варяг в Греки“, значіння якого для країни не змінилося й нині. „Пароплавство по Дніпру ділиться на три частини: верхню — до Київa; середню від Київa до Катеринослава, (далі йде перерва: дніпровські пороги, припиняють судноплавство (від Катеринослава до Кічкасу) на 90 верств, нарешті — нижня від Олександрівська до Чорного моря. Заходами спеціальної служби українського міністерства шляхів для забезпечення судноплавства підтримувалася глибина: від Київa до Лоева—угору по Дніпру — 4 $\frac{1}{2}$  чверті аршина на 230 верстов, від Київa до Гомеля 320 верстов — 4 чверті; по Десні 300 верстов — 4 чверті; по Прип'яті 600 верстов — 4 чверті; поміж Київом і Катеринославом (середина течії Дніпра) 476 верстов — 6 чвертей; від Олександрівська до Каховки 186 верстов — 10 $\frac{1}{4}$  чверті і від Каховки до Чорного моря 100 верстов — 2 сажени. Всього Дніпро і його припливи судноплавні в межах України на протязі 2.212 верстов. При дальших технічних поліпшеннях цю довжину може бути сильно збільшено бо цілу низку припливів Дніпра, принаймні в своїй нижній частині, може бути легко зрегульовано і зроблено придатною для судноплавства, а власне — припливи з правого берегу — Тетерів, Рось, Інгулець; а з лівого — Сула, Псьол, Ворскло, Орель, Самара. Головні грузи Дніпра — ліс, дрова, збіжжя, сіль, камінний вугілля, залізна й марганцова руди, риба, камінь, цегла і т. п. з грузооборотом понад шість мільйонів тон річно. Кількість приватних суден по Дніпру

та його припливах налічувалося в 1913 році до 430 парових і 3.000 не парових з загальною вартістю в тридцять мільйонів карб. золотом. Окрім того скарбових суден було: 60 пароплавів, 250 гончаків і 20 землечерпалок з службовими караванами, вартістю в десять мільйонів золотих карбованців. Для перерадування товарів і посадки пасажирів існували пристані у Києві, Ржищеві, Переяславі, Черкасах, Кременчузі, Нижньо Дніпровську, Катеринославі, Олександрівську, Нікополі, Каховці, Херсоні, Печках, Лоїві, Острі, Чернигові, Гомелі, Чернобилі, Наровлі, Мозирі і в др. менших містах, — з загальною вартістю в тридцять мільйонів золотих карбованців. Все це тепер за часи горожанської війни знищено, зруйновано і потребує самого капітального ремонту.

Водозбір Дніпра сполучається з Балтійським і Німецьким морями трьома штучними системами: 1) Березинською через Західну Двіну—штучний шлях має довжину 110 кілометрів, 2) Огінською — через Німан, штучна частинка має довжину 162 кілометри і 3) Дніпровсько-Бугською—через Віслу, штучний шлях має довжину 213 кілометрів. Окрім того Німан сполучається з Віслою за допомогою Августовської системи, яка має довжину штучного пляху — 101 кілометр. Таким робом, від Катеринослава до Гданського налічується 2.112 кілометрів; до Кенігсбергу — 2.059 кілометрів, до Риги — 1.969 кілометрів. Але по всіх цих штучних каналах можуть проходити лише невеликого розміру не парові суда\*).

З сумом доводиться констатувати, що на водний транспорт на Україні не було звернено відповідної уваги. Але до того треба додати, що також і не було особливо важких причин, які-б виправдували отаке несприятливе відношення до судноходства на Дніпрі. Коли-б зробити спробу порівняння вигод і техніки судноплавства на Дніпрі навіть з Волгою, то немає слів і виразів для всього обурення проти такого занедбання інтересів країни. Я тут вже навмисне обхожу всякі порівняння з станом судноплавства на європейських річках: приміром на Дунаю, Рейну.

З решти річок України треба спинитися на Бозі (південний Буг), який має довжину 716 верстов, але для судноплавства придатні лише 100 верстов від м. Вознесенська до Миколаїва — 60 верстов (при глибині в одну сажень і від Миколаїва до устя лиману — 40 верстов — глибина 4 сажени). Річний грузооборот Богу досягає пів мільйона тонн.

Річка Дністер нині є державним кордоном України з Румунією. Дністер протікає в межах України на протязі 828 верстов. Судноплавство до революції відбувалося протягом цілої навігації від Могиліва, а в велику воду — від Жванця

\*) З доклада проф. І. Шевгеніва.



(Камінця Подільського) аж до Чорного моря. Природний стан Дністра не дуже сприятливий для судноплавства. Дністер має луки, перемели і велику бистроту течії. Але в сучасний мент ця річка набирає великого значіння, як можливий мішаний залізнично-водний шлях з Чорного моря до Варшави з перегрузкою у Могильові, або у Жванці зводи на залізницю.

На останніх річках України гідротехнічних робіт майже зовсім не велось і вони з цього боку мало досліджені.

Для відновлення на українських річках принаймні того руху, який відбувався на них в 1917 — 1918 роках, потрібно, як мінімум до 50 мільонів золотих карб.

Справа з регуляцією річок на Україні давно уже стоїть на черзі. Більшість річок України (Дніпро, Десна, Припять і др.) весною розливаються на широкі простори неорганізовано і несуть величезну шкоду місцевому населенню. Де які з річок, приміром Тетерів, Рось, Горинь та Гнилий Тікичи, Бог, Смотрич (коло Камінця) і сам Дніпро мають водоспади пороги, луки. Швидкість течії в таких місцях можно було-б зегко використати, як енергію „зеленого вугля“, себто енергію швидко текучої води. Всього на українських річках легко можно було-б здобути по над  $1\frac{1}{2}$  мільони кінських сил.

Далі, вже давно стоїть розпочатою, але далекою до кінця справа з шлюзуванням Дніпрових порогів. Дніпро в своїй порожистій частині, від Катеринослава до Кічкасу, на протязі коло 90 верстов цілком не судоплавний. Тому всі грузи з середнього Дніпра в Катеринославі перегружуються на залізницю. Між тим, коли б оце місце Дніпра було б шлюзовано, то: 1) значна кількість грузів з серединного Дніпра знайшла-б безпосередній вихід до моря і розгрузила б залізницю, а власне: залізної руди з Кривого Рогу — два мільонів тон; заліза—250 тисяч тон; марганцевої руди—500 тисяч тон; камінного вугілля 1.250 тисяч тон і збіжжа 1.800 тис. тон, а разом до шости мільонів тон. 2) використання гідро-енергії Дніпрових порогів, для чого вже єсть ухвалений проект п.п. Шанюї і Гільє, оброблений з початку професором Бахметьевим, в розмірі до одного мільона кінських сил при певній комбінації водяних і парових установок. Коли-б оцей проєкт було вже переведено в життя, то місцева господарка дістала-б величезну веревагу. 1) економія в транспорті і 2) економія в камінному вугіллі. 3) на дешевій енергії повстала-би ріжно-манітного фабрично-заводська промисловість, що сильно піднесло-би добробут цієї околиці, а разом і цілої країни. Коштовність всіх цих робіт обрахована мін. шляхів в 65 міль. зол. кб.

Для нашої зовнішньої торгівлі велику службу зробило-б, якби перевести поглиблення фарватеру низової частини Дніпра від Херсону до Олександрівська до двох сажнів. Тоді Олександрівськ став-би морським портом. Коштовність цієї роботи определяється в 27 міль. зол. кб.

Для виходу камінного вугілля з „Донбасу“ в Дніпро давно уже зпроектовано сполучення Дніпра каналом з р. Донцем через річку Самару, а обидві ці річки і Самару і північний Донець потрібно було-б шлюзувати. Коштовність цієї роботи обрахована мін. шляхів в 20 міл. зол. кб.

В решті потрібно було-б виправити стару помилку російського уряду, зрегулювати середню і верхню течії Дніпра і утворити суцільний водний шлях Херсон — Рига, або Херсон — Гданськ, або те й друге. Цю роботу могло-б бути пророблено лише при сприятливим порозумінню українського уряду з урядами заінтересованих сусідніх країн. Вигоди від переведення в життя такого пляну безмежні і для України і для тих сусідніх країн, через територію котрих цей шлях проходитьиме.

Одночасно з гідротехнічним будівництвом і регуляцією річок в інтересах судноплавства і в інтересах технічних (використання енергії „зеленого“ вугля), єсть своєчасним і доцільним обвалування плавнів і поймину по р.р. Десні, Дніпру, Богу і др., що дасть спроможність багнища і заболочені низини перетворити в широкі простори родючого ґрунту і приєднати їх з користю для країни до сільського господарства.

---

Свою закордонну торгівлю Україна веде через такі порти: Одеса (до війни вивозила товарів на 90 міл. зол. кб.), Миколаїв—(80 м. з кб.), Херсон—(50 м. з. кб), Севастопіль, Ялта, Тедосія, Керч, Бердянськ, Маріупіль, Очаків. Останні роки почали звертати на себе увагу, як майбутні по вивозу збіжжя нові порти Скадовськ, Хорли і Генічеськ. До перших двох уже підводяться залізниці, а останній—сполучено залізницею з центром України. Ці нові порти дають вихід збіжжєвих лишків. Оборудування українських портів і до війни не відповідало дійсним вимогам зовнішньої торгівлі, а нині після революційної розрухи вони потребують і капітальних ремонтів і дальших поліпшень та розширення.

Чергові й невідкладні завдання нашого національного господарства в цій галузі суть такі: 1) закінчення Миколаївського порту; 2) оборудування Маріупільського вугільного порту; 3) дооборудування порту в Херсоні з мостом через Дніпро, 4) поширення Одеського порту і 5) Добудова деяких нових портів, набуття морських землечерпальних караванів для Азовського моря, лиманів та Керченської протоки та ремонт вже існуючих. Разом на приведення в порядок українських морських портів потрібно сто мільонів золотих карбованців. Оці всі роботи належить здати з підряду закордонним фірмам.

---

Україна фактично майже не має власної торговельної фльоти. Те що залишилося їй в спадщину після Росії, забрано добровольчими організаціями генералів Денікіна і Врангеля, які розпродали їх в різні руки. Між тим національна торговельна фльота для народного господарства окремих країн має виключне значіння. Особливого значіння торговельна фльота набирає для промислових країн, котрі бажають відігравати якусь роль у всесвітній господарці. Одночасно торговельна фльота, як показала остання війна відіграє величезне військово-політичне значіння. Без власної торговельної фльоти національне господарство не може бути забезпечено сировинцями, і споживчими речами, не може переводитися колоніальна політика, а уплата по фрахтах в чужоземній валюті сильно обтяжує платіжний баланс країни і знесилює національну торгівлю. Тоді, як існування міцної торговельної фльоти дозволяє робити перевози на своїх пароплавах, а рівно-ж виконувати перевози для інших країн і тим, як французи називають „невидимим експортом держави“ — поліпшувати валюту.

До війни найбільшою торговельною флотою володіла Англія. Тоді всесвітня торговельна фльота складалася з 26 мільйонів тон—нетто. В цю суму увійшли лише суда з тонажем в 1.600 тон і вище. Дрібніші суда з цієї статистики виключено. Фльота Англії з її кольоніями складала 48%; Німеччини — 12%; П. А. С. Штатів — 4,6; Норвегії — 4,4; Франція — 4,2; Японія — 4,0.

Англійська торговельна фльота складалася з бистроходних пароплавів найліпшої конструкції, мала добру технічну і торговельну організацію та раціональну систему вугільних станцій і добре упорядкованих портів. При коштовности всієї всесвітньої торгівлі в 1912 році в 85 мільярдів фр. франків, на долю англійської фльоти припадало 52% вартости всесвітнього товарообміну. — Поруч із цим, Англія уміла обставити своє корабельне будівництво в такий спосіб, що будова пароплавів на Англійських верфях обходилося найдешевше. Та й не дивно, бо 43% сталі для будови кораблів Англія одержувала з Німеччини і з Австрії по цінах — значно нижчих а ніж вони стояли в той-же час в країнах — продуцентах. Так само, американський сталевий трест продавав англійським верфям тону сталі на 22 долари, в той самий час, як тона сталі американським верфям обходилася по 32 долари. \*) Не дивно що при таких умовах Англія до війни будувала 62% всього всесвітнього тоннажу, а Америка тільки — 10%.

\*) Таку саму політику проводила російська „Продамета“. Рельси, які Продамета продавала Рос. Мін. Шляхів обходилися на 25—30% дорожче аніж рельси, які таж сама Продамета постачала англійським Півд.-Африк. колоніям, або італійському урядові.

Ще задовго до війни Німеччина, у відповідь на гасло, проголошене імператором Вільгельмом: — „будучина Німеччини на морі“ — ретельно прийнялася за зміцнення своєї міці на морі. Ціла низка заходів економічного значіння (премії, спеціальні комбіновані залізнодорожньо-пароплавні тарифи, напрямок регулярних рейсів, система вільних портів. (Гамбург і Бремен) переклало в руки Німецької торговельної фльоти багато чинників, завдяки яким Німеччина повела успішну конкуренцію з англійською торговельною флотою.

В 1914 році виникає всесвітня війна і цілковито зміцнює всю цю ситуацію. Увесь тягарь підводної війни падає на англійську торговельну флоту. З чотирнадцяти мільйонів тон фльоти яку потоплено німецькими підводними човнами на долю Англії припало 9 міль. тон, себ-то 75%. Але Англія не випускає ініціативи з своїх рук і розпочинає ряд енергійних заходів до зміцнення свого кораблебудівництва. З цією метою вона поширює вже існуючі верфі, закладає нові, приступає до будування пароплавів серіями по де-кілько одинотипових одразу з розподілом праці і тим інтенсифікує успішність роботи; в цю роботу вкладає величезні державні скарби і забезпечує верфі всяким потрібним співцем в першу чергу, переважно перед всіма іншими підприємствами. Найліпший ефект по своїх практичних наслідках дало переведення в життя строгої планоірної програми кораблебудівництва, укладеної на принципі найліпшого використання всіх технічних засобів окремих верфей і заводів. В результаті, за період 1914 — 1918 р. було збудовано 5 міль. тон. себ - то покрито понад 50% втрат тоннажу від підводної війни.

Тут цікаво ще раз зупинити увагу на тім, що представники англійської промисловости, перейнятої традиційним духом ініціативного індивідуалізму, в проголошенню „націоналізації“ англійської торговельної фльоти вбачали початок самознищення англійської морської моці і всіма силами протистояли таким заходам свого уряду. Але зараз по заключенню миру всі державні верфі було продано в приватні руки, або переведено виключно на будову військової фльоти. Частина торговельної фльоти, — яку, було підчас війни збудовано на кошти державної скарбниці—була продана в приватні руки. З початком мирного часу будівля англійської торговельної фльоти пішла швидким темпом і на початку 1919 року Англія знову володіє торговельною флотою в розмірах мирного часу. Але одночасно повернути собі і попереднє пануюче положення на морях для англійської торговельної фльоти стало не таким то вже легким. З'явилися нові конкуренти, а між ними найсильніший — Америка. Окрім того, самі умови діяльності англійської фльоти сильно змінилися. Насамперед експорт англійського вугля знизився на 60% і завдяки скороченню здобичи вугля в самій Англії. В багатьох

країнах, які до цього були сталими споживачами англійського кардіфу, з'явився на ринках американський вугіль. Окрім того специфічні для моменту ліквідації війни причини, кризис транспорту, недостача робочих рук, а особливо—зниження продуктивності праці—знизили загальну роботоздібність англійської флоты, по определению L. Maklay урядового контролера над англійською торговельною флототою, на 40%. Для переїзду з англійських портів до Австралії, виключаючи всі операції по погрузці й вигрузці в 1913 році було потрібно 168 діб, а в 1919 році стало потрібно 237 діб.

Як уже згадувалося, торговельна флотота П. А. С. Штатів до війни була дуже мізерна; на її долю припадало ледві 10% всіх всесвітніх перевозок. Головні причини тому були „місцевого характеру: собівартість будівлі пароплавів (на 40% дорожче ніж у Англії) і висока вартість експлоатації на 60% дорожче ніж у Англії). Окрім того, дуже тяжкі формальности які необхідно було виконати, щоби приписати паропластво до американського прапору<sup>\*)</sup>. Але під час війни і в останні два роки, через спеціальні заходи американського уряду (кредит, всякі полегкости) торговельна американська флотота значно виросла. В 1920 році американська торговельна флотота складається з 12.416.000 тон нетто (проти 2.027.000 тон в 1914 році і виносить 25% всесвітнього торговельного тоннажу, а зрівнюється по кількості тоннажу з Англійською торговельною флототою. З цього власне моменту і починається ворожнеча поміж П. А. С. Штатами і Англією на ґрунті використання своїх торговельних флотот.

Насамперед ця боротьба виявилася в тарифних ставках: англійці почали знижувати фрахти; до англійців приєднуються Японці. Наслідком сильного зниження фрахтів, ставки за фрахт уже не покривають витрат по утриманню персоналу і самого пароплаву, а тому — американська флотота стоїть на якорі, а грузи поволі переходять до англійських і японських конкурентів. Америка робить спроби прийти до порозуміння; але ці спроби успіху не мають; тоді американський уряд робить рішучий крок і зпродує свою торговельну флототу в приватні руки, при чому ставить ціни значно нижче собівартости і дає вигодний кредит (при будівлі пароплавів тонна-нетто обходилася американському урядові підчас йни в 225 дол., в 1920 році вона обходиться уже 180 доларів, а в Англії— 145 доларів. Крім того спеціальним законом „Джонса“ проголошується протекціонізм для національної флототи, призначаються премії за будовання пароплавів на американських верфях, власники цих пароплавів на 10 років звільнюються від

\*) Для цього було необхідним 1) щоби пароплав належав американському громадянину; 2) щоби команда була складена з американців і 3) щоби пароплав було збудовано на американських верфях. Нині останні умови відкинуто, а другі—улекшено.

подоходного налогу з обов'язком, що ці суми будуть вкладатися в будівлю нових і нових пароплавів — обов'язково на американських верфях, для тих грузів, які зв'язані з цими пароплавами, знижуються залізнодорожні тарифи на 25% і таможений тариф для тих товарів, які ввозяться до Америки на американських пароплавах на 5%.

Цей закон „Джонса“ було видано під впливом республіканської партії, яка поставила президентом П. А. С. Штатів Гардінга, йде в супереч § 4 програми Вільсона, котрим проголошувалося „...знищення всіх економічних прелон, які існують поміж окремими державами та встановлення однакових комерційних умов для всіх держав, які згодні заключити мир і обов'язуються підтримувати непорушність цього миру...“ З боку противників цей закон викликає цілу бурю протестів... Англійський Льюїс відмовляється заходити в американські порти, європейські держави встановлюють для американських пароплавів спеціальні збори і т. п.

Як наслідок такої відокремленості П. А. С. Штатів, поміж останніми й Німеччиною наростає все тісніше економічне зближення. Через те що П. А. С. Штати не мали відповідної, ані технічної, ані комерційної організації, для усталення яких потрібні місцеві зв'язки і довгі роки впертої праці; вони звертаються за такою допомогою до Німеччини, котра, загубивши на підставі Версальського договору всю свою флоту, захвала свою зразкову техніку і комерційну організацію, яка розкидана по цілому світу. Договорами поміж „American Ship and Commerce Corporation“ (найбільший американський пароплавний трест) і німецьким—Гамбург—Америка“, а рівнож поміж американським „United States Mail Steamship Company“ і „Північно-Німецьк. Льюїдом“ (текст (Frankfurter's Zeit 9.IX 1920) всі організації німецьких пароплавних трестів переходять в користування американської торговельної флоту. Одночасно Америка використовує Версальській договір і буде в Німеччині флоту для нового „німецько-американського“ парового тресту.

Так, поволі відходять в „Лету“ тези економічного ідеалізму президента Вільсона і... під тиском егоїстично-націоналістичних домагань сильних віку сього“ перейдено до політики „економічного націоналізму“. Знову виринає доктрина Монро... американський уряд відмовляє Європі в кредитах і... замість того... зміцнюються впливи на „політику“ американського нафтового тресту, котрий однині вже дістає підтримку свого уряду. Так, поволі од сантіментів старого Вільсона зостаються лише одні спогади.

Ми сподіваємося, що на підставі цих чужих прикладів для українського громадянина стане ясно, чому Україна обов'язково мусить мати свою „національну“ торговельну флоту.

## В. БРУКОВАНІ ШЛЯХИ.

Україна має дуже мало брукованих шляхів. Тамті що є— потрібують капітальних ремонтів. Значіння брукованих шляхів впливає вже з тих практичних спостережень, що на шосових шляхах нагрузка могла-б бути на 30% більшою, аніж на ґрунтових, а платня — в 4 рази меншою. Окрім того, треба сподіватися, що вантажний автомобіль буде скоро сильним конкурентом залізниць по перевозці грузів, особливо на короткі віддалення. Увесь, так званий „місцевий“ вантажний рух може бути перекладеним на вантажні автомобілі і тільки перевозка великої ваги і на значні віддалення залишиться на долю залізниць \*). Тому на будову брукованих шляхів нам треба звернути особливу увагу. На Україні є безліч місцевостей звідки під час осіннього, або весняного роздоріжжа, або просто після доброго дощу, ніяк не виберешся. Інж. Е. Сокович рахує, що на першу чергу потрібно збудувати, як мінімум 4.000 верстов брукованих доріг місцевого значіння, особливо під'їздних до станцій залізниць і пароплавних пристанків та водних магістралів.

Все це єсть передумовою економічного розвитку країни, а тому складає одно із завдань першорядної ваги і, в сучасних обставинах, очевидно, також потребує якоїсь приватної ініціативи. При поширенню у нас на Україні шоссових шляхів зараз повстане питання про введення автомобільного й автобусного руху на значні віддалення.

Будівельний матеріал для бруків самої високої вартости розкидан по всіх місцевостях України. Таким робом, возити на Україну матеріали для бруків з Фінляндії, як було за царських часів, нині може вже не доведеться.

---

\*) Е. Сокович „Коротка пояснююча записка для схемн відбудовання Економічного життя України“ стор. 7.

## IV.

## Де порятунк?

Із всього вищенаведеного ясно, що проблема палива на Україні для близького майбутнього є одною з найскладніших. Дров немає, а в потрібних кількостях і не буде. Камінного вугілля також немає і то навіть в кількостях задовольняючих наглі потреби країни. Нафти власної не було й немає, а тому і не буде.

Правда, зостається ще не вичерпана можливість закупити і перевезти на Україну все потрібне з закордону. Тож і Росія, особливо Білорусь, можуть дати в обмін на продукти українського сільського господарства великі кількості лісу (особливо для копалень, який в більшості і раніш постачався на Україну з Білорусі), а Кавказські республіки — нафту і нафтові деривати, в кількостях до яких звик і яких потрібуватиме український ринок.

Але то треба, або купувати, або вимінювати. Для цього потрібно мати, або відповідну валюту, або якісь товари. Ні валюти, ні відповідної кількості товарів для виміну, Україна з причини глибокої господарської руїни в якій перебуває зараз країна не має і скоро не матиме. А як і матиме, то така безліч всіляких потреб першої необхідності (транспорт, промисловість), що їх не можна буде скоро задоволити а ніякою кількістю сирівця і других продуктів продукції нашого національного господарства які будуть на Україні функціонувати в цей межумочний період.

Зостається пошукати певних порятунків в саміх собі. Ми навмисне не спинялися докладно на так званих „місцевих“ паливах, до яких належать: торф і бурий вугілля та на тих джерелах механічної енергії, якими наділила природа Україну, то у вигляді водоспадів і порогів, якими так багаті наші річки (білий вугілля), та текучої води (зелений вугілля). Останні два джерела: білий і зелений вугілля належить до розділу так званих „свобідних“ благ природи, які, як вітер та соняшне тепло, природа щедрою рукою розкидала по всіх усюдах і до користування котрими дала ключ в руки людині.

Експлоатація як „місцевих“ палив, так і джерел „свобідних благ природи“ на Україні знаходяться в первобутному стані.



Торфовиська, на півночі України, а почасти й центральної частини її, Чернигівщина, район Десни, околиці Києва, Черкас, північ-схід. Волині, почасти північне Поділля і Полтавщина) розкидані в значних кількостях, або не розробляються зовсім, або утилізація їх переводиться випадково, в хижацький спосіб. Нормальне з'явище: — починають розробку торфовиська, спускають воду, починають виборку торфу і закінчивши якусь незначну долю розпочатої справи — кидають її. Торфовиско сохне, торф. порошоклявіє, попіліє і гине без лутя. А причина тому була і буде одна і та ж — нема відповідного транспорту, торф — дешеве малоефектне паливо далеких транзитів не витримує, а використання його на місцях як то накреслюється розумним програмом економії національних багатств у нас ніколи не переводилося за браком ініціативи приватної, громадської і державної.

Фізична природа українського бурого вугілля не дозволяє перевозити його на далекі простори — Бурий вугіль має 40 — 50% вохкості і 10 — 25% золи. Коли він довго лежить на повітрі — він розсипається на порошок, отже складений у великі купи — він міг-би лежати й довго, але при цьому має здібність до самозапалювання. Бурий вугіль добре пресується. Брікети бурого вугілля витримують довгий транспорт і уявляють з себе прекрасне хатнє паливо.

Між тим, колиб-б з'явилася спроможність утилізації торфу і бурого вугілля на місцях їх знаходження, то конфіцієнт їх використання був-би найбільшим. В даннім разі нам реально треба йти тим шляхом, який в своїх програмах економічного устрою намічали большевицькі проводирі якого вони не в силах були перевести в життя, а власне: „електрофікація країни за допомогою великих електровень високої потужності, якими треба вкрити цілу країну по певному пляну і по певних розрахунках. Методи і пляни з'ужиткування цих джерел моторної сили для електричних централів накреслюються в слідуючих рисах: в місцевостях де знаходиться блagonадійні поклади „місцевого“ палива (порохлявих малоефектних камінних вуглів, бурих вуглів, торфів) будуються електровні, потужність яких залежить від „благонадійности“ (запасу) покладів місцевого палива і в залежності від потреб сусіжного району. Такі електровні можуть обслуговувати округи радіусом до 500 — 1.000 кілометрів. Сама електровня має виробляти електрику високого напруження—до 250.000 вольт і шляхом повітряної комунікації (кабелі, дроти) підводити її до місць споживання (міста, містечка, села, станції залізниці, фабрики, заводи), де, перетворивши через відповідні трансформатори електрику високого напруження в електрику потрібного (низького) напруження (нормально 120—250—500 вольт), розподіляють поміж споживачами (абонентами). Міс-

цеві сорти палива в данім разі не транспортують, а споживають тут же, на місці їх сдобичи, або в невеликому віддаленню для чого будують величезні паровичні, які видають пару високого тиснення; ця пара (в парових турбінах) перетворюється в енергію руху, а остання через генератори — в електрику.

В тих місцях, де „місцевого палива“ нема, або де центральні збудовані на місцевому паливі не достаточо потужні. можна будувати „гідро-централі“ себ-то, такі ж самі центральні, але моторну силу в них здобувають не через процес палення палива, а від енергії води падаючої, або текучої (білий, або зелений вугіль). Гідротехніка на цю пору зробила колосальні успіхи. Будівля греблі в якихось сто метрів заввишки нині є цілком просте завдання; так само як і будівля електрогідро-централі, яка-б видавала електрику, напруженням в 250.000 вольт і обслуговувала-б величезний район в 500—1.000 кілометрів радіусом, для сучасности є цілком не складне і. порівнюючи, навіть не дуже коштовне завдання\*).

Професор Київської політехники І. Шовгенів обрахував, що всього на Україні можно було-б використати гідро-енергії 1.500.000 кінних сил (як мінімум!). З цієї кількості в першу чергу, протягом 4 — 5 років можно легко збудувати декілько гідро-електро-станцій силою в 500.000 кінних сил.

За часи існування на Україні уряду У. Н. Р. до робіт по „електрофікації“ було приступлено уже цілком конкретно. В 1918 році було розпочато роботи по шлюзуванню Дніпрових порогів; ці роботи, як чути, продовжувалися і при большевиках. Далі, в тім-же 1918 році було зорганізовано Т-во „Електрорось“, яке приступило було до підготовчих робіт по будівлі гідро-електро-станції на річці Рось. Трохи пізніше якісь німецькі підприємці робили заходи що до збудовання на р. Смотрич у м. Камінці греблі з натиском води в 30—35 метрів для централі, яка мала обслуговувати м. Камінець і околиці.

Далі, Т-во „Углеток“ у Харкові склало проект робіт і розпочало будівлю електровні в одному з районів камінних вуглів низької якості. Але, на превеликий жаль, революція припиняла оці всі цікаві заходи на самому їх початку.

Але все це єсть дрібязки!... Для України наближається момент, коли, в імя „буття“, або „небуття“ конче потрібно буде енергійно й рішуче взятися за відбудову національної господарки. Зробити це в найлекший і найраціональніший спосіб, при умовах, коли найголовніший фактор економічно-промислового життя країни — постачання її паливом, ви-

\*) Інженер І. Ш. — Джерела механічної енергії на Україні — „Укр. Трибуна № 43. 1921 р.

являє з себе одну з самих трудних до розв'язання проблем, можна лише шляхом „електрофікації“ країни. Для цього потрібне обслідування країни, щоби усталити в яких місцевостях які сорти палива та інші джерела механічної енергії можуть бути з'ужиті для будівлі електро-централів. Відповідні проекти уже єсть і для ілюстрації я наведу один з таких, який належить професору І. Шовгеніву, члену україн. мін. шляхів.

Проф. І. Шовгенів намічає шість районних централів.

1) Лівоберіжжа, централі в околицях Славяносербська, Грішіно і Лисичанська. Паливо для них — камінний вугіль низької якості, головне порохлаві сорти. Загальна міць оцих централів 450.000 кінських сил.

2) Низовий Дніпро аж до Чорного моря — централа на дніпрових порогах в 300.000 кінських сил.

3) Верховий Дніпро і його припливи: а) централа на торфовиськах загальною сумою в 250.000 кінських сил; б) гідро-централа на р. Дніпрі, Росі, Тетериві в 50.000 кінськ. сил.

4) Гідро-електроцентрала на Бозі дасть 80.000 кінськ. сил.

5) Гідро-електро-централа на Дністрі і його припливах — 70.000 кінськ. сил.

6) Централі на бурих вуглях (Лисавет, Звенигородка) можуть видати до 200.000 кінських сил.

Разом як мінімум — 1.400.000 кінських сил. Поступовий розвій і підсилення цих станцій дасть спроможність довести загальну міць їх до 2.500.000 к. с., що вже цілком-би вистарчило і на потреби міст і на потреби фабричної промисловости, а рівнож і на електрофікацію українських залізниць.

Цей план, поділений на три черги, міг-би бути здійсненим поступово в 10 — 15 років. Всі ці розрахунки, зрозуміло, є приблизні. Таких і їм подібних плянів може бути скомпоновано много з ріжними варіянтами, згідно заданням, вимогам, обставинам, або фантазії автора. Тому ми не будемо наводити тут другі проекти, хоча їх можно було-б навести де-кілька, бо кожний з них буде мати багато підстав для самої суворой і підставной критики.

Всі ці розрахунки є не мрії і не видумки, а обгрунтовані і зконкретизовані — вони будуть придатні до переведення їх в дійсність. І чим скорше — тим, на наше глибоке переконання, скорше Українська національна господарка стане на власні ноги і заживе самостійним життям.

Правда... для здійснення таких грандіозних будівель потрібно знайти великі капітали, бо всі машини і друге технічне приладдя потрібно буде замовляти закордоном і купувати. Але — це буде зроблено один раз на дуже багато років вперед. А разом з тим проблему палива і транспорту для

України ми вирішимо в самостійний, від чужих ринків, транспортів і політик — незалежний спосіб.

Камінний вугілля з „Донбасу“ ніколи зайвим для України не буде і знайде собі в обставинах часу все нові й нові галузі для свого зужитковання і певні шляхи для експорту закордон.

І. Фещенко-Чопівський.

Тарнів. 28. VIII. 1921.

---

## РОЛЯ КООПЕРАЦІЇ У ВІДРОДЖЕННЮ НАРОДНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ.

Період большевицького експериментаторства як в області політики, так і в області економіки кінчається. Тим самим і факторам економічного розвитку, що силоміць були усунуті від активної участі в господарському життю, в недалекій будучині доведеться стати до розв'язання проблеми відновлення й налагодження нашого господарського життя. До того часу треба бути готовими. Треба мати ясне уявлення про ті завдання, які стоять в сій області.

Ми не належимо до тих, хто теорії, теоретичним концепціям в тій чи іншій галузі, надають надто великого значіння. Ми знаємо, що всі наші теоретичні будови не можуть охопити і вичерпати всієї складності життя. Ми знаємо, що практика завше мусить внести дуже багато поправок до заздалегідь віднайдених теоретичних концепцій. Але при всій неможливості для теорії захопити і вичерпати всю повноту практики в усіх її проявах, за нею лишається можливість й обов'язок намітити основні віхи майбутнього плану роботи. Це завдання мусить бути виконано тепер, коли ми перебуваємо в ролі пасивних глядачів того, що діється на нашій території.

### I.

Вияснення ролі кооперації у відродженні народного господарства є одною з частин загальної проблеми відродження народного господарства на Україні після упадку большевиків. Розв'язання цього питання вимагає насамперед ясного уявлення того становища, в якому застанемо народне господарство в момент упадку большевицької влади і вияснення того загального напрямку, того процесу відродження нашої економіки, який має відбутися. Лише зазначивши основні моменти цих двох питань, зможено ми розглянути ті конкретні можливості, які будуть стояти перед українською кооперацією.

В спробах характеристики господарського становища тих країн, які перебувають під пануванням большевиків, зокрема України, на першій план висовують звичайно, момент руїни капіталістичних відносин і момент споживання тих запасів і коштів, які були нагромадженні до захоплення ними

влади. Нам видається, що цих негативних прикмет не вистарчає для характеристики того господарського становища, яке утворилось на Україні. Коли прийняти за доведені два положення, — а вони на наш погляд і являються такими— що на Україні капіталістичні взаємовідносини зруйновано, а соціалістичного ладу, який намагалися утворити більшовики, там немає, все таки підлягає вясненню питання, як охарактеризувати ті господарські відносини, які панують там. Відповідь на це питання коли придивитись до господарських з'явищ, що мають місце на Україні, може бути лише одна після зруйнування капіталістичних відносин, там наступило відродження вже пережитих, форм дрібно-буржуазного господарства.

Панування капіталістичного ладу в тій чи іншій країні не означає того, що капіталістичні відносини охоплюють ціле народне господарство в усіх його окремих галузях і частинах. Вони являються лише пануючими і поруч з ними можуть заховуватись і заховуються в більш відсталих галузях відносини, характерні для дрібно-буржуазного і навіть натурального господарства. На Україні, при молодості капіталізму, капіталістичним формам на превелику силу приходилось провадити боротьбу з тою дрібно-буржуазною стихією, якою було перейнято і яка була характерною для українського народнього господарства. І перемога капіталістичних форм у нас рахує не так багато років.

Коли в наслідок війни і господарської політики більшовиків, капіталістичні відносини стали приходити до упадку, коли вони не були заступлені й не могли бути заступлені вищими господарськими формами, в тій порожнечі, як утворилась знов запанувала дрібно-буржуазна стихія, стали переважувати відносини дрібно-буржуазного господарства.

Сталось це, розуміється проти волі більшовиків і наперекір їй робили вони зпочатку ряд заходів, щоби перешкодити цьому ренесансу дрібно-буржуазного господарства. Але можливостям впливу влади на господарські відносини є певні межі, які визначено існуючим ступенем розвитку продукційних сил. Останній рік ми являємося свідками того як більшовики в своїй господарчій політиці роблять ряд уступок пануючій дрібно-буржуазній стихії.

Коли розглянути пануючі в народньому господарстві України відносини стане зрозумілим і нормальним ряд з'явищ, який відбувається там тепер.

Ми знаємо, що протилежність поміж містом і селом на Україні загострилися до найвищого ступня, що в боротьбі поміж містом і селом, село перемагає повно і рішучо, шляхом цілковитої руїни міста, що така міська кляса як пролетаріат що далі, то все більше зникає.

Ми знаємо, що поруч з руїною великої промисловості відроджується ремесло і цілий ряд галузів хатньої промисловості.

Нам відомо, що торгівля звелася зараз до примітивних форм товарообміну, що загальна продукційність народного господарства понизилась, і в зв'язку з цим йде процес вимірання людности, що стала зайвою з господарським регресом.

Нам відомо, що в зв'язку з руїною транспорту, форми якого пристосовано до вищих господарських форм, зникло національне господарство, як єдиний організм і країна розбитась на ряд одділених один од другого цілком самостійних і незалежних районів.

Всі ці з'явища, коли їх розглядати з погляду відродження дрібно-господарських відносин, являються цілком нормальними, і неминучими.

Поза межі нашого завдання виходить розглядати всі ще через важніші характерні моменти сучасного господарства на Україні і ставити їх в зв'язок із відродженням дрібно-буржуазних господарських форм. З нас досить подати загальну характеристику, загальну формулу сучасних наших господарських завдань. Керуючись цією формулою, ми будемо мати потрібні елементи для вияснення того питання, яке ставить собі данна стаття.

## II.

Питання про шляхи, якими має йти відродження нашого народного господарства, при сучасній світовій економічній кон'юктурі, являється остільки ясним, що воно не вимагає ширшого обговорення.

Коли після війни висловлювалися сумніви, що відродження зруйнованої війною Європи може відбутися при захопленню капіталістичних форм, то тепер коли ми бачимо, що процес відродження досить успішно та енергійно відбувається в цих іменно формах, двох думок відносно ближчої економічної майбутности Європи бути не може.

Шлях відродження Європи це шлях дальшого розвитку і розцвіту капіталізму. Цей шлях стелеться перед найбільш розвинутими економічно державами. Тим паче він судився для відсталих держав. Пануючі зараз на Україні дрібно-буржуазні відносини мусять бути знову заступлені формами капіталістичного господарства.

З'явлення капіталістичного господарства при данній економічній кон'юктурі треба мислити як процес затяжний.

Великою помилкою було би гадати, що форми капіталістичного господарства на Україні можуть утворитися в найкоротший час безпосередньо після упадку більшовицької влади. За більшовицькі експерименти Україні доведеться розплачуватися довгий ряд років.

За такі перспективи промовляє як наша внутрішня господарська ситуація, так і світова економічна кон'юнктура.

Для розвитку капіталістичного господарства необхідна певна степінь нагромадження багатств.

Панування більшовиків характеризується непродукційною ростратою багатств, нагромаджених раніше. Нове нагромадження, коли воно і відбувалось, мало обмежений розмір. Отже внутрішні ресурси України для відновлення господарства — ми думаємо, що вони у нас навіть після більшовицької господарки все таки єсть — не мають значних розмірів.

Приплив закордонних капіталів, необхідних для оживлення нашого господарства в ближчі часи можливий рівняючи в незначних розмірах, особливо, коли рахувати на всю колосальність наших потреб. Непродукційна рострата багатств під час війни мала своїм наслідком колосальне зuboжіння Європи. На світовому ринкові, не зважаючи на певне вирівнювання економічної кон'юнктури, почувається брак капіталів, що найбільш характерно виявляється в розмірах відсотку, який і досі лишається значно вищим довійськової норми. І таке становище в Європі не являється скороминучим.

При цьому майбутньому бракові, як своїх, так і закордонних капіталів для наших потреб, процес господарського відродження не може не бути досить довгим і затяжним.

Процес господарського відродження буде полягати в відновленні наших звязків з світовим ринком і повсюдному введенню нашого господарства в круговорот світової господарки. Оскільки цей процес буде відбуватися в залежності від закордону і буде визначатися головним чином ситуацією на зовнішньому ринкові, відродження окремих галузів і частин буде йти в тій послідовності, яку визначають насамперед потреби світового господарства, а не наші власні. Потреби й інтереси нашого господарства будуть відогравати підрядну роль відповідно до того, як підрядну роль будуть відогравати наші внутрішні сили рівняючи з закордонними.

Сучасна економічна кон'юнктура і треба гадати кон'юнктура ближчих років визначається гострою потребою в продуктах сільського господарства. Україна для закордону в першу чергу уявляє інтерес постільки, постільки вона зможе задовольнити цю, так гостру тепер, потребу. З огляду на це можна



гадати, що приплив закордонних капіталів в першу чергу мусить мати місце в сільському господарстві і галузях промисловости тісно з ним звязаних.

Оскільки відродження народного господарства буде перебувати під безпосередніми й переважними впливами відносин на закордонному ринкові, остільки процес відродження буде захоплювати галузі нашої господарки в залежності від того, як близький і тісний звязок буде поміж данною галузю і закордонним ринком.

З цього погляду процес капіталізації раніше всього мусить наступити в обсягу зовнішньої торгівлі. Загально кажучи торгівля підлягає процесові капіталізації раніше, аніж продукції; з галузів продукції капіталістичні форми набудуть зпочатку ті, які будуть працювати для вивозу; з окрема такою галузю, як зазначено нами вище, має бути сільське господарство і галузі з ним звязані.

### III.

Вище нами в загальних рисах накреслено ту економічну ситуацію ближчого майбутнього, в якій кооперації доведеться провадити свою роботу.

Коротко її можна зформуванати так: кооперації доведеться провадити свою роботу в умовах дрібно-буржуазного ладу, який мусить під впливом капіталістичного заходу повільно перетворюватись в капіталістичне господарство. З яким же активом може стати кооперація до своєї роботи. Що лишилось від неї після большевицьких експериментів, після всієї тої господарчої руїни, в якій опинилась країна.

Українська кооперація, як відомо, утворилась і виросла за останні 15 — 20 років. До початку 900-их років існували подекуди окремі кооперативні товариства, але кооперативного руху, як масового, не було. Революція 1905 року і звязаний з нею підйом активності селянства, продовольча криза, звязана з війною, революція 1917 року — всі ці обставини були стимулами, які викликали масове захоплення ідеями кооперації, які привели до того, що перед большевицькою навалою Україна по числу кооперативів стояла на одному рівені з найбільш розвинутими кооперативно країнами західної Європи. Рух розвивався в значній мірі не шляхом внутрішнього природного зросту, а в наслідок загально-політичних і економічних причин.

Ця молодість українського кооперативного руху була і є причиною присутности в українській кооперації низки з'явищ, які значно ослаблювали її внутрішню силу і міць.

На перший погляд картина, яку уявляла українська кооперація виглядала дуже імозатно. Велике число кооперативів різного типу, сміливість і розмах в постановці її пере-

веденню кооперативних завдань, досить струнко переведена система об'єднань місцевих і центральних — все у стороннього глядача могло залишити приємне вражіння від українського кооперативного руху. Але не таким уявлявся стан кооперації при ближчому, більш уважному розгляді. Кооперація весь час швидко поширювалася і дуже мало росла в глиб. При великому числі кооперативів, фінансово, українські кооперативи були слабкі й мали до свого розпорядження дуже невеликі основи капітали; при великому числі скооперованого населення, кооперативна свідомість стояла низько; досить поширеною була псевдокооперація; кооперативні центри були в значній мірі самодовліючими інституціями, слабо звязаними з своїми членами; при всій своїй внутрішній слабості, відобраючи керуючу, ідейну роллю, вони мали слабкий господарський звязок з периферією.

При цих умовах кооперація залишившись єдиною народньою організацією, не могла мати досить відпорної сили, щоби протистояти господарчій політиці большевиків, так і тій господарчій руїні, яка наступала разом з ними.

В наслідок політики експериментів і загальної господарчої руїни кооперація опинилась в стані крайнього упадку і занепаду. Основною причиною занепаду була, розуміється, загальна господарча руїна, але дякуючи большевикам зруйновано й те, що можна було заховати і затримати. Надії деяких кооперативних кол, що шляхом примиренчеської політики вдасться зберегти найбільше з того, що можна зберігти завели.

В протилежність до кооперативного підприємства кооперація уявляє не тільки об'єднання засобів, а й об'єднання людей перейнятих певною ідеєю.

Обидва складові чинники кооперації в наслідок подій останніх років вийшли зі значними шкодами і втратами і важко сказати, де розкладові процеси сучасного зробили більше лиха. Ступінь кооперативної свідомости у нас, як ми зазначили вище, загалом стояв не високо. Число кооперативно-свідомих працівників завжди було невистарчаючим. Загальна деморалізація, загальне пониження культурности, які приніс із собою большевицький режим, не могли обминути ані мас, зкооперованого населення, ані тих працівників, що стояли на чолі кооперативних установ. Можливости, які були у кооперації тепер зменшились. Передпосилки, необхідні для успішного ведення кооперативної роботи, стали більш обмеженими. Кооперативне будівництво має передпосилкою існування в масі певних громадських настроїв, певного потягу до колективної, спільної праці. Большевизм своїм примусом до колективизму, своїм будівництвом нового ладу шляхом розстрілів не міг не утворити в масі, як реакції, різко індивідуа-

лістичних настроїв, які будуть перешкодою для всякої громадської, з'окрема кооперативної роботи.

Захоплені кооперативним рухом кола можна поділити на кілька груп. Кооперативні маси в містах і селі уявляють дві різко відмежованих групи. Понад кооперативною масою, яка не приймала більш жвавої участі в кооперативному життї, підноситься тонкий шар кооперативної інтелігенції, керовників та ідеологів кооперативного руху.

Згубні впливи большевицького режиму найбільше позначилися на кооперативній інтелігенції. Вона пішла на ряд компромісів з своєю совістю й в значній мірі здеморалізувалась. Інші зійшли на большевицькі манівці. Найбільш витривалі й тверді покінчили життя в наслідок большевицького терору, або, не йдучи до табору пануючих, загинули від епідемічних хороб, голоду і холоду. З цієї групи вибуло мабуть найбільше і в майбутности кооперації доведеться розпорятися дуже невеликою кількістю працівників.

Кола, об'єднані в мійські кооперації, так само в великій мірі підпали впливам большевизму. Ці кола, й раніше уявляючи дуже різнобарвну по своєму класовому складу масу, не мали з кооперативного погляду великої вартости. Зараз в результаті большевицьких експериментів, які придушили міста всією вагою, ці кола уявляють собою збіговисько остаточно здекласованих, здеморалізованих обивателів: Якесь кооперативна робота з ними буде в високій мірі утруднена. Найменше підлягала впливам большевизму маса, об'єднана з сільській кооперації. Село найменше зазнало большевицьких експериментів, найбільше захвало відпорної сили. Так само і в сільській кооперації. Тут найбільше лишається можливостей що до майбутньої роботи.

Весь час ми давали характеристику впливів большевизму на зкооперовану людність чи то на окремі групи її гак, наче все це уявляє існуючі реально величини. Щоб уникнути непорозуміння, необхідно додати, що всі ці категорії існують тільки потенціально; вони будуть, коли впаде большевицький режим і відновиться кооперативна робота. Оскільки кооперація зруйнована большевизмом, оскільки вона уявляє одну з большевицьких канцелярій, тепер нема зкооперованого населення, як реальности.

Другим складовим чинником кооперації являються матеріальні засоби. Як стоїть тут справа, остільки ясно, що не приходиться довго розводитись. Їх нема. Матеріальні вартости, які були, зникли, оскільки основною рисою господарчої політики большевиків, було загалом'спожиття старих запасів, де б вони не були і кому б вони не належали. Одібрано та знищено і ті запаси, які були і в розпорядженню кооперації. Те, чого знищити не можна було, приведено в такий стан, який в більшости випадків, не дає можливости продукційного

використання. Грошові капітали, в наслідок руїни кредиту й повного обезцінення грошей, зараз уявляють неіснуючу величину.

Підсумок, який можна зробити, відносно стану двох основних чинників кооперації після большевицького панування, як бачимо, мало втішний. Треба опріч цього пригадати, що ми скрізь говоримо про наслідки впливів большевизму як вже про річ минулу. Між иншим большевизм ще не впав і його згубні впливи ще будуть тягнутися і не відомо як довгий час. Ми знаємо тільки, що дні комунізму пораховані, але коли прийде встановлена для нього година — нам не відомо.

Але ми хотіли би застерегти од песімістичних висновків відносно можливостей, які стоять перед кооперацією, на підставі лише цих наших підсумків. Сумний підсумок, що до стану кооперації може видатись таким, коли брати саму кооперацію ізольовано від загального стану народнього господарства. Між тим цей стан є лише одною ризикою на тлі загальної руїни цілого народнього господарства, на тлі переходу нашого господарства до пережитих і забутих форм господарського ладу. Актив кооперації, хоч який він сумний сам по собі, всеж не менший від того, що лишилось в других галузах і частинах народнього господарства.

#### IV.

Можливости і перспективи для кооперативної роботи одкриваються на другий день після упадку большевизму, не зважаючи на ті тяжкі рани, які завдано кооперації большевицьким режимом. Потрібні обставини промовляють за те, що й при теперішніх умовах господарської руїни перед кооперацією одкриваються певні вигляди і перспективи. Той реальний актив, з яким кооперація вступить в новий господарський етап, що одкривається після упадку большевиків, як ми зазначили, не дуже великий сам по собі. Але для господарської діяльності опріч матеріяльних передпосилок необхідні ще инші — психологічні передпосилки, як це слушно підкреслює Зомбарт. Большевицький режим викликав колосальний упадок трудової дисципліни і господарчої підприємчости, яка виродилась в надзвичайно нездорову й шкідливу спекуляцію. Кооперація була тим господарським осередком, де вироблялись і існували здорові форми господарської ініціативи й трудової дисципліни. Не зважаючи на деморалізацію, внесену большевицьким режимом, результати попередньої роботи не могли цілком зникнути. Існування їх, хоч у формах пошкоджених большевицьким режимом, одкриває перед кооперацією в майбутньому перспективи, більш сприятливі аніж перед другою формою

господарки, промовляє за можливість її майбутнього відродження і поширення.

Являється безсумнівним, що наше господарське відродження стоїть і стоятиме в великому звязку з допомогою нам закордонного капіталу. Як вказують факти з діяльності представників української кооперації не зважаючи на всю її дотеперішню руїну, заховалось серед капіталістичних кол заходу певне довіря, яке одкриває для неї кращі можливости щодо кредиту, аніж для приватних підприємств. Захід зважає і зважатиме на те, що кооперації буде легше аніж приватному підприємству пристосуватись до різних політичних режимів, які можливі у нас до того часу, поки наше державне життя увійде в свої береги. Реальна можливість закордонної допомоги для кооперації так само утворює для неї певні перспективи.

Ми зазначили вище, що при майбутньому процесі нашого господарського відродження при сучасній світовій господарській кон'юктурі найбільш інтенсивно і жваво має піти процес відродження сільського господарства. Сучасний уклад нашого сільського господарства з його дрібно-буржуазними, а навіть натуральними формами; особливо коли мати на увазі, що існувати у нас буде дрібне, а що найбільше середнє господарство, буде утрудняти доступ сюди приватному капіталові. Кооперація, являючись тією господарською формою, яка зможе звязати українське сільське господарство з світовим ринком, матиме в сій області значні можливости.

Таким чином, не зважаючи на сучасний тяжкий стан кооперації, при майбутньому нашому господарському відродженню вона відіграє свою ролю. Не можна, розуміється; думати, що ця роля буде пануючою, що кооперація може явитися тією панацеєю, яка одна зможе піднести наше господарство з глибини його сучасного занепаду і руїни. Оскільки в перспективі перед нами стоїть перехід до капіталістичної стадії господарства, головну і керуючу ролю мусить відігравати приватний капітал. Але це не позбавляє кооперацію свого значіння і місця.

Які-ж завдання мусить взяти на себе кооперація при сучасній економічній ситуації і в які форми повинна буде вилитись кооперативна робота в майбутньому.

На початку нашої статті ми зазначили, що велику помилку роблять ті, які уявляють, що господарські відносини в тих їх формах, які ми знали до панування большевиків: капіталістичних, можуть відновитись негайно після їх упадку. Так само було би великою помилкою ставити кооперації ті самі завдання і мислити її втіленою в ті самі форми, в яких вона була за існування капіталістичних відносин в час їх панування.

Кооперація, як певна господарська форма, являється мислимою і поза обставинами та умовами капіталістичного ладу. Ряд теоретиків уявляє кооперативну форму, як форму майбутнього, що має заступити капіталістичний лад. Але фактично західно-європейська кооперація, яку в основних її теоретичних і організаційних принципах наслідує кооперація українська, склалась і виросла в умовах капіталістичного ладу, як сила, що бореться і конкурує з ним. Завдання, які вона собі ставила і організаційні форми, які вона собі прибрала, в значній мірі визначалися умовами цієї боротьби.

Оскільки кооперації в нашому майбутньому прийдеться працювати при нових і одмінних умовах, умовах не капіталістичного, а дрібно-буржуазного ладу, мусять підлягти ґрунтовному перегляду, як ті завдання які ставить собі кооперація так і організаційні форми, які вона мусить прибрати для здійснення цих завдань.

Основні принципи, на яких полягала кооперативна робота, принципи, загально прийняті і західно-європейською і українською кооперацією, зводились до слідуячого. Кооперативне будівництво повинно було переводитись на підставі розмежування функцій поміж окремими галузями кооперативного руху. Такими галузями визнавались: споживча, кредитова й сільсько-господарська кооперація, до яких часами приєднували кооперацію продукційну. Найбільш підлягаючими кооперуванню визнавались галузі господарської діяльності, звязані з розподіленням і найбільш обережно ставилась кооперативна теорія до кооперування в обсягу продукції. В звязку з цим споживча кооперація мислилась, як основна і головна форма кооперативного будівництва. Поширення і з'явлення нових форм кооперації вважалось можливим остільки. оскільки вони будуть спиратися на зкооперованого споживача.

Ці принципи були й лишаються вірними для кооперації, яка працює в умовах розвинутого капіталістичного ладу.

Але чи будуть вони відповідати нашим прийдешнім умовам.

Принцип спеціалізації роботи, який кладеться в основу кооперативного будівництва, являється організаційною схемою, тісно звязаною з капіталістичною формою господарства.

В натуральному господарстві кожна окрема господарська одиниця зєднувала в собі всі роди господарської діяльності. З початком товарового господарства почалось виділення окремих господарських функцій в самостійні галузі. В капіталістичній системі господарства ця спеціалізація, це виділення окремих галузів в окремі господарські одиниці дійшло до максимума, стало одним з основних принципів капіталістичного способу продукції і виміну. Кожна нова господарська форма, яка хотіла здобути собі права на існування за капіта-

листичного ладу і ставила собі таким чином боротьбу з ним, мусіла пристосуватись до цього принципу, бо він становив одну з передумов успішності цієї боротьби. Через те мусіла прийняти цей принцип і кооперація і мусить послідовно додержуватись і провадити його за умов капіталістичного господарства.

В тих обставинах, в яких доведеться кооперації проводити свою роботу після упадку большевиків, та передумова, яка викликає необхідність спеціалізації кооперативної роботи передумова успішності конкуренції з капіталістичними підприємствами зникає на цілий ряд років. З другого боку ті господарські одиниці, що їх доведеться обслуговувати кооперації, втратили свій колишній характер, який давав можливість переведення спеціалізації. Спеціалізація була можливою остільки, оскільки існували певні економічно сильні й міцні господарські одиниці для яких одна їх господарська потреба мала таке значіння, що, обслуговуючи лише одну цю потребу, спеціалізована кооперація могла знайти для себе міцний базис. Візьmemo споживчу кооперацію. Вона в своєму спеціалізованому вигляді була можлива через те, що певні групи господарств мали для задоволення своїх потреб певні суми грошей, які уявляли постійну величину і які витрачалися на ринкові. Зараз у тих господарчих груп зайшли великі зміни. Мійський споживач, являючись зв'язаним в той чи інший спосіб з певною галузю капіталістичного ладу, мав певний бюджет. Грошеві знакі, які він одержував мали певну сталу вартість. Тепер міста, вся їхня продукція, зруйновані. Мійський споживач не має певного бюджету, оскільки він не виконує жадних продукційних функцій. Ті доходи, які він одержує в грошовій формі, не мають скільки небудь сталої реальної вартості. Таке становище є тепер і воно не буде усунуто в ближчі роки. Сільський споживач, здебільшого селянин, являючись зараз як і раніше продуцентом певних реальних вартостей, заховав певний більш-менш визначений бюджет. Але раніше він був продуцентом при капіталістичному господарстві, він реалізував свої вартості і мав гроші від тої реалізації. Зараз же оскільки зникла трівка вартості у тих грошових знаків, за які він міг би продавати свої вироби, остільки нема у селянина певного постійного грошового бюджету для задоволення своїх потреб. Він тепер має продукти, але немає грошей. Правда, у селян є запаси, і досить значні, грошей, які набуті ними раніше, але вони не уявляють з себе величини, яка постійно поповнюється, не можуть служити базою для постійно функціонуючого підприємства.

Попередній аналіз вказує, що при теперішніх господарських відносинах не буде міцної матеріальної бази для того

кооперативного товариства, яке провадило би тільки торгівлю, як наші споживчі товариства добольшовицьких часів.

Не інакше стоїть справа і з кредитовими товариствами. Спинимось на кредитовій кооперації в її формах сільської кооперації, переважно поширеній на Україні. Вона має своєю передпосилкою розвинутий товаровий характер сільського господарства. Тільки при таких умовах можливим являється існування міцного матеріального базиса для кредитової кооперації. При інших обставинах нема можливости провести різницю поміж споживчим і господарським кредитом, який тільки один повинна обслуговувати кредитова кооперація. З другого боку організація кредитової кооперації вимагає сталої грошової одиниці. Оскільки всі ці умови тепер не існують і не будуть існувати досить довгий період часу, остільки нема підстав гадати, що можливе існування спеціалізованої кредитової кооперації.

Таким чином економічна ситуація, яка утворилася на Україні, вказує на необхідність перейти кооперативної роботи од спеціалізації до універсалізму.

Факти з кооперативного життя перед ліквідацією операції більшовиками вказують, що універсалізм в кооперативній роботі, не зважаючи на встановлення теорією необхідности спеціалізації, здобував собі все більші права громадянства. В міру розпаду капіталістичного ладу все більше виявлялась необхідність переходу в кооперативній роботі до універсалізму і фактично вона відбувалась, правда, не систематично, навпомацки. Являється необхідним, що би при майбутньому відродженню кооперативної роботи необхідність її відбудови на основі універсалізму була поставлена цілком свідомо і виразно.

Більшовики, зруйнувавши українську кооперацію, для своєї кооперації утворили єдиний центр „Вукоспілку“. Ця ідея являється здоровою і вона мусить бути взята під увагу українськими кооператорами. Оскільки ближча наша майбутність промовляє за необхідність будівництва кооперативної роботи по принципу універсалізму, об'єднувати її мусить само собою єдиний центр.

Висовуючи необхідність універсалізму для ближчих часів, ми, розуміється, не відкидаємо необхідного переходу до спеціалізації в дальшому майбутньому, коли у нас стануть відновлятися капіталістичні відносини. Але універсалізм для ближчих часів являється необхідним і неминучим етапом.

При визнанні необхідности спеціалізації кооперативної роботи в кооперативній теорії разом з тим висовується ідея пріамату споживчої кооперації над іншими формами руху.

Ця ідея знов таки цілком відповідає розвинутим капіталістичним відносинам і за їх панування являється правильною. Капіталістичні відносини характеризуються пануванням



міста над селом. В процесі господарської еволюції головну роль відіграє місто, підпорядковуючи цілком своїм впливам село. Зрозуміло отже, що при таких обставинах головну роль мусить відігравати та форма кооперативного руху, яка являється найбільш пристосованою до об'єднання широким мас мійської людности.

Господарська ситуація, з якою доведеться мати діло кооперації в ближчому майбутньому носить цілком відмінний характер.

Місто зруйновано і свою господарчу роль воно перестало виконувати. В господарському відношенні рішуче панує село. Така ситуація не являється скоро минучою. Процес набуття містом давньої ролі звязаний з відродженням капіталістичного ладу, являється процесом затяжним. При сучасній економічній кон'юктурі, як ми зазначили вище, є данні гадати, що процес господарського відродження в першу чергу захопить сільське господарство і галузі промисловости з ним звязані. Отже пануюча роль має лишитися довгий час за селом. Міста відіграватимуть роль адміністративних, культурних, по декуди торговельних осередків, але оскільки набудуть вони попереднє значіння, остільки важко гадати, що в ближчому майбутньому можуть вони вернути свою попередню пануючу роль.

При таких умовах, звичайно, не можна думати, що в кооперативній роботі, як що її мислити збудованою на основі спеціалізації може відігравати пануючу роль споживча кооперація; так само функції, тотожні з функціями споживчих товариств, не зможуть відігравати головної ролі в універсальному кооперативі. Коли наше господарське життя ближчих років буде проходити під знаком села, і його потреб, тип кооператива, який буде відігравати головне значіння, по своїх функціях у першу чергу мусить бути пристосований до потреб села.

Яку роботу буде провадити цей універсальний сільсько-господарський кооператив.

Його завданням буде організувати і налагодити звязок сільсько-господарського продуцента з широким ринком. В звязку з цим на ньому в першу чергу буде лежати завдання організації збуту с.-г. продуктів й постачання річей, необхідних як для господарського так і особистого споживання селянства.

При організації збуту сільсько-господарських продуктів, при складности сільського господарства як такого і складности відносин на ринкові, кооперації доведеться виробити план цієї роботи відповідно до районів і місцевих обставин; з усіх тих продуктів, які виробляє сільське господарство доведеться вибирати те, що з господарського погляду являється в даний момент найбільш потрібним і доцільним.

Необхідність організації постачання для сільського господарства як річей господарського так і особистого ужитку впливає з того стану, в якому перебуває загалом наше господарство. При відсутності сталої валюти, при недовірі до існуючих грошових знаків організувати збут, являється можливим лише беручи на себе постачання всього того, на що заявляє попит сільсько-господарський продуцент. Тим самим сільсько-господарському кооперативу прийдеться взяти на себе виконання тих функцій, які на селі раніше виконувала споживча кооперація.

Але завдання сільсько-господарського кооператива обмежитися цим не можуть. При сучасних обставинах обмежуючи свої завдання лише збутом і постачанням, сільсько-господарський кооператив не зможе мати твердої матеріальної бази.

Доведеться нам стрінутись з фактом значного пониження сільсько-господарської культури. Вже самий перехід землі од поміщиків до селян мав своїм наслідком значне пониження інтенсивності сільського господарства. За останні роки ми мали факти значного зросту недосівів, зникнення промислових культур, погіршення обробки землі в наслідок відсутності с.-г. реманенту й угноень. Всі ці зміни укладу сільського господарства й набуття ним виразного дрібно-буржуазного типу обіцяє в майбутньому значно і дуже значно зменшити кількість сільсько-господарських продуктів, які селянин буде віддавати на ринок.

Правда, ближчий рік-два після упадку большевиків можна сподіватися досить значної пропозиції сільсько-господарських продуктів коштом старих запасів, але, коли ці старі запаси вичерпаються, то для нас утвориться становище з несприятливих. З цією перспективою мусить рахуватися кооперація. Мусить бути ясно, що коли вона організуючи збут не поведе рівнобіжно роботи, скерованої до підняття с.-г. продукції і зміни укладу сільського господарства в змислі надання йому товарового характеру вона не зможе мати ширших перспектив. В сій справі перед нею будуть стояти завдання організації кредиту, організації агрономичної допомоги, виробництва та переробки с.-г. продуктів.

Що до кредитових операцій кооперації, то ми зазначили вище, що при теперішньому стані сільського господарства ми не бачимо можливостей виділити ці функції в окрему галузь кооперативної роботи. Вони будуть розвиватись і можуть розвиватись рівнобіжно зі зміною сільського господарства; через те налагодити і поставити їх на певний шлях зможе лише той кооператив, який об'єктом буде мати сільське господарство, як ціле, який зможе через те слідкувати за тією еволюцією, що відбуватимуться в ньому і який зможе

відповідно до цих змін поширювати й збільшувати такі операції.

Організацію агрономичної допомоги с.-господарській кооперації доведеться взяти на себе в значно ширших розмірах, аніж ставилось кооперацією це завдання раніше. Організація агрономичної допомоги це необхідна умова підняття продукційності сільського господарства. Без реалізації цієї справи, справа інтенсифікації нашого сільського господарства розв'язана бути не може. Ми думаємо, що при тому стані, в якому будуть перебувати матеріяльні засоби держави і місцевих самоврядувань не можна покладати жадних надій на постановку ними агрономичної допомоги населенню. Кооперація при цілому своєму бажанню не зможе її обминути.

Так само, дбаючи про підняття продукційності с.-господарства буде примушена с.-господарська кооперація, висунути на чільне місце справу організації власної продукції по переробці с.-господарських продуктів. Обмежувемось тут лише зазначенням необхідности постановки цього завдання в число тих, які мусить мати на увазі кооперація. Більш докладно над питанням кооперативної продукції ми спинимося нижче.

Таким чином становище нашого народнього господарства промовляє зате, що пануючим типом кооперативу ближчого майбутнього, який має опреділяти напрямок і тенденції українського кооперативного руху, має бути універсальний кооператив сільсько-господарського типу. Він буде і мусить бути пануючим, оскільки життя наше буде проходити під знаком інтересів села.

Звичайно цей тип кооперативу не може відповідати мійським умовам. Як же треба собі мислити тип мійського кооперативу, який являється економічно можливим і доцільним при сучасних обставинах. Вище ми зазначали, що типовий мійський кооператив в його формі споживчого кооператива за теперішніх обставин не може вважатись раціональним. Що ж мусить бути поставлено на місце нього.

Ту відповідь, яку треба дати на це питання вже намічено попереднім викладом. Оскільки кооперативний рух мусить будуватися по принципу універсалізму, остільки цей принцип мусить бути здійснено і в майбутньому мійському кооперативові. Він так само не може бути збудований по принципу спеціалізації.

Мійський кооперативний рух розвивався з поділом на дві групи, природним для капіталістичного громадянства з яскраво визначеним класовим складом: існувала загальногромадянська і робітничка кооперація.

Не потрібує доказів твердження, що для найближчого нашої

го майбутнього цей поділ являється цілком недоцільним і неможливим. Оскільки відносини наші вже тепер фактично носять дрібно-буржуазний характер, остільки жадних підстав не може бути для господарського відмежування загальногромадської і робітничої кооперації. Мусить бути одна єдина в господарському значінню кооперація \*).

Новий тип мійської кооперації зможе знайти для себе міцну матеріальну базу остільки, оскільки він, ставши на ґрунт універсалізму, поставить на чільне місце не справу організації розподілення, як ставила раніше споживча кооперація, а справу організації продукції.

Кооперативна теорія висовує в кооперативній роботі на перше місце справу організації розподілення, ставлячись з великою обережністю до організації кооперативної продукції. Ця обережність має свої законні підстави; при існуванні капіталістичного способу продукції, справа організації продукції для окремих підприємств являлась в значній мірі розв'язаною; капіталістичний спосіб продукції дає можливість організації виробництва в великих підприємствах з широким пристосованням поділу праці і машин, з високою ступеню продукційности праці.

Для кооперації організація продукції в таких розмірах і формах здебільшого була неможливою; через те обережне відношення кооперації до організації кооперативної продукції являлось зрозумілим.

З іншою ситуацією прийдеться мати нам діло після упадку більшовизму на Україні. Справа організації продукції в тих умовах, які там матимуть місце, являться розв'язкою дуже примітивних і одсталих форм. Перетворити їх у форми великого капіталістичного підприємства буде справою довшого періоду часу. А разом з тим при товаровому голоді, який панує на Україні, ця справа мусить бути розв'язана як найшвидче. При цих обставинах утворюються сприятливі умовини для розвитку кооперативної продукції. Як показує попередній досвід справа організації кооперативної продукції являється одною з самих важких справ. Але труднощі цієї справи могли би бути усунуті при існуючих умовах з більшою дозою ймовірности, як коли небудь раніше. Могли б бути усунуті через те, що саме небезпечно і страшне для кооперативних підприємств — момент конкуренції з боку великого капіталістичного підприємства для ближчого часу у нас не відігравав би значної ролі. Від

---

\*) Ми обминаємо справу про ідейне відмежування робітничої кооперації про можливість існування певного окремого ідейного центру робітничої кооперації. Таке відмежування являється цілком можливим і нормальним. Ми певні — буде воно існувати, оскільки буде існувати робітничий рух.

конкуренції краєвих капіталістичних підприємств кооперативна продукція була би забезпечена в силу мінімальної ролі, яку б відігравали ці підприємства у нас в ближчі роки, а від конкуренції закордонних—силою валютних відносин поміж нами і закордоном.

Мійські кооперативи, в яких би продукційні функції відігравали головну роль, увіходячи в одну загальну організаційну сітку, мали б можливість одержувати од кооперативів с.-г. типу необхідну сировину і мати серед них цілком забезпечений ринок збуту.

Одержуючи від с.-г. кооперативів продукти сільського господарства, вони мали б можливість провадження торговельних операцій та явились би одним з поважних засобів для усунення харчової кризи в містах. Торговельні операції таким чином являлись би тією надбудовою, яка стала б можливою, коли би міські кооперативи стали на продукційний базис.

Таким чином в будові кооперативів як сільських так й міських панувала би певна одночинність, яка робила би цілком нормальним об'єднання їх всіх в одному всеукраїнському кооперативному центрі.

Такою нам являється та загальна схема, по якій мусить бути збудована кооперативна робота ближчого майбутнього. Ми намалювали тільки саму загальну схему цієї роботи, вказали той загальний напрям, в якому вона мусить іти відповідно до сучасної економічної ситуації. Розробка цієї загальної схеми мусить бути справою практики.

Ми кілька разів підкреслювали й на закінчення вважаємо необхідним підкреслити ще раз, що змалювана нами схема є схемою переходового періоду. З того часу, коли у нас знову запанують капіталістичні відносини ця схема явиться непридатною; і тоді неминучим стане знову перехід од принципу універсалізму до принципу спеціалізації. Цей момент мусить бути взято під увагу при переведенні зазначеної нами схеми на практику.

## V.

Ми намітили загальну схему майбутньої роботи так. як вона нам уявляється можливою і доцільною при сучасних економічних умовах.

На закінчення нам хотілось би спинитись на тому *modus* взаємовідносин, який мусив би існувати поміж державою і кооперацією: на політиці держави що до кооперації.

В сій області існує у нас багато забобонів і неправильних міркувань, які стоять в звязку з нашим попереднім минулим. Ми виростили і здобули виховання в бюрократичній державі, де можливості для розвитку приватної ініціативи були мінімальні, де не розвинулась і не могла роз-

винутись свідомість необхідності самодоконани і самодій-  
 лярности.

Через те кожен раз, коли розпочинається у нас, якась  
 справа громадська, культурна, господарча — очі ініціато-  
 рів звертаються неодмінно до держави; від держави вима-  
 гають субсидій, привілеїв, допомоги. Необхідність активного  
 втручання держави мотивують інтересами народніх мас, потре-  
 бами державности народнього господарства і т. д. в залежності  
 од обставин і моменту.

Було би шкодою і для кооперації і для держави, коли б  
 у їх взаїмо відносинах було встановлено такий *modus*. Для ко-  
 операції це було би шкідливо, бо кооперація перестала би  
 бути органічно розвиваючимся рухом, перетворилась в оран-  
 жерейну рослину, ступила б на нездоровий шлях прожек-  
 терства і грюндерства. А держава, ставши на шлях соціаль-  
 ної піддержки кооперації, поклавши на неї завдання, які бу-  
 ли би її понад силу в даний момент, допустилась би тільки  
 марнування державних грошей.

Політика, якої мусить вимагати що до себе кооперація  
 од держави, мусить відповідати тільки одному завданню: це  
 повинна бути державна політика. Кооперація в інтересах дер-  
 жавних мусить вимагати, аби кооперацію трактовано було  
 однаково зо всіма іншими господарськими чинниками. Не  
 вимагаючи спеціальних привілеїв для себе, кооперація разом з  
 тим повинна домагатись, щоб такої спеціальної провінціалъ-  
 ної політики не було ведено що до інших економічних  
 чинників. Мусять бути надані однакові права і можливости  
 економічної роботи, як для кооперації так і для приватного ка-  
 пیتالу. В міру зросту кооперації, в міру зросту її впливів, розу-  
 міється, кооперація зможе претендувати на більші права, на  
 більшу увагу з боку держави. Але це являється справою даль-  
 шого майбутнього. Політика ж найближчого часу однаково пот-  
 рібна як з погляду інтересів держави, так і з погляду інтересів  
 кооперації це така політика, яка забезпечить кооперації одна-  
 кове становище з іншими економічними чинниками.

\* \* \*

Ми вечерпали в головному і важнішому ту тему, яка  
 служила завданням статті. Не вважаємо що всі наші виснов-  
 ки цілком бездогані і що всі вони видержать перевірку на  
 практиці. Думать так при наших умовах одірванности від на-  
 шого господарського життя, при умовах неможливости його  
 безпосереднього спостереження й студіювання являлось би  
 в високій степені помилковим.

Але відповідні поправки й доповнення зможе внести  
 уже сама практика кооперативного руху, та кооперативна  
 робота, яка будемо сподіватись відновиться в недовгому часі.

# ЛІСОВА ГОСПОДАРКА УКРАЇНИ.

(Природні умови, стан, завдання).

## I.

Значіння лісів в народнім господарстві мусить розглядатись з погляду історичного розвитку потреб цілої народньої господарки, бо господарча роля лісів в ріжні періоди цього розвитку була неоднаковою.

Загально відомо, що в давніші часи лісів було значно більш. Звичайно і тоді — в період натуральної господарки — значіння лісу як продуценту будівельних і виробних матеріялів та опалу було велике; але тоді ліс не був основою існування і таких значних на той час галузів господарства як звіровий промисел та бортіве бжільництво. У нас на Україні одним з головних предметів вивозу в ті часи, між иншим, і були: хутра, мед, віск — продукти лісу.

Взагалі ж в той час продукція лісу використовувалась тільки в незначній мірі, бо порівняючи нечислене населення, з мало розвиненою неудоконаленою господаркою, з кепськими транспортними засобами, не могло для задоволення своїх потреб в лісовім матеріялі та паливі цілком використовувати головніші продукти лісу — весь значний приріст деревної маси. Отже, ліс продукував тоді більш, аніж то вимагалось потребами народньої господарки і в значній своїй частині продукти лісу були непотрібними для цієї господарки. Зі збільшенням потреб в ріллі, в звязку зі збільшенням кількості населення, а, особливо, з розвитком грошової господарки — коли площа хлібних культур стала збільшуватись в інтересах задоволення потреб не тільки натуральної господарки, а й значних потреб віддалених ринків, — значні лісові площі стали, навіть, на перешкоді до збільшення добробуту населення і розвитку народньої господарки, бо часто ліс займав ті площі, які корисніш було обернути на потреби сільської господарки.

І от лісові площі стали розкорчовуватись, обертаючись в пахатні угоддя. Цей процес розчисток лісу під рілля мав місце у всіх країнах, відбуваючись більш менш інтенсивно в залежності від ріжних обставин.

В багатьох країнах Європи, а саме там, де значні частини поверхні були зайняті горами, вкритими лісом, самою природою було встановлено певні межі поширенню площі

ріллі на кошт лісів. Такі частини поверхні землі та інші, що належать до категорії так званих „абсолютних лісових площ“, себ-то таких, що придатні тільки для лісової господарки, не були потрібні для сільської господарки і тому на таких площах сама природа їх забезпечувала заховання лісу. У нас до таких лісових площ можуть належати піски, круті яри, то-що.

Але, окрім цих причин природного характеру, на перешкоді знищенню ліса згодом став і другий чинник — організована державна влада, яка, вбачаючи в майбутнім небезпеку від знищення лісів, авторітетом і силою своєю стала на захист лісів від знищення. Тут не місце говорити про значіння лісів в природі і для людини — позитивне значіння їх загально відомо. Але розуміння позитивної ролі лісів для цілої народньої господарки і для держави не могло мати значіння рішачого моменту в приватній господарці: оскільки лісове господарство не спроможне було давати такі ж прибутки, як сільське, воно з погляду всякого приватного інтересу мусіло бути ліквідовано на користь останнього. І нищення лісів в кожній країні приймало такі розміри, що ставало явно небезпечним для добробуту цілої держави і тому скрізь — раніш чи пізніш — викликало відповідну акцію з боку державної влади, а саме — видання лісоохоронних законів, що, накладаючи різні обмеження на лісовласників, урегульовували не тільки справу розчисток лісу, а й порядок та розмір лісових користувань. Ідучи далі в цім же напрямі — забезпечення країни лісом, уряди різних держав стали вживати заходів і до поширення площі лісів шляхом закультивування земель нелісових, особливо з категорії земель ялових (пісків, ярів та інших). Окрім того, уряди всіх держав виявляли й виявляють вплив на загальний стан лісової господарки також шляхом запровадження відповідного (правильного) господарства в державних лісах, що, в більших чи менших розмірах, маються у всіх державах.

З рештою — в наслідок взаємних впливів різних причин та чинників — природних умов, приватних господарчих інтересів, політики й вимог державної влади та інших — в кожній культурній країні встановилась більш чи менш устояча рівновага поміж площами лісів — з одного боку і сільсько-господарських культур — з другого. В залежності від значіння, сили й характеру зазначених чинників, в кожній країні встановились свої особливості в справі лісогосподарчій і, пристосовуючись до них, в кожній країні мусить бути встановлена і певна державна лісогосподарча політика.

Поміж всіма зазначеними чинниками, природні умови виявляють найбільший вплив на загальний стан лісової господарки, а з'особна, і на розмір площ лісового фонду. Неоднаковість природних умов в різних країнах в значній мірі спричинилась і до неоднакового стану лісової господарки. 2



в першу чергу, до неоднакового ступня забезпечення країн лісом або відсотку лісистості, себ-то відношення площі лісів до загальної площі.

Прийнято вважати за нормальну лісистість — 25% лісової площі, себ-то пересічну лісистість земної кулі. Але окремі країни, в силу різних природних умов вельми неоднаково забезпечені як лісами, так і іншими угоддями, і ці природні умови в значній мірі впливають і на напрям народньої господарки. Наша Україна здавна відома як країна хліборобська, вельми багата своїм ґрунтом. Цифрові дані про розподіл в ній площ угоддів яскраво це доводять, особливо, коли порівняти їх з відповідними даними інших країн. Ці цифри доводять і про значну незабезпеченість України лісом

В цілій Європі розподіл земної поверхні поміж різними угоддями такий \*).

культивуєма площа . . . . .	27%
пасовиска та луги . . . . .	24 „
ліси . . . . .	28 „
землі непродуктивні (ялові землі, болота, річки, дороги, землі під будинками, то-що) . . . . .	21 „
Разом . . . . .	100%

Отже, в Європі чотири головні категорії земельних угоддів — культивуємі ґрунти, пасовиска та луги, ліси і непродуктивні ґрунти — займають приблизно однакові площі. Але в окремих країнах відношення поміж площами зазначених угоддів значно відрізняється від цих пересічних норм. Так, в головніших державах та на Україні ці відношення (в %) були такі: \*\*).

Д Е Р Ж А В И.	Загальна площа в квадр. кілометр.	Культивуємі ґрунти.	Луги, пасовиска.	Ліси.	Непродуктивні ґрунти.
Австро-Угорщина . . . . .	675.916	40	24	30	6
Велика Британія . . . . .	314.667	48	30	4	18
Італія . . . . .	286.682	46	25	16	13
Німеччина . . . . .	540.743	49	16	26	9
б. Росія . . . . .	5.389.985	26	16	38	20
Україна **) . . . . .	495.907	71	12	10	7.
Франція . . . . .	536.464	59	11	16	14

Отже, коли виключити, з одного боку, б. Росію, яка відзначалась малим відсотком культивуємих ґрунтів та великими відсотками лісів та ґрунтів непродуктивних, а, з другого боку, Україну, що, навпаки, відзначається значним відсотком ґрунтів культивуємих та малим відсотком лісів та

x) Atlas universel, 1905, par A. L. Hickmann.

\*\*) Відомости за 1897 рік по 9-ти губерніях.

грунтів непродуктивних, — то можна сказати, що в головніших державах Європи площі культивуємих ґрунтів складають приблизно половину цілих площ цих держав.

Як вже зазначалось раніш, в наслідок ділання ріжних умов та чинників, між якими головніші — природні умови (рельєф, властивости ґрунту, підсоня то-що),—в кожній культурній країні встановились в основних рисах відношення між площами головних категорій угоддів. Ці відношення, звичайно, не можна рахувати цілком сталими, постійними: дальші культурні заходи і впливи людини, ділаючи в інтересах розвитку й удосконалення ріжних галузів народнього господарства, підпорядковуватимуть в інтересах цього господарства все більші площі земель ялових, які в культурних країнах, з рештою, мусять зникнути. Разом з тим, під впливом ріжних економічних та інших чинників, можуть мінятись і відношення поміж площами як лісів та сільсько-господарських культур—з одного боку, так і поміж площами ріжних галузів цих культур — з другого боку. Але основні відношення що до розподілу зазначених головних категорій сільсько-господарських угоддів з одного боку, а лісів — з другого в країнах культурних вже намічено і в скорім часі вони ґрунтовно змінитися не можуть.

Переходючи тепер до питання про відносне значіння лісової господарки в ріжних країнах і ступінь забезпечення їх лісом в порівнанні з Україною, наводимо тут  $\%$  лісистости ріжних держав Європи в порядку поступового зменшення. По їх лісистости держави Європи можна поставити в такий ряд \*).

1. Бувша Росія . . . . .	38 $\%$	11. Бельгія . . . . .	18 $\%$
2. Швеція і Норвег. . . . .	36 „	12. Франція . . . . .	16 „
3. Сербія . . . . .	36 „	13. Італія . . . . .	16 „
4. Б. Австро-Угорщ. . . . .	30 „	14. Україна . . . . .	10 „
5. Німеччина . . . . .	26 „	15. Греція . . . . .	9 „
6. Турція . . . . .	25 „	16. Голяндія . . . . .	8 „
7. Іспанія . . . . .	21 „	17. Данія . . . . .	7 „
8. Румунія . . . . .	20 „	18. Англія . . . . .	4 „
9. Швайцарія . . . . .	19 „	19. Португалія . . . . .	3 „
10. Болгарія . . . . .	18 „		

До цього слід ще додати, що в Східній Галичині лісів є біля 25 $\%$ , а в Польщі біля 20 $\%$ .

Як бачимо, останні місця, як найменш лісисті країни, займають: Англія, Голяндія, Данія, Португалія, Греція — приморські держави з розвиненим морським та, в більшости, й залізничним транспортом, що легко можуть користуватись привозним лісом. Мало чим відріжняється від цих держав що до

x) Atlas univer.

ступня забезпеченості лісом і наша Україна, що мусить бути зарахована до групи найбідніших, мало забезпечених лісом, держав. Але, в супереч зазначеним країнам, транспортними засобами Україна дуже бідна і тому брак власного лісу не може так легко залагодити шляхом привозу лісу з-за кордону, як інші малолісні країни.

З цієї ж таблиці бачимо, що, окрім Англії, всі головніші багаті, з розвинутою промисловістю держави, от як Німеччина, весь терен бувшої Австрії, Франція, Італія, та інші країни, відзначаються значно більшою лісистістю, перевищуючи в цім відношенні Україну в  $1\frac{1}{2}$ —3 рази. Значною, порівнюючи, лісистістю відзначаються і ближчі сусіди України— Росія, Румунія, Польща, Турція, Болгарія.

Отже поміж Україною і більшістю європейських держав є значна різниця що до розподілу земель ріжної господарчої вартости й значіння. Ця різниця дозволяє рахувати Україну найбагатішою в Європі державою що до забезпечення здатними до сільсько-господарських культур площами. Коли додати до цього ще високу якість її ґрунтів, що, в більшости, уявляють з себе вельми родючий, багатий перегнійними матеріялами чорнозем, — то основні особливости України, яко країни переважно хліборобської, стають ще яскравіш, вказуючи, що головна підстава добробуту України полягає в розвитку сільсько-господарських культур та відповідних галузів обробляючої промисловости. Але це ж порівняння та дані про існуючий розподіл на Вкраїні ґрунтів доводять і про бідність, незабезпеченність України лісом, а самі загальні міркування дозволяють гадати, що значних змін в цім відношенні на Вкраїні й на далі не може бути і що Вкраїна є країною ввозу, а не вивозу лісу.

Та становище лісової господарки на Україні і дальші перспективи стануть нам ясними тільки після ближчого ознайомлення з природними умовами України, з фактичним розповсюдженням та станом лісів, з становищем справи лісового торгу та промисловости та з економічними особливостями лісової господарки взагалі.

## II.

Головніші природні чинники розповсюдження ростиности — ґрунт і підсоння — утворюють на Україні три геоботаничні області: лісову, лісостепову та степову.

Північно-західна частина України, яка відмежовується від решти України по лінії, що проходить приблизно через південну Волинь, Житомир, Київ, а від останнього — круто на північний схід, утворює лісову Україну, — область і значною кількістю атмосферних опадів та з виполісканими водою сірими лісовими ґрунтами. Вона складається з майже всієї

Волині, північної Київщини, північно-західньої Чернігівщини та етнографічно-українських земель на північний захід від Волині. Величезні масиви, переважно, соснових лісів, чистих чи мішаних, а також дубових, осикових, вільхових, з домішкою і других лісових пород, утворюють тут цілі пущі, то сухі — борові, то багністі, що переходять в справжні багна, часто торфові, перерізані рівчаками, річечками, річками, обарвлені килимами прирічних лугів. Сила болотяної та лісової птиці, зайці, кози, лосі, дикі кабани і досі ще оживляють ці простори, прикрашаючи се царство природи. Правда, як раз тут, на цім малюнку природи, відбився не так культурний вплив людини, як її руйнуюча, визискуюча рука: хижачькі вируби, усихаючий на пожарищах ліс, невикористані ялові піскуваті землі... Мимоволі, сумну задуму й жаль викликають ці картини хижачтва й невмілої, недоцільної, визискуючої діяльності людини по використанню багатств матері-природи. Але стихійна сила природи, багатства та невичерпаність її засобів, величність її в творах — відчуваються тут і, зараз на кожному кроці...

В цій області мається приблизно половина всіх лісових багатств України, при чім на одній Волині є біля третини всіх наших лісів. Самою цінною, головною породою тут є сосна, що займає звичайно найбідніші піскуваті, малородючі ґрунти, то сухі (чиста, борова сосна), то вохкуваті ґрунти, з більшою чи меншою домішкою перегною (соснові деревостани мішані — з березою, осикою, дубом). На кращих ґрунтах ростуть дуб, граб, — чи чисті, чи з домішкою інших лісових пород: ясеня, клена, ильма, вяза, береста, липи, осики, берези та інших. На багністих трясовинах з проточною водою, по лугах та берегах річок та рівчаків ростуть вільхові деревостани. В північній частині області зустрічається й ялина.

Звичайно, ця область не має скрізь однакового вигляду — країни суспіль лісової. Великі обшари лісів розділяються й значними площами ріллі. Але сліди лісів скрізь заховуються чи то в вигляді лісків та перелісків серед пашні, чи то в окремих деревах та невикорчованих ще на нивах пнях, чи в тім зрадливім самосіві лісових пород на піскуватих облогах, що походить з нанесеного вітром чи занесеного птахами та ще невідомо ким насіння. І хай тільки недбайливий чи необачний господар залишить без догляду на декільки років свою ниву, як ліс почне помалу, але невпинно відвойовувати свої ґрунти, заселяючи їх сходами дерев. І ця область, хоч і позбавлена вже багатьох обшарів лісових, в природній основі своїй не перестає бути лісовою країною — і по багатству ще лісами, і по сприятливих для існування й відновлення лісів умовах підсоння (вохкість), і через, так би мовити, абсолютно лісовий характер багатьох ґрунтів, ще

для сільськогосподарських культур мало придатні, і через сприятливі природні транспортні умови (річки).

На південь і південний схід від лісової України лежить лісо-стєпова або передстєпова Україна, що складається з частини Бєсарабії, Поділля, південної смуги Волині, значної частини Київщини, Харківщини, північної частини Катеринославщини та українських частин сумежних губерній на півночі та північному сході. Ця область була колись вкрита значними суцільними площами дубняків, які і зараз складають її характерну ознаку і кошовну частину її природних скарбів,— хоч не малі площі їх вже й розкорчовано під рілля.

Менша кількість атмосферних опадів в цій області не є сприятливою умовою для росту й росповсюдження лісів, але загальна кількість цих опадів є все-таки вистарчаючою для задоволення потреб лісу, і, разом з добрими властивостями ґрунтів, підсоння лісостєпової України утворює добрі загальні природні умови для існування лісу.

Коли в лісовій Україні головною породою є сосна, то в цій області головна порода — дуб, що росте або чистими деревостанами, або в сумішку з іншими листовними породами ясенем, кленом, ильмовими, осикою та іншими. Але і в цій області значну роль, яко цінна лісгосподарча порода, відіграє сосна, що, займаючи гірші, піскуваті ґрунти, росте або великими лісовими масивами (відомий Черкаський бір, бори біля Харькова, Славянська та інші), або ж зустрічається меншими островами на пісках понад річними долинами. Окрім зазначених порід, в цій області, а, власне, в північно-західній її частині (на захід від Полтави) зустрічаються густі грабові деревостани, іноді з домішкою й інших порід, понад західною межею Поділля трапляється й бук — лісова порода, рідка у нас, а дуже розповсюджена в Західній Європі.

В цій області помічається боротьба поміж стєпом та лісом, що насувається на стєп, розповсюджуючись при допомозі своїх легконасіньових деревних та, особливо, пристосованих до умов стєпового життя де-яких чагарникових порід (осика, береза, чагарники: дереза, бабчук та інші.)

Нарешті, стєпова Україна, що лежить на південь від лісостєпової і складається з Херсонщини, Катеринославщини й Таврії, відзначається значною сухістю свого підсоння, що й являється причиною відсутності у ній лісів. В порівнанні з іншими рости́нними формаціями, ліс потребує значної кількості води і хоч дерева, зивдяки своїй розвиненій корневій системі, можуть діставати воду з глибоких шарів ґрунту, але в цій області загальна кількість атмосферних опадів не є достатньою для забезпечення всіх великих потреб лісу що до води.

Окрім браку води, є ще друга важлива причина відсутності лісу в стєпах. Ця причина тісно сполучена з першою і є, навіть, наслідком першої: це солянистість стєпових

ґрунтів в такій мірі, що солі шкодять лісовим породам; останні відзначаються особливою чутливістю до де-яких солів, от як, хльорних. Недостатність атмосферних опадів в степах і є причиною недостатнього виполіскування з ґрунту шкідливих солів і разом дві ці, тісно сполучені поміж собою причини, й утворюють вельми несприятливі для розповсюдження й росту лісу природні умови. Найбільше виявлення цих умов можна бачити на неродючих солончакових ґрунтах, де з древних пород можуть рости тільки гребенщик (*Tamarix*) та чумак (*Rhus typhina*), до яких на ліпших ґрунтах долучаються ильмові, біла акація та дуб.

В наслідок впливу зазначених природних причин, ліси на степовій Україні в мов би винятком, а коли зустрічаються, то переважно тільки там, де є більш вохкості та де більш виполіскані від шкідливих солів ґрунти — по річних долинах, верхів'ях та спадах ярів, то-що. Тут ростуть: осика, осокір, верба, вільха, а по верхів'ях — дуб, клен, ильмові, ясень. На прирічних пісках зустрічається також і сосна. Штучно розводиться тут біла акація, американський клен, гледічія. Головною породою тут можна вважати дуб, який, йдучи по плавнях чи річних долинах, досягає аж до берегів Чорного моря.

До речі треба згадати тут і про ті переведені скарбовим лісовим відомством в значних розмірах роботи по штучному розведенню лісів в степах Катеринославщини та Херсонщини, які почались ще з 40-х років минулого віку і провадились до останнього часу (принаймні, до війни). В процесі сих робіт вироблено вже певні способи й прийоми так званого степового лісорозведення і випробовано придатність ріжних лісових пород до залісення високого степу. Тут розводились дуб, як головна й найбільш пристосована до ріжних несприятливих степових умов порода, а також ильм, вяз, берест, ясень, клен, біла акація, гледічія, американський ясень. Штучне степове лісорозведення на площі більш 15.000 десятин стало величезним дослідом в справі поширення лісової площі на високих степах. З рештою виявилось, що багато з штучно розведених з великими турботами й затратами, деревостанів, стало всихати, виріжуватись і гинути через несприятливі природні умови, головнішою з яких є недостатність води. Отже, неприродність лісів у наших степах — є загальний висновок цього великого коштовного дослідю. Але не можна сказати, щоб всі штучно розведені в степах деревостани стали гинути. немало з них розвивається нормально, перебуваючи, очевидячки, в належних місцевих умовах вохкості ґрунту.

Фактичний розподіл лісів на Україні відповідає зазначеним загальним природним умовам її окремих районів. В межах всієї етнографічної України є до 6 мільонів десятин лі-

сів. Відсутність зараз всіх відповідних матеріалів не дає нам можливості дати розподіл площ лісів по цілій Україні і тут приходиться обмежитись більш детальним розглядом стану лісів тільки по дев'яти основних, сутоукраїнських губерніях, а саме: Волині, Київщині, Чернигівщині, Поділля, Полтавщині, Харківщині, Херсонщині, Катеринославщині й Таврії (три північних повіти). В цих губерніях на 1 січня 1914 року було 4.366.072 дес. лісу. який поміж трьома зазначеними вище районами поділяється, приблизно, так: на лісову Україну приходиться біля — 50%, на лісостепову — біля 40% і на степову — біля 10%. Але ці цифри не можуть дати уявлення про ступінь забезпечення лісом зазначених областей, бо загальні площі поверхні цих областей зовсім неоднакові: на лісову Україну приходиться біля 23%, на лісостепову — 43% і степову — 34% від загальної площі України (9-ти губерній). Отже, ступінь забезпечення зазначених областей лісом може бути з'ясовано тільки шляхом вирахування відсотків їх лісистості, що визначаються в таких приблизно цифрах: лісова Україна — 22%, лісостепова — 9% і степова — 3%.

Ступінь забезпечення, лісом окремих губерній виявляє ще значнішу різницю в цім відношені, що видно з наведеної нижче таблички:

Г У Б Е Р Н І Ї.	Площа лісу в десятинах.	% лисистості.
Волинь . . . . .	1.670.498	25.0
Київщина . . . . .	704.197	15.1
Чернигівщина . . . . .	639.397	14.5
Поділля . . . . .	364.949	9.5
Харківщина . . . . .	406.212	8.5
Полтавщина . . . . .	226.547	5.1
Катеринославщина . . . . .	216.459	3.7
Херсонщина . . . . .	107.725	1.7
Таврія . . . . .	30.088	1.5
<b>Р а з о м .</b>	<b>4.366.072</b>	<b>10.0</b>

Щоб ще більш з'ясувати ріжнхарактерність лісо-господарських умов різних районів України в справі забезпечення потреб місцевого населення, наведемо де-які цифри, що характеризують неоднаковий розмір лісових ресурсів по окремих губерніях. Наведена тут табличка не потребує особливих пояснень, бо дає яскравий малюнок що до ступня забезпечення лісом населення.

Г У Б Е Р Н І Ї.	На одного мешканця припадає приблизно.	
	Лісу в квадр. сажн.	Щорічн. при- росту дерев. маси в кв. фт.
Волинь . . . . .	960	44
Чернігівщина . . . .	490	23
Київщина . . . . .	350	16
Харківщина . . . . .	290	14
Поділля . . . . .	220	10
Катеринославщина . .	150	7
Полтавщина . . . . .	140	6
Херсонщина . . . . .	70	3
Таврія . . . . .	55	2
Пересіч. по Україні	330	15
	або 0,14 дес.	

Останній рядок чисел (щорічний приріст) вираховано, виходячи з того міркування, що на кожній десятині лісу за рік наростає пересічно  $\frac{1}{2}$  кубичного (таксаційного—220 куб. фут.) сажня деревної маси. В дійсности, різні лісові деревостани та, навіть, і ті самі в різних умовах дають різний річний приріст деревної маси—як значніший (1 куб. саж. і більш), так і менший, а іноді й зовсім нічого не дають (незалісені ще лісові площі, лісові пустири, то-що). Отже, на наведені цифри треба дивитись тільки як на приблизні.

До цієї таблички слід зауважити, що мала, порівнюючи, густина населення в степовій Україні та велика — в районі лісостепу (особливо, на Поділля, Київщині та почасті, й Полтавщині) зменшує різницю цифр що до забезпечення лісом різних районів, але дає уявлення про забезпеченість населення при існуючій (на 1 січня 1914 року) густоті його.

Щоб порівнювати значіння намічених цифр було ще яснішим, до речі додати тут, що в бувшій Росії на одну душу населення припадало лісу біля 2 десят., у Німеччині — біля 0,40 дес., у Франції — біля 0,20 дес. Отже не тільки у б. Росії, а й у західних культурних, густіш населених державах на кожного мешканця припадає значно більш, аніж на Україні, лісу — у два-три рази.

Обслідування складу й стану лісів України досі ніким ще не було зроблено, хоч вельми коштовні матеріали до цього й малися як в скарбових лісових управліннях (що до лісів скарбових), так і в лісоохоронних комітетах (що до лі-



сів приватних). Отже, що до стану лісів на Україні, приходить, в додаток до наведеного вище, подати тільки декількі узагальнюючого характеру відомости та міркування.

Як уже зазначалося вище, і головними — з лісогосподарського погляду, і вельми поширеними й пануючими в деревостанах лісовими породами на Україні є сосна та дуб. Вони на значних площах складають чисті деревостани або панують у мішаних деревостанах. Отже, часто вони й були предметом головних господарчих розрахунків, складаючи основну статтю лісогосподарчого пляну. Але далеко йдучі господарчі передбачення бралися до уваги тільки в скарбових лісових господарствах, в яких встановлювались для зазначених коштовних пород — сосни й дуба — високі обороти рубанки в 100 — 120 років з метою додержання й виховання соснових та дубових лісів до високого віку й одержання коштовних матеріалів з них. В господарствах приватних, за винятком окремих великовласницьких господарств, фіскальні інтереси, вимагаючи найшвидшого обороту капіталів, що містилися в лісових добрах, брали гору надо всякими іншими впливами чи міркуваннями і тільки пресія з боку держави стримувала в деяких межах розкорчовки лісових площ та примушувала до запровадження планів лісогосподарчих з мінімальними оборотами рубанок — в 40 років для дуба й 60 років для сосни. В наслідок цих причин по хижацькі, але цілком легально, у нас вирубувались вікові історичні дубняки та стрункі величні соснові бори, змінюючись, в кращих випадках, дубовими чи сосновими лісами не старіш 40 — 60 років, а — в гірших — перероджуючись в осичняки, березняки, грабинники, то-що, а, іноді, то й обертаючись в задернілі безнадійні пустири, а то й просто — в летючі піски, що ставали загрозою для сумежних земель. Звичайно, заходами культурного характеру можна було б біду залагодити і, замість дровяних пород, знов насадити коштовні — будівельні чи вирібні породи, а пустири — також закультивувати, а піски закріпити, знов залісивши відповідними лісовими породами. Але мало хто з лісовласників мав охоту витрачати на культури лісу значні кошти, що могли повернутися тільки через десятки років.

Те, що говорилось про стан наших коштовніших лісів — дубових та соснових — може бути прикладено в відповідній мірі і до інших лісів. З другорядних лісових пород — такі, як ясень, клен, ильмові, зустрічаються як домішка до дуба чи інших пород і підлягають, звичайно, тому ж господарчому планові, що й основні або пануючі; такі, як вільха, або дров'яні — граб, осика, береза — є менш коштовними по своїй господарчій якості і господарство на них ведеться з нижчими оборотами рубанки. Але й для них, в той час як в лісах скарбових обороти рубанок

встановлюються в 60 — 80 років; в приватних — господарчі плани встановлювали мінімальні обороти в 30 років.

Отже, загальним наслідком існування досі лісової господарки на Україні сталися значні зміни — в напрямі погіршення — в складі і в стані первісних — природних лісових багатств України, а саме: зменшення віку багатьох старих лісових деревостанів до 30 — 40 — 60 років; зменшення приросту деревної маси через порівняючи часті (завдяки рубанкам) перерви й порушення нормальних умов життя лісу; зміна в багатьох випадках коштовних пород малоцінними, дров'яними — через невживання заходів догляду за лісом та незапровадження в належних випадках лісових культур; утворення на місці лісу непродуктивних пустирів та сипких пісків — в наслідок недоладного чи хижацького господарювання; зменшення і без того недостатньої лісової площі через розкорчовки лісів.

Найбільш збереглись були ліси скарбові, в господарчі яких поважну ролю відіграла тенденція зменшення норм щорічних рубанок і збереження коштовних участків. Але й в сих лісах роботи лісокультурні в належнім розмірі стали переводитись тільки в останні 15 — 20 років і ще до війни в скарбових лісах не мало було пустирів та занедбаних вирубів та молодняків. Та й взагалі роля скарбового лісового господарства в загальній лісовій господарці України не могла бути значною, бо ліси скарбові не займали значної площі і першенство в цім відношенні належало лісам приватним. Площа лісів девяти основних губерній України на 1 січня 1914 року поділялась так:

КАТЕГОРІЇ ЛІСІВ.	Площа лісів.	
	В десятинах.	В ‰/‰.
Скарбові . . . . .	855.936	19,6
Удільні . . . . .	73.667	1,7
Мійські, церков., монастир. .	68.802	1,6
Селянські . . . . .	422.452	9,7
Приватні . . . . .	2.945.215	67,4
Разом . . . . .	4.366.072	100

Такий поділ лісів поміж окремими категоріями власників був зовсім не на користь лісової господарки, бо найбільш дбайливим господарям — державі та уділам — належало разом тільки 21,3‰ лісів, а решта, за винятком хіба лісів мійських та, почасти, монастирських — біля 79‰ лісів належала, в значній більшості господарям з примусу.

Говорячи про стан наших лісів, не можемо знов не згадати для порівняння про ліси Західньої Європи. Як зазначалося раніш, в багатьох країнах Європи сама природа вста-

новила міцні лісові кордони, утворивши великі площі „абсолютних лісових ґрунтів“ (як, напр., гори). Неможливість повернення їх в інші, більш прибуткові угоддя, спричинялась до належної організації самої лісової господарки шляхом запровадження правильного лісового господарства. Як ця обставина, так і загальна вища культурність цих країн стали тут причиною до більшої удосконаленості лісової господарки і тому й до більшої продуктивності лісових ґрунтів. Цій продуктивності сприяє й вохкість та теплота підсоння, в звязку з чим стоїть і розповсюдження там де-яких тіневитривалих пород, як ялина, свирка, бук, — що ростуть густо і тому дають більший приріст на одиницю площі.

### III.

Невідрадний стан нашої лісової господарки, що стався в наслідок недоладного господарювання, значно погіршав в час війни, а потім — революції та економічної руйнації України при большевицькій владі. Починаючи з 1914 року, ліси України вирубуються в надмірно великій кількості. Потреби цілого, так званого, південнозахіднього фронту, на протязі всіх років війни задовольнялись лісовим матеріалом та дровами з лісів України. На стратегічні мости й шляхи, бараки, окопні споруди та інші будівлі, на всякі військово-господарчі вироби й приладдя, на опал везичезної кількості військових кухонь, пекарень, лазень, то-що, та різних фронтних, прифронтних та запільних установ і закладів як військових, так і Всеросійського Земського Союзу та Військово-Промислового Комітету, що обслуговували військові потреби — вирубувалось величезну кількість лісів, як скарбових, так і приватних.

Разом з тим, значно збільшились місцеві потреби в дров'яним паливі. Зменшення виробу камяного вугілля, а особливо загальні транспортні утруднення що до перевозу залізницями палива — бо всі транспортні засоби в першу чергу використовувались для безпосередніх потреб та завдань військових — ці обставини спричинялись до значного зменшення постачання й споживання привозних опалюючих матеріалів, от як нафта, вугіль, а тому й до переходу залізниць, промислових закладів та міст на дров'яне паливо. Для задоволення цих значних потреб в паливі, з огляду на меншу теплотність дров'яного палива порівняючі з нафтою та вугіллям, треба було виготовувати втричі більшу кількість дров.

В наслідок зазначених причин — необхідності задоволення значних військових потреб як будівельним та виробним лісом, так і паливом, та переходу залізниць, промислових закладів та міст на дров'яне паливо — ліси стали виру-

буватись без кінця й краю. Нормальними відпусками стали не щорічні норми господарчих плянів, а їх п'яти — та десятикратні пропорції. Окрім цього, коштовний ліс вирубувався иноді на значних площах не для задоволення потреб в лісі, а для утворення, по стратегічних міркуваннях, площ обстрілу, з метою оборони (такі площі маютьься, наприклад, і під самим Київом).

В решті, не можна взагалі сказати, щоб під час війни ліс рубався на підставі яких-небудь плянів господарства. І розмір відпусків, і місця рубанок, і вік вирубуємого лісу, і способи та порядок рубанок — усе робилося в порушення господарчих плянів. Вирубувалось все, що було потрібно й придатно — незалежно від лісгосподарчих міркувань. І от, коли в одних гаях вирубувалась десятирічна пропорція, в других була необхідність вирубати ліс за двадцять років наперед, а в інших — то й за п'ятьдесят років. Приватним власникам було дозволено вирубати десятирічну лісосіку наперед і, звичайно, ними було вжито всіх заходів до використання такого дозволу. Але й тут особливі військові потреби спричинялись до збільшення і без того значних військових норм вирубів — в межах широко трактуємих потреб.

За рубанку взялося багато організацій: військові, залізничі, земські, мійські, Військово-Промисловий Комітет, окрема нарада по паливу в особах ріжних уповноважених, то-що. В негайнім порядку заготовлявся і будівельний, і вирібний ліс, при чім багато молодняків було вирубано на окопні та інші військові потреби. Самі рубанки, що часто провадились невмілими та незацікавленими й недумачими про інтереси лісу виконавцями, в багатьох випадках мали характер негосподарчих: вибиралось те, що краще; ліс вирізувався і залишався в такім вигляді, що завданням всякого господаря робилося — як найшвидче вирубати ліс до останнього пня, бо продукція подібних деревостанів, що до якости й кількості матеріялів, не могла задовольнити самих мінімальних господарчих вимог до лісових ґрунтів. — Часто при таких недоладніх, хижачьких вирубах не додержувались самі елементарні вимоги що до способу й порядку рубанок: залишались пні височиною 1 — 2 арш., верхи й гилля не прибіралось і було розкидано по всьому лісові, в соснових лісах даючи добру поживу пожарам, що мають такі руйнуючі наслідки для лісу. Високі пні, до того ж неправильно зрубані, легко заражувались гнилизною, що передавалась і новому поколінню лісу, який походив від пневих паростків; пні ж давали поживу й захисток шкідливим кохам, що, розмножившись, загрожували потім всякими шкодами лісові. Кепські транспортні засоби, які для лісу, як матеріалу громоздкого, мають особливо важливе значіння, — спричинились до того, що ліси для вирубу шукались взагалі ближче до сплавних рі-

чок та залізниць; міста шукали їх — біля міст, військові організації — біля місця споживання, різні підприємства — також; — і в наслідок цього всі рубанки лісу з'осереджувались біля залізниць, річок, міст та в окремих районах споживання. Коли ж дров'яного лісу, що потребувався у великій кількості на опал, в сих місцях не вистарчало, то на виготовлення палива там же вирубувався ліс будівельний. Великі площі такого коштовного будівельного лісу, що був окрасою міських околиць, за часів війни було вирубано на опал багатьох міст. Такими вирубами обезбарвлено й ближчі та дальші околиці столиці України — Київ та його дачних місцевостей.

Але як не надмірно були вирубані ліси за часів війни, — після війни, за революцію та за час большевицького панування, вони потерпіли ще значніш. Яких-небудь більш-менш точних відомостей чи цифрових даних як про самі рубанки лісу в 1917 році та після нього, так і про ті зміни в стані лісу, що сталися в наслідок рубанок, — нема, але характер рубанок і загальне уявлення наслідків їх можна намалювати досить правдиво. Коли за часів війни, при існуванні ще всіх органів державної влади та невідмінности й обов'язковости всіх законів та розпоряджень, — рубанки лісу фактично хоч почасти, а з формального боку — без яких — небудь заперечень, обов'язково нормувались плянами господарства і, таким чином, вводились хоч в деякі рямці порядку — під час революції ліс став найбільш приступним об'єктом загального грабування без усяких норм, правил, плянів чи обрахунків потреб. Залишившись цілком без охорони, він, як „народне“ добро, став використовуватись чи просто нищитись всіма і всяким — чи то дійсно для задоволення власних невідкладних потреб населення, чи для експлоатації в майбутнім, чи для спекуляції. Рубанки прийняли цілком хижацький характер. Звичайно, про суцільні вируби говорили вже зовсім не приходиться: по всьому лісові провадились тільки виборочні рубанки з вибором найкращих дерев. Зрубані дерева також цілком не використовувались і з них бралось одну-дві кращих колоди, а решта кидалась як непотріб. Захоплюючись загальним прикладом, всі стали брати ліс, незалежно від дійсних потреб. Цілі села завалювались найкращим лісом, уявляючи з себе начеб величезні лісові склади. По дворах місця не вистарчало і тому колодами завалювались цілі вулиці, по яких т.сно було й проїхати. Поспішаючи використовувати нарубаній та навезений ліс, населення у всякій спосіб вживало його: біля міст розробляло коштовний будівельний ліс на дрва та возами чи пудами продавало його в місті; з лісу придатного на будинки чи вироби, робило паркани, льохи, закопуючи, на всякий випадок, в землю, поглибше від чужого ока, добрий пиловочний мате-

теріял; де працювали ще тартаки, туди вивозився пиловочний ліс. Села оздоблювались новими будинками, парканами. Звичайно, збільшувався добробут населення, але, на жаль, народне добро вживалося дуже неекономно, наче б то це робилося не на бідній лісом Україні, а в лісистих північних країнах.

А в лісі, звичайно, вже не було ні адміністрації, ні охорони: адміністратор—господар тільки здалека—мовчки міг дивитися на повну руїну лісу. Ліс ще більше засмічувався залишеними колодами, верхами, гиллям. Кволі молоді лісові культури й молодняки нищились від випасів — часто навмисне, з метою знищити всі сліди лісу та зробити з нього вигін чи підготувати під розкорчовку, а то й просто розчищались та розорювались. Отже, всякими способами, наче лютий ворог, нищився ліс\*).

Так тяглося аж до часу зайняття німецьким військом цілої України. За часів панування гетьманської влади неорганізоване нищення лісу зменшилось, лісовласники та державне лісове управління приступили до підрахунку лісових шкод. заподіяних війною та революцією, та до стягання з населення збитків. Але, поруч з частковим припиненням, силою чи загрозою німецького війська, самовільних порубів розпочалися знов легальні поруби значних площ лісу, запродаваних лісовласниками в розмірі п'яти та десяти річних порцій. Потерпівши за час революції, витративши свої грошові запаси, лісовласники поспішили надолжити втрачені прибутки та забезпечити себе грошима на випадок нової зміни долі — шляхом найширшої ліквідації лісового майна...

Дійсно, ця доля скоро змінилася. Українське народне повстання під проводом Директорії скинуло гетьманську владу. Але разом з цим, почалась і українсько-більшовицька війна, а слідом за нею, анархія та економічна руйнація України. І в час цієї війни, і в наступні періоди нових війн—деникинсько-та польсько-більшовицьких, а також і в часи більшовицького панування — не припинялася ні анархія, ні господарча руйнація України. Не припиняються вони й досі.

Нищення лісів України в подвійний спосіб: і неорганізоване — самовільними порубами, і організоване — наче б то по плянах господарства — стало звичайним і постійним яви-

---

\*) Влада Центральної Ради була безсила припинити масове нищення лісу. Керуючим центром (з початку Генеральним Секретарством, а потім Народнім Міністерством Земельних справ) видавались загальні розпорядження про унормування справи рубанок лісу та задоволення потреб в лісі держави, промисловості та населення. Посередниками між державою й населенням, яко органи місцевої влади, були виборні Земельні Комітети. Вони хоч і претендували на цілковите порядкування всією лісовою справою на місцях, яко місцеві установи земельної офіції, але серед моря революції були безсилі щось впорядкувати чи унормувати, а до цілої справи керівництва державною лісовою господаркою були й вельми мало пристосовані.

щем. Слабкість більшовицької влади на селах не дає можливості встановити належну охорону лісів від всяких самовільних користувань. Тому руйнуючі наслідки порубів будівельного й вирібного спілого лісу і цотрав молоді порослини худобою не припиняються увесь час, спричиняючись до дальшого погіршення стану наших лісів. З другого боку, відсутність іншого роду опалових матеріалів (камяного вугля, нафти) і недостатність транспортних засобів потягають за собою як значне споживання лісу на опал, так і з'осередження рубанок поблизу міст, річок та залізниць. А оскільки слабкість транспортних засобів і загальна дезорганізованість адміністративно-технічних апаратів та розклад економічно-господарського життя відбиваються не тільки на залізничних шляхах, але й на справі гужового підвозу,—то всі рубанки лісів мусять переводитись як найближче до залізниць, річок, міст чи пунктів значнішого споживання палива (от як цукроварні). В наслідок цього, на опал мусить вирубуватися увесь ліс поблизу залізниць та сплавних річок чи то дровяний, чи, будівельний і коли б не загальна дезорганізованість та не розклад економічного життя — то ніяких лісів біля залізниць вже не було б ближче 20—25 верстов. Але зараз ліс все-таки так сяк рятується тим, що знищено фабрики й заводи, що міста „присотсувались“ до зімових холодів, що залізниці ледви істнують, що підводами підвоз налагодити важко, що так само нелегко за совітські гроші найти й робітників для рубанок лісу.

Звичайно, про культуру лісу — про залісення вирубів, про плекання молодняків, про організацію засобів догляду за лісом шляхом прочисток та прорізувань — багато говорити не приходиться. І відсутність матеріальних засобів, і брак технічних сил, і загальна невпорядкованість господарства, і неналагодження справи охорони лісу, все це з часів революції не дозволяє організувати роботи по відновленню лісу й догляду за ним.

Отже, починаючи з 1914 року — вже 7 років — провадиться сама широка й негосподарча експльоатація лісових багатств України. Єдина межа цієї експльоатації лісу полягає в технічній неможливості ширшої організації розробки й транспортування лісу. У нас зараз нема даних, щоб сказати скільки саме вирубано за цей час лісу — чи то півміліона десятин, чи може більш. Але можна сказати певно: біля міст, залізниць, річок—ліси вирубані смугою до 20 верстов завширшки; відновлення вирубів провадиться без господарської допомоги з боку людини — засобами самої природи, яка не завжди дає найліпший з господарського погляду ліс, а часто засіває вируби замість цінного будівельного — дровяним лісом або утворює ліс не з насіння, а від паростків, що відзначається гіршими якостями ніж ліс насіньового походження,

або, нарешті, замість лісу заселяє вируби ріжною смітистою рослинністю, утворюючи пустири серед лісу; засоби господарського догляду за лісом з метою поліпшення його складу й стану майже не вживаються; охорона молодяків від випадів і всяких інших ушкоджень зовсім не налагоджена. Головний продукт лісу, — деревно не використовується в найдоцільніший спосіб, а, навпаки, вживається дуже неекономно шляхом розробки будівельних та виробних матеріалів на дрова; отже при таких способі експлоатації лісу цінні лісові матеріали споживаються, а відповідні потреби народного господарства (будівельні та інші) лишаються незадоволеними і колись для свого залагодження потрібуватимуть цінного лісового матеріалу замість того, що тепер непродуктивно використовується.

Таким чином, до загальної незабезпеченості України лісами, яка обумовлюється природними властивостями України і яка все побільшувалася ще за часів довійськових і дореволюційних в наслідок виснаження природних запасів лісів через встановлення неправильних чи просто хижацьких способів господарювання — за часів війни та революції прилучилися ще непомірні, цілком невідповідаючі лісовим ресурсам України і можливому приросту деревної маси вируби лісу, споживаємого до того ж вельми неекономно. Разом з тим, значно підупав і так невисокий культурний стан наших лісів через цілковите припинення робіт по штучному розведенню лісу і догляду за ним та через занедбання справи охорони лісів. З другого боку, хоч немало будівельних потреб сільського населення як раз за часів революції й неорганізованості влади більше авіж в значній мірі задоволено, виникло немало й нових потреб (відбудовання зруйнованих селищ то що), які вимагають ще задоволення. Окрім того, мусять, так мовити б, потенціально наростати і інші потреби в лісі народного господарства, які можуть виявитись тільки в більш спокійні часи державного й економічного будівництва.

Все це, взяте разом, робить вельми серйозною й складною проблему лісової господарки на Україні.

#### IV.

Досі ми розглядали нашу лісову господарку, головним чином з погляду умов і обставин продукції матеріальних лісових цінностей, побіжно згадавши і про порівнюючу ролю і значіння лісової господарки в нашій сільській господарці, і про ступінь забезпечення населення України лісовими продуктами. Але народня господарка в своїм споживанні не завжди може обмежитись тільки продуктами місцевого походження, як і, навпаки, не завжди всі ці продукти споживає: коли їх обмаль в якій-небудь країні, то вона мусить по-



повняти недостачу імпортом, а коли забагато — вона експортує їх. Окрім того, народня господарка потребує продукти, звичайно, не в сировім вигляді, а в обробленім чи переробленім. Тому, для цілковитого з'ясування стану лісової господарки на Україні необхідно зупинитись ще на справі зовнішнього лісового торгу та розвитку лісової оброблячої промисловости.

На жаль, по зазначених питаннях ми не маємо зараз необхідних матеріалів і тому тут приходиться обмежитись тільки самими загальними відомостями й міркуваннями.

Відомостей про загальну продукцію наших лісів досі зовсім не мається і розмір цієї продукції можна визначити тільки приблизно, на підставі міркувань теоретичного характеру. Беручи на увагу тільки дев'ять осередкових губерній України і припускаючи, що найбільша продуктивність лісових ґрунтів в нормальних умовах мусить бути в добре організованих і не так виснажених бувших скарбових лісництвах та в де-яких більших з бувших приватно-власницьких лісів, можемо поділити всі ліси на дві категорії: I — ліси бувші скарбові та де-які приватно-власницькі, площею до 1.000.000 десятин (в дійсности одних скарбових є більш 930.000 дес.), з щорічною продукцією пересічно біля —  $\frac{3}{4}$  куб. сажня на кожную десятину і II — інші ліси, площею 3.366.000 десят., з щорічною продукцією біля  $\frac{1}{2}$  куб. сажня на десятину. При такім способі розрахунку щорічна продукція деревна наших лісів визначиться в 650.000.000 пудів сухого деревна або в 2.500.000 кубичних сажнів. Таку цифру не можна вважати побільшеною.

Як вже зазначалось раніш, загальне забезпечення України лісом, в порівнанні з іншими країнами, треба вважати недостатнім, — чому вона мусить ввозити ліс. Дійсно де-які статистичні відомости про торгівлю України за трьохріччя 1909—1911 \*) доводять, що Україна ввозила немало лісу; а саме: чистий привіз на Україну дощок, дрючків, кругляків шпал та інших сортів необробленого дерева пересічно за рік був 56.102.000 пудів, і, окрім того, дерев'яного вугілля 1.189.200 пудів, що в переводі на деревно дає до 4.756.800 пудів, а разом біля 61.000.000 пудів деревна в ріжнім вигляді. Це число складає біля 10% власної щорічної продукції деревна, як вона приблизно вираховна вище. Окрім пиляного матеріялу, вугілля та дерева в необробленім вигляді на Україну ввозились ще де які продукти переробки деревна, а саме: деревна маса для виробу паперу, що, разом з соломяною масою для тої ж потреби складала 414.800 пудів, і дерево дубільне (та дубільні екстракти) 240.400 пудів, а разом більш півмільона пудів.

\*) Збірник статистичних відомостей по народньому господарству України Київ, 1919.

Звичайно, окрім зазначених матеріалів на Україну привозилось деревно ще й у вигляді різних фабрикатів, от як меблі, токарні вироби, а також як складові частини машин, то-що. Відомостей про ввіз таких матеріалів ми немаємо; але, зрозуміло, що по масі деревна такі матеріали не можуть складати значної кількості.

Наведені цифри привозу лісу на Україну дають нам відомости тільки про чистий привіз, за виключенням вже вивозу. Всіх відомостей про вивіз лісу з України, на жаль, ми не маємо, і тільки де-які цифри дають нам уявлення і про експорт лісу за кордон (не рахуючи бувших частин Росії). Через українські сухопутні й портові митниці, себ-то митниці українсько-галицького кордону і чорноморсько-азовські від Одеси до Маріуполя, привозилось 182,100 пудів дощок та ріжного необробленого лісового матеріалу, а вивозилось 7.968.000 пудів; отже чистий вивіз був 7.785.900 пудів.

Але ліс вивозився з України за кордон, як і привозився з-за кордону на Україну, не тільки через українські митниці, а ще й через митниці балтійського, російсько-прусського та російсько-австрійського участків митного кордону. І от, коли порівняти привіз і вивіз лісу на Україну і з України через всі митниці бувшого російського кордону, то виявиться, що вивіз лісу з України за цей кордон перевищує привіз вже тільки на 1.070.000 пудів. Це значить, що вивозячи свій ліс в значній кількості (до 8.000.000 пудів) через свої митниці за кордон, Україна значну частину свого вивозу покривала привозом лісу з-за кордону через інші російські митниці (а тепер польські й новоповсталіх прибалтійських республік).

Після всього сказаного про значне перевищення лісового імпорту над експортом з України і після наведення цифр вивозу лісу з України за бувші російські кордони, стає само собою зрозумілим, що головним поставщиком лісу на Україну була бувша Росія, яка й давала Україні більш 60.000.000 пудів деревна щорічно. Окрім того, Україна одержувала й з-за кордонів бувшої Росії не менш 7.000.000 пудів деревна, але, разом з тим, і вивозила за кордон ще більш аніж одержувала, маючи загальний дефіцит біля 1.000.000 пудів деревна.

Одним з головніших шляхів транспорту лісу, як привозного — з інших частин бувшої Росії, так і нашого українського, з лісистих районів Волині, Чернігівщини та північної Київщини, був Дніпро з його припливами. Головнішим районом, що постачав на Україну ліс дніпровським водним шляхом, була Білорусь, а власне, Могилівська та Минська губернії. Що-весни по всіх більших припливах Дніпра — Припеті, Березині, Сожі, Десні, та менших річках сплавлялись плоти з колод будівельного лісу, лайби та берлини з дрова-

ми й дошками. Перед входом до Дніпра плоти сполучались в більші одиниці і цілими партіями йшли униз по Дніпру. Частина їх затримувалась у Києві, вивантажувалась і йшла на тартаки та інші заводи, а також на ріжні склади матеріалів та дров. Інші ж йшли далі до Черкас, Кременчуга, Катеринослава, Каховки й, навіть, до Херсона. На цім протязі Дніпра до них прилучались з деяких пристанів нові партії з місцевих лісів; в інших місцях, навпаки, ліс затримувався, вивантажувався та йшов на тартаки та на склади. Найважливішим з таких пристанів були: Черкаси, Кременчуг, Катеринослав. Тут вивантажувались соснові дошки й колоди; останні розпилювались на тартаках, і пиляний матеріал розвозився звідси по Україні — йшов на Поділля, Херсонщину, Полтавщину, Харківщину, Катеринославщину.

Пиляний матеріал ішов з російських губерній також залізницями, що сполучали Україну з Московщиною. Значні партії лісу з північних російських губерній сплавлялись по Волзі до Царицина; тут круглий ліс розпилювався й звідси пиляний матеріал північних російських лісів попадав залізницями також на Україну. Частина цього лісу, поступаючи в Ростов чи Новочеркаськ, поступала також і через наші азовські та чорноморські порти.

Треба ще згадати, що на Слобідській Україні значним водним шляхом транспорту лісу, головним чином, внутрішнього значіння, була річка Донець.

Ми навмисне спинилися на розгляді головних шляхів транспорту лісу на Україні, бо в лісовій торгівлі способи транспортування мають більше значіння, ніж в який іншій. Ліс є продукт громоздкий, який вимагає найпростіших і найдешевших способів транспортування, а таким і є якраз водняний транспорт. І тому є цілком зрозумілим, що найбільша кількість лісу привозилася на Україну якраз водними шляхами, а саме з 60 мильонів пудів лісу привозилося водою біля 38 мильонів пудів. Про це ж доводить нам і положення головніших пунктів нашого лісового торгу: Київ, Черкаси, Кременчуг, Катеринослав — всі вони лежать на Дніпрі. Це природні центри нашого лісового торгу, що дніпровською водною магістраллю і її розгалуженнями (припливами Дніпра) міцно сполучені з головними лісовими масивами, що лежать як в межах України, так і поза її межами. Ці водні шляхи особливо значіння набирають тепер, з огляду на велику руйнацію залізничих шляхів, — хоч і після поладження останніх наш лісовий торг та промисловість все мусять купчитись біля Дніпра.

Коли про розмір потреб в лісових матеріалах та дровах нашої загальної народньої господарки міркувати на підставі цифр продукції нашими лісами деревної маси, з одного боку, та привозу на Україну лісу з-за кордону, з другого боку, і

коли наведені раніш відповідні цифри рахувати правильними, то здавалось би можна зробити й певні висновки що до загальних потреб України в лісі і про розмір необхідного для України привозу лісу. Звичайно, і те, і друге може бути вираховано тільки для нормальних умов, а не для умов сучасної руйнації. Відповідні цифри були: щорічна продукція деревної маси в наших лісах — 650.000.000 пудів сухого дерева (вираховано теоретично, вельми приблизно), а чистий ввіз лісу на Україну 61.500.000 пудів; разом 711.500.000 пудів або 2.846.000 куб. сажнів чи 626.000.000 куб. футів. Але в дійсності ліс міг споживатись зовсім в іншій кількості, хоч би наведені цифри були вираховані нами й правильно, бо в окремі роки чи цілі періоди річне користування з наших лісів могло зовсім не відповідати річному приросту деревної маси, провадуючись на кошт приросту попередніх років. Але ці цифри, хоч і приблизні, дозволять нам зробити деякі висновки що до ступня розвитку нашої лісової обробляючої промисловости.

В 1912 році кількість підприємств механічної обробки деревна була така \*)

ГУБЕРНІЇ.	Кількість підприємств.	Кількість робітників.	Продаж виробів на суму (т. карб.).
Волинська . . .	66	2.002	2.723
Катеринославська.	23	735	1.570
Київська . . . .	62	1.805	2.036
Подільська . . .	6	120	179
Полтавська . . .	13	557	2.803
Таврійська . . .	11	224	169
Харківська . . .	10	673	778
Херсонська . . .	45	2.568	5.221
Чернігівська . .	38	1.435	2.653
Разом. .	274	10.119	18.132
Що до всієї фабрично-заводської промисловости України складає . . .	9,5%	3,2%	1,8%
До лісової промисловости бувшої Росії складає . .	13,5%	10%	10,4%

\*) Ibid.

Всі ці підприємства поділялись по різних категоріях виробництва так:

	Підприєм.	Робітників.
1. Тартацьке . . . . .	195	5.421
2. Фанер різаних і клеяних . . . .	8	806
3. Столярно-мебльове і виробів з фанер . . . . .	19	580
4. Тахльове (паркетне) і столярно-будівниче . . . . .	23	1.085
5. Токарних і фігурних виробів . .	2	52
6. Шпильок до чобіт, сірnikової соломки і коробочок . . . . .	4	208
7. Бондарне . . . . .	6	89
8. Скринь і ящиків . . . . .	9	309
9. Коркових виробів . . . . .	4	1.466
10. Виробів з лозини, дубу, драні, мачули і соломи . . . . .	1	35
11. Колес, дуг та інших виробів . .	1	23
12. Інших виробів . . . . .	2	45
<b>Разом . . . . .</b>	<b>274</b>	<b>10.119</b>

Окрім цих підприємств є відомости ще про підприємства по виробництву деревної маси і картону з неї; таких було 3 підприємства з 44 робітниками.

До речі тут додати ще відомости про сірnikові фабрики, існування яких в значній мірі залежить від забезпечення їх належними сортами лісу. В 1912 році такі фабрики були:

На Волині . . . . .	1	з продукцією	815	міл. шт.
„ Київщині . . . . .	5	„	2.254	„
„ Поділлю . . . . .	1	„	754	„
„ Херсонщині . . . . .	1	„	732	„
„ Чернигівщ. . . . .	8	„	49.835	„
<b>Разом . . . . .</b>	<b>16</b>	<b>„</b>	<b>54.390</b>	<b>„</b>

Звертає на себе увагу дуже мала кількість сірnikових фабрик на лісистій Волині.

З наведених відомостей можна спостерігти, що найбільш підприємств по механічній обробці деревна було взагалі як раз в тих губерніях, де є найбільш і лісів, а саме: на Волині (біля 24%), Київщині (біля 23%) і Чернигівщині (біля 14%), але спостерігається і виняток: на вельми бідній лісом Херсонщині таких підприємств було більш, аніж на Чернигівщині

(біля 16<sup>0/0</sup>); очевидно, на Херсонщині оброблявся ліс привозний — Дніпром. Найменш підприємств було на Поділлі.

Розглядаючи підприємства по їх категоріях, спостерігаємо, що найбільша їх кількість належить до тартаків (72<sup>0/0</sup>), з половиною, приблизно, всієї кількості робітників, зайнятих механічною обробкою деревна.

Продукція всіх цих підприємств по категоріях виробів виявляється за той же 1912 рік в таких числах:

Назви вироблених продуктів.	Одиниця міри.	Вироблено.	Продано.		
			Кількість підприємств.	Кількість.	На суму тис. карб.
1 Пиляний лісовий матеріал хвойних пород . . . . .	т. кб. ф.	39.795	176	21.103	8.593
2 Пиляний листовних м'яких пород . . . . .	„	4.592	32	1.480	883
3 Пиляний листовних твердих пород . . . . .	„	1.976	43	818	393
4 Пилян. коштовн. лист.	„	177	2	9	4
5 Бруси, бруски, лати . . . . .	„	711	26	659	284
6 Шпали . . . . .	„	771	8	291	124
7 Клепка . . . . .	„	467	8	326	107
8 Фанера різана прост. пород . . . . .	т. кв. ф.	1.124	1	395	26
9 Фанера коштовн. пор.	„	877	1	—	—
10 Фанера клеяна простих пород . . . . .	т. кв. ф.	56.028	13	49.376	1.316
11 Гонт і дрань . . . . .	т. кб. ф.	102	12	91	45
12 Деревна вовна . . . . .	т. пуд.	152	7	161	75
13 Ящики з пилян. фанер	т. карб.	94	5	—	95
14 Ящики з клеяних фан.	т. шт.	16	1	—	—
15 Ящики крім. фанерн.	т. карб.	231	13	—	231
16 Інші фанерні вироби	„	3	2	—	2
17 Меблі крім гнутих . . . . .	„	399	22	—	370
18 Меблі гнуті . . . . . (	т. пуд.	2	) 2	2	11
(	т. шт.	2		2	2
19 Шкільне приладдя . . . . .	т. карб.	12	2	—	12
20 Дрібні столярні вироби	„	23	1	—	23

21	Тахля (паркет) . . .	т. кв. ф.	6.206	23	4.197	1.178
22	Столярно - будівничі вироби . . . . .	т. карб.	310	20	—	310
23	Шківи деревляні . .	т. шт.	0,2	2	0,2	6
24	Токарно-будівн. ви- роби . . . . .	т. карб.	11	3	—	11
25	Інші токарні вироби	"	2	1	—	2
26	Колодки до чобіт	т. шт.	141	2	124	22
27	Цівки ріжні . . . .	"	825	1	—	—
28	Шпильки до чобіт. .	т. пуд.	22	1	21	61
29	Деревляні закаблуки й постоли . . . . .	т. карб.	6	1	—	6
30	Сірникова соломка .	т. ящ.	551	5	—	—
31	Коробочки для сірн. .	міл. шт.	466	4	—	—
32	Багети . . . . .	т. карб.	5	1	—	5
33	Посуда бондарська (	"	108	8	—	108
		т. шт.	2	1	—	—
34	Ріжні бондарські ви- (	т. пуд.	20	1	20	6
	роби . . . . . (	т. карб.	3	3	—	3
35	Коркові вироби . . .	т. пуд.	321	3	319	2.836
36	Іконостаси і божниці .	т. карб.	2	1	—	2
37	Вироби з лозини, луб- ка і драні . . . . .	т. пуд.	0,3	1	0,3	2
38	Дуги і обіддя . . . .	т. шт.	3	1	2	2
39	Обценьки . . . . .	т. карб.	23	1	—	23
40	Друкарське приладдя.	"	20	1	—	20
41	Ріжні вироби з дерева.	"	7	7	—	7
42	Кора молота дубова .	т. пуд.	48	2	—	—
43	Дрова, колоди та ин.	т. карб.	52	1	—	52
44	Непотріб . . . . .	"	17	5	—	17
45	Смола деревн. й дьог.	т. пуд.	5	1	5	1
46	Шкипидар . . . . .	"	2	1	2	3
47	Деревна маса біла механ., з перев. на суху	"	184	6	10	10
48	Деревна маса бура (з варен. дерева), з пе- реводом на суху . . .	"	72	4	19	13

49	Картон з деревної маси білої . . . . .	„	56	2	53	90
50	Картон з деревної маси бурої . . . . .	„	23	2	24	46
Р а з о м . . . . .		—	—	—	—	18.281

Як можна спостерігти з наведеної таблички, головнішими галузями деревного виробництва що до кількості матеріалів і вартості їх були тартачна, фанеропильна та тахльова справи а саме: виріб дощок, брусів, брусків, фанери пиляної, клеяної і тахлі. По дійсній масі розробленого дерева порівняти всі ці виробництва не можна, бо пиляний матеріал показано об'ємом в кубичних футах, а фанера й тахля мірою їх загальної поверхні — в квадратних футах. Але фанера — вельми тонкий матеріал і прийнявши її грубшину пересічно, напр., в 2 міліметра, можна підрахувати об'єм всієї виробленої фанери в 4.000.000 куб. футів; так само приблизно можна вирахувати і об'єм тахльового матеріалу, прийнявши грубшину останнього пересічно в 3 сантиметри; об'єм виробленої тахлі в такому разі буде біля 600.000 куб. футів. Злічивши тепер до купи об'єм вироблених дощок, фанери, тахлі, клепок й гонту і рахуючи, що на вироблені матеріали вжито приблизно 60% сирового дерева, та додавши до цього ще об'єм вироблених брусів та шпал — можемо визначити загальний об'єм розробленого лісу приблизно в 88.000.000 кубичних футів, що складає приблизно 14% від вирахованого нами приблизного що-річного прибутку на Україні деревної маси. Правда, в наші розрахунки не увійшли інші вироби з дерева, як, напр., ящики, меблі, столярно-будівничі вироби, сірникова соломка, бондарські вироби, дуги, обіддя та інше; але — з одного боку — для цих виробів не потрібно багато матеріалів, а — з другого — вони вироблялись, почасти, з тих же пиляних матеріалів, що вже увійшли в розрахунок. До цього ще слід додати, що саме обрахування щорічної деревної продукції наших лісів зроблено вельми обережно, навіть з тенденцією зменшення, бо фактичний приріст деревної маси в наших лісах доходить часто і до 1 куб. сажня на десятину в рік, між тим як в обрахунок ми взяли тільки  $\frac{3}{4}$  та  $\frac{1}{2}$  куб. саж. щорічного приросту на десятину. Отже, зазначений відсоток розробляемого в промислових закладах лісового матеріалу від загальної кількості деревного прибутку не можна вважати зменшеним, а скоріш — збільшеним.

Але цей відсоток може вимагати поправок по міркуваннях іншого характеру. В зазначеному вже Статистичному Збірнику, з якого ми беремо відповідні відомості, наведено дані з різних джерел. І от, коли по одних відомостях, які ми використовуємо, різних закладів по механічній обробці



деревна в 1912 році було 274, по других відомостях їх було вже 363 і одних тільки закладів тартацьких та фанеропильних було між ними 280 (по використуваних нами таблицях таких закладів було 203). Для порівняння наводимо ці відомости про кількість підприємств за 1910—1918 роки.

ГРУПИ ВИРОБНИЦТВ.	1910 р.	1911 р.	1912 р.	1913 р.	1914 р.	1917 р.	1918 р Всього	прац. 1 липня.
Кількість підприємств.								
Механ. обробка деревна між ними . . . . .	288	322	363	358	368	359	367	243
Тартацька і фанеропиль- на справа . . . . .	228	260	280	273	272	260	262	154
Кількість робітників:								
До всіх підприємств . . . . .	11.389	12.161	14.832	14.677	13.415	13.451	14.651	9.703
На тартаках і фанеро- пильнях . . . . .	7.358	8.144	9.658	9.421	8.429	8.356	9.851	5.423

По тих же відомостях, в 1918 році, зазначені підприємства по окремих губерніях розподілялись так.

ГРУПИ ВИРОБНИЦТВ.	Болінь	Катерин.	Київц.	Поділля	Полтавц.	Таврія	Харківц.	Херсонц.	Черниг.	Всього по Україні.
Механічна обробка дерева . . .	93	24	60	15	21	3	18	81	52	367
між ними										
Тартаків і фанеропиленъ . . .	89	18	55	14	19	2	4	17	44	262

Отже, маючи тепер перед собою більші цифри, ми му-сили б внести належні поправки до попередніх розрахунків що до переробки деревна в промислових лісо-техничних закладах. Але можна думати, що зменшення кількості таких закладів в використуваних нами відомостях сталося коштом менших підприємств, які чомусь не попали в обрахунок і які значного впливу на наші цифрові висновки не повинні б робити. Та, з рештою, точність цифр в данім випадку не є нашим завданням зараз: важна характеристика загального стану справи технічної обробки та переробки деревна.

Отже, приблизно тільки  $\frac{1}{6}$  всієї продукції деревна наших ліс в переробляється на лісо-техничних закладах в полу-фабрикати та фабрикати. Решта деревної маси почасти йде на дрова, почасти обробляється чи переробляється ручним чи домашнім способами для задоволення будівельних та ріжних господарчих потреб, і нарешті, почасти, в сировім вигляді, вивозиться за кордон. До останньої категорії належать найцінніші асортименти грубого соснового та дубового лісу.— Не можна сказати, яка частина деревної продукції наших лісів припадає на дрова, а яка на будівельний ліс. І цього не можна

сказати не тільки через те, що нема відомостей про склад і стан наших лісів, а просто через те, що визначення дерева будівельним, вирібним чи дров'яним є річ умовна. Те, що на Поліссі йде тільки на дрова, в степовій Україні буде матеріалом будівельним — бо йде на дрібні господарчі вироби. Такі дров'яні породи як осика, береза, верба можуть задовольняти й будівельні потреби і споживатись на різні вироби (осикові й вербові ночви, ложки, березова й осикова клепка, вербові дуги) і задовольняти дрібні господарські потреби (березові оглоблі). Отже, коли поставити собі метою найдоцільніше використання лісового дерева, то тільки незначну частину його можна вважати непридатною ні на що інше, окрім як на паливо; до таких частин його належать: пні (окрім пнів хвойних дерев, з яких гонять смолу, шкипидарь, то-що), кора (окрім дубової та лозової, що дає дубильні матеріали для потреб гарбарень, березової з якої гонять дьоготь, та іншої), гилля й хмиз, а також попсовані гнилизно стовбури. Все інше може йти на фабрики й заводи: лісопильні, фанеропильні (добрий матеріал з вільхи, що часто йде на дрова), клепочні й гонтові (може використовуватись лісовий матеріал всіх пород, самі невеликі шматки, які йдуть звичайно на дрова), тахльові (використовуються і невеликі шматки дуба), заводи деревної вовни, заводи деревної маси для виробу картону й паперу (може йти осика й інші деревні породи), заклади по виробу сірникової соломки, й коробочок для сірників (осика), парні де гнеться обіддя на колеса, та й інші дрібніші заклади обробки дерева.

Отже, хіба тільки якась одна десята частина всієї продукції наших лісів може йти на паливо, а решта мусить бути перероблена й оброблена на предмети задоволення багатьох наших господарчих потреб: дошки, бруси, фанеру, клепку, гонт, тахлю, деревну вовну, деревну масу для виробу картону й паперу, сірники, дуги, обіддя та інші господарчі вироби, столярно й токарно-будівничі вироби, меблі, смолу, дьоготь, шкипидарь, деревний спирт, оцетовий квас та інше.

Найдоцільніша переробка й обробка всіх лісових матеріалів з використанням і всього наче б то непотрібу, звичайно, не може бути досягнена зразу, незалежно від умов загального розвитку й стану всієї нашої господарки. Для того, щоб цілком використовувати дерево, треба мати змогу транспортувати його з глухих лісових районів України у безлісні густо-населені місцевості, а для цього треба мати добре налагоджений транспортний апарат: залізничі, водні та інші шляхи. А для того, щоб ліс і не тільки дров'яний, а й будівельний та вирібний — не вживався на паливо, треба здобувати інші роди палива (камянний вугіль, нафту, торф) та, знов таки, транспортувати їх.

Щоб спорудити заклади механічної та хемічної перероб-

ки деревна треба мати мотори, рами, пили, станки та, взагалі, ріжні машини та приладдя, а все це у нас майже не виробляється. Але всі ці перешкоди та ще й інші (напр., брак відповідних технічних сил та, почасти, й ініціативи) мають тимчасовий характер і будуть більш чи менш швидким темпом усуватись разом з загальним економічним відродженням України, що буде, звичайно тоді, коли прийдуть для цього всі необхідні умови.

Отже великі завдання перед нашою лісо-обробляючою промисловістю та торгівлею стоятимуть при відродженні нашого економічного життя. Як, порівнюючи, не мало на Україні лісів, але вони займають величезну площу більш 4-х мільйонів десятин в одних тільки девяти осередкових суто-українських губерніях, і вимагають прикладання—багатьох сил і заходів не тільки для підвищення культури лісу, але й для всебічного використання продуктів лісу шляхом найдоцільнішої обробки й переробки їх та економічного використання і споживання всіх лісових асортиментів. Існувала досі лісообробляюча промисловість використовувала тільки незначну частину наших лісових сирівців і перед нашою лісовою торгівлею та промисловістю перспективи розвитку — вельми широкі.

## V.

Які ж потреби і завдання в дальшому розвитку нашої лісової господарки?

Порівняння України з іншими державами довело нам, що вона по своєму ґрунту найбагатша в Європі хліборобська країна; це ж порівняння довело нам, також, що Україна належить до найменш забезпечених лісом держав Європи. Ближчий же розгляд умов підсоння і взагалі прородних умов України, як і ознайомлення з фактичним розповсюдженням лісів в окремих районах України, довели нам як про неоднаковий ступінь забезпечення лісом ріжних частин України, так і про існування природних меж розповсюдження лісів на Україні. Ці відомости дають нам можливість зробити певні висновки що до умов і меж розвитку нашої лісової господарки.

Сільське господарство по самій своїй природі є більш інтенсивним, а тому й більш прибутковим, аніж господарство лісове. Перше продукує свої цінности звичайно на протязі де-кількох місяців і не більш року. Воно є рухливим, гнучким, пристосовуючись у всіх своїх господарчих заходах до ринкового попиту і маючи можливість використовувати всі новіші, найкращі технічні засоби. Обороти капіталів в ній швидкі, господарчі розрахунки більш-менш прості й ясні. — Не те в господарці лісовій. Її продукти утворюючись

на протязі десятків років, мають поступити на ринок при зовсім іншій, невідомій економічній кон'юктурі.

Отже, лісовий господарь мусить мати такі капітали, що зможе вложити їх в господарку на довгий термін, десятками років потім чекаючи їх реалізації і не цілком уявляючи ту економічну кон'юктуру, при якій ця реалізація відбудеться. Взагалі ж, беручи на увагу ті величезні капітали, що містяться в лісовій господарці у вигляді вартости всього лісу і ті, порівнюючи незначні прибутки, що дає лісова господарка, — їй не можна не вважати малоприбутковим підприємством, бо відсоток прибутку на вміщені в лісі капітали взагалі невеликий.

Отже, лісова господарка уявляє з себе одну з екстенсивніших галузів господарства і тому їй трудно конкурувати з іншими галузями, притягати до себе капітали.

Тому, при сучасних умовах не може бути мотивів фінансово-економічного характеру до поширення лісових площ на кошт земель сільсько-господарського значіння. Навпаки, міркування й обставини фінансово-економічного характеру часто викликали у приватних лісовласників бажання зліквідувати ліс. І тільки держава припинила в де-якій мірі розкорчовки лісів, керуючись різними, часто далекосяглими, міркуваннями державно-господарчого характеру.

Отже, сама природа, наділивши Україну родючою, хлібородною землею, вже обмежила її лісами. Рахуючись з цим, основним завданням нашої сучасної лісової політики є — в першу чергу збереження того що є і забезпечення лісові тих площ, які він посідає зараз. Але другим завданням цієї політики, з огляду на малолісність України, мусить бути також поширення лісової площі коштом тих ялових земель, що не придатні до сільського господарства — не тільки в цілях продуктивного використання таких земель, але й для поповнення (хоч часткового) тої недостачі в лісах, від якої терпить Україна, будучи примушеною ввозити ліс.

Таких ялових земель на Україні є немало; це, головним чином, піски та яри. До заліснення їх вживалося заходів з боку уряду і земств ще за часів бувшої Росії. Але тепер справа лісової меліорації ялових земель набирає ще більшої ваги, бо збільшення нашої лісової продукції є питанням економічної незалежності України в справі задоволення народньо-господарчих лісових потреб.

Справа поширення лісової площі особливого значіння набирає в наших малолісних та безлісних районах. Самі найліпші транспортні умови, що дозволятимуть привозити весь потрібний лісовий матеріал, не зможуть замінити всіх тих переваг і зручностей, які має населення від свого місцевого лісу. Тому, в безлісних та малолісних місцевостях, окрім на-

лежного використання — шляхом залісення — всіх ялових земель, необхідно переведення дослідів і що до можливості розведення лісів на інших землях, а в випадку такої можливості — і залісення таких земель. Ми вже згадували про роботи по розведенню лісів по степах Херсонщини та Катеринославщини. Такі роботи переведені на площі біля 15.000 десятин. Частина цих лісів розвивається кепсько, частина гине, але ця справа потребує ще дальших дослідів. У всякім разі, частина лісів росте добре і, очевидячки, в окремих степових місцевостях можуть існувати належні природні умови — головним чином, що до вожкости ґрунту — які забезпечуватимуть життя і розвиток лісу.

Але збільшення лісової продукції залежатиме не тільки від побільшення лісової площі. У вельми значній мірі, як кількість приросту деревної маси, так і якість продуктів лісу, залежить від стану лісу, що виявляється в його складі й добротности. Зрозуміло, що продукція лісового ґрунту буде зовсім неоднаковою в залежності від того-чи ростуть на нім дров'яні або м'які листовні породи, от як: граб, береза, осика, вільха; чи ростуть на нім дуб, ясьень, сосна, що дають значно цінніше, будівельне й виробне деревно. Продуктивність ґрунту залежить також від того чи є ліс густий, чи рідкий: перший дає значно більший приріст деревної маси, а дерева, що входять в склад його, дають гінкий, малосучковатий стовбур; рідкий же ліс дає менший запас деревної маси, а дерева, що входять в склад його, присадкуваті й дають значний відсоток дров'яного матеріалу. Не мале значіння має також швидкість росту дерев, а вона залежить не тільки від впливу природних чинників — підсоння й ґрунту, — та від природних властивостей окремих лісових пород, а й од вчасного та вмілого прикладення культурних заходів догляду за лісом. Цілковите використання лісових ґрунтів вимагає також вчасного відновлення лісових зрубів, щоб ґрунт по можливості, ні одного року не лишався без лісу. Заходи охорони лісу від пожарів, випасів та всяких інших ушкоджень також значно впливають на стан лісу, а тому й на кількість і якість лісових продуктів.

Сучасне становище лісової техніки дає нам цілий ряд засобів впливати на стан лісу, а тому й на продуктивність лісових ґрунтів. Отже, бажаючи підвищити лісову продукцію на Україні, мусимо подбати про всебічне підвищення культури лісу. Це є чергова, сама важлива й важка справа нашої лісової господарки. — Справа культури лісу на Україні набірає особливого значіння з огляду на ту страшну руйнацію лісів України, що провадиться ще з 1914 року: величезні площі вирубів, припинення робіт по штучному розведенню лісу, невживання заходів догляду за попередніми культурами лісу й молодняками, занедбаня справи охорони мо-

лодняків від випасів та інших ушкоджень... Утворились величезні площі лісових зрубів, що в ліпших випадках, в листовних лісах, зтяглися лісовою порослиною від пнів; але ця порослина, коли тільки не затравлена худобою, не дасть нам лісу, складеного з найцінніших пород, а дасть — що трапиться. В соснових же лісах значні площі вирубів заселяються дровяними породами — березою, осикою, а почасти, вкриваючись травою, дернюжаться і обертаються в пустирі.

Нам невідома площа всіх лісових зрубів останніх літ на Україні. Але ті відомости, що ми маємо про характер вирубу лісів на Україні зараз і про брак камяного вугілля є переконуючим свідцтвом того, що площі вирубів останніх літ досягають значного розміру. Дійсно, по самих поміркованих розрахунках, площа нормального щорічного вирубу лісу на цій Україні не може бути менш 50 — 60 тисяч десятин. Коли ж припустимо, наприклад, що останніми роками щорічно вирубується не по одній, а по дві лісосіки, то матимемо площу вирубів в 300 — 360 тисяч десятин; а коли припустимо, що річне споживання лісу виросло до розміру трьох річних пропорцій, то площа вирубів мусіла би бути 450—540 тисяч десятин, себ-то біля півмільона десятин. При цих розрахунках ми зовсім не беремо до уваги всі вируби військового часу і першого року революції, — коли вирубувались значні площі, а культури лісу вже мало провадилась або зовсім не провадилась.

Отже, в яких-би саме цифрах площа лісових вирубів на Україні за останні роки не визначалась,\*) можна з певністю сказати, що ця площа вельми значна. З такою ж певністю можна сказати, що стан молодняків в наших лісах за останні роки погіршав, бо до нього не прикладалися ті заходи догляду, що корисно впливали-б на склад пород, швидкість росту їх і т. и. Завдяки виборочним рубанкам, погіршав стан і лісу старшого віку.

Виконання великих завдань лісокультурного характеру вимагатиме досвідченого технічного персоналу і великих коштів. Окрім того, воно вимагатиме також і часу. В цій короткій нарисі взагалі не місце входити в докладне обміркування зазначених моментів і ми подамо тільки де-кілька уваг що до справи фінансування лісокультурних робіт. Щоб закультуривувати площу щорічного вирубу на Україні в розмірі 50 тисяч десятин, потрібні, звичайно значні кошти по курсу сучасної валюти.

Так, коли в довійськовій часи вартість закультуривання одної десятини л.су виносила 15 рублів, то по теперішньому курсу вона мусить досягти сотень тисяч, а вартість закуль-

\*) По де-яких відомостях (з часописів) площа лісових вирубів на Україні досягає зараз 25-річної пропорції встановленого розміру рубанки.

тивовання 50 тисяч десятин виноситиме мільярди. Але, звичайно, подібні обрахунки ніякого ні практичного, ні теоретичного значіння не мають — бо при такій валюті взагалі існувати не можна. У всякім разі, який не був би курс грошової валюти на Україні, лісова господарка має власні прибутки від продажу лісу, якими зможе оплатити всі видатки по культурах і поліпшенню стану лісу. До війни видатки на заліснення вирубаних участків складали взагалі не більш 1—2 — 5 — 10% вартости зрубаного лісу, а іноді посадки лісу й заходи догляду за ними обходилися для скарбу і цілком дурно, бо переводилися взамін за тимчасове сільсько-господарське користування площами вирубів, перший рік — суцільне, на всій площі, а дальші 2 — 3 роки — часткове, між рядами посадок, з обовязком полоти й посадки. Отже, на ділі, не так велика частина лісових прибутків від продажу лісу забезпечить провадження всіх необхідних заходів по залісненню вирубуємих участків. А із значної решти прибутків можна буде немало уділити ще й на потреби закультивовання площ попередніх вирубів, заходи догляду за ними, то-що. Треба тільки поставити нашу державну лісову господарку в становище організованого на фінансово-економічних підставах підприємства. Вона не може бути наче б то благодійною установою, що відпускає ліс тільки безгрошево, чи в борг. Всі установи, підприємства, то-що, мусять оплачувати ліс відповідно його дійсній вартости. Тільки тоді лісова господарка перестане ледви животіти, пасивно виконуючи наряди на відпуск лісу, а стане на міцний ґрунт і знайде в собі можливости до всебічного розвитку і залагодження тих кривд, що знесилюють наші ліси на протязі вже семи років...

Отже, наша поруйнована лісова господарка вимагає обережности при визначенню розмірів дальшої експлоатації лісів, а її великі лісокультурні потреби вимагають як найшвидшого задоволення в інтересах збільшення вельми пониженої продукції деревна і поліпшення якости продуктів лісу. Тому не можна дивитись на наші ліси, як на засіб поліпшення торгового баянсу, а на прибутки з них, як на спосіб значного побільшення грошових ресурсів скарбниці: ліс не тільки буде вивозитись за кордон, а ще в більшій кількості ми мусимо ліс ввозити. Значну частину наших прибутків від лісу обовязково мусимо вжити на поліпшення стану лісу та на лісову меліорацію земель ялових.

Звертаючись, нарешті, до завдань торгової та обробляючої галузів нашої лісової господарки, можемо тільки де-що додати до того, що в цій справі було сказано в передостанньому розділі. Як було зазначено, лісообробляюча промисловість використовувала на Україні тільки незначну частину лісових сирівців і поле для її розвитку ще вельми широке. На Волині, Чернігівщині, Київщині можуть розвинути всі галузі ме-

ханичної й хемичної обробки й переробки деревна в самім великім масштабі. Тут мусимо заснувати наші паперові й сірникові фабрики, заводи по перегонці смоли, дьогтю та інших продуктів хемичної переробки деревна. Тут все найширше зможуть розвинути тартачна, фанеропильна, тахльова та інші справи. З пиляних матеріалів — найбільший попит на сосновий і тому як в цих губерніях, багатих на сосну, так і в деяких районах Харківщини — природне місце осідку тартачної промисловости. Окрім того, таким же природним місцем осідку тартачних та фанеропильних закладів та центрів широкої внутрішньої лісової торгівлі є район Дніпра, що транспортує щороку велику частину нашої продукції деревна. Велика кількість дрібніших виробництв може розвинути по всій нашій лісовій, та лісо-степовій Україні, бо вони матимуть ґрунт скрізь, де тільки є тисяча чи де-кілька сот десятин лісу. Вибір гонти, драні, меблів, колес, дуг, бондарського посуду, столярних та токарних виробів не вимагають ні великих споруд, ні складних чи дорогих машин, ні великої науки, ні забезпечення виробництва великими площами лісу. Отже, про межі розвитку таких лісооброблюючих підприємств говорити зараз не приходиться. Гадаємо, що значну роль в заснуванні й розвитку як цих дрібніших підприємств, так і великих промислових закладів механичної та хемичної переробки деревна, відіграють наші кооперативи як місцеві, так і районні та центральні. В останні роки, де-які з них вже розпочали було справу розробки й переробки деревна в досить великім масштабі і коли б свідомо не руйнувались большевицькою владою, то вже багато в цій справі зробили б.

Резюмуючи основні наші думки, можна сказати: лісів на Україні мало, запаси їх виснажені, культурний стан знизився, технична обробка й переробка деревна за нормальних умов була мало розвиненою.

Тому основними завданнями нашої лісової політики мусить бути: збереження тих лісових площ, що є; поширення їх, головним чином, шляхом лісової меліорації ялових земель; впорядкування лісового господарства шляхом підвищення культури лісу, не жалуєчи на це коштів, які може дати та ж лісова господарка; розвиток лісо-оброблююч. великої та дрібної промисловости при значній участі в цій справі нашої кооперації.

Все це дасть Україні можливість: збільшити свою лісову продукцію, поліпшити якість лісових сирівців, найдоцільніше й найекономніше обробити чи переробити їх, — в наслідок чого всі свої лісові потреби Україна задовольнятиме з своїх лісів, позбавившись у цім відношенні економічної залежности від тих своїх сусідів, від яких мусіла привозити ліс раніш.



# Підстави для залізничної політики на Україні.

## I.

### ЗАГАЛЬНІ МІРКУВАННЯ ЩО ДО ВІДБУДОВИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА УКРАЇНІ.

Початкові загальні підрахунки показали, що відбудова Українського транспорту буде коштувати, тільки на Правобережжю (4107 верст = 4400 кілометрів) приблизно до 746.000.000 золотих гривень. Коли-ж пристосувати цей розрахунок до загального протягу всіх залізниць Української Народньої Республіки (біля 16.000 верст), то сума вартости відбудови буде досягати приблизно 3.000.000.000 золотих гривень. В ці суми зараховано тільки вартість рухомого складу, всяких технічних будівельних матеріалів, знаряддя і робітничої сили. Коли взяти на увагу, що ці суми мусять бути позичені, а головні роботи по відбудові здані з підряду, то всі зв'язані з цим додаткові витрати, як то буде нами показано далі, — збільшать зазначені вище суми приблизно в 3,33 рази. — Цей обрахунок було зроблено нами на підставі тих риночних та біржових кон'юктур, які були зафіксовані в осени (жовтень) 1920 року і перераховані на золоту українську валюту, вважаючи золотий український карбованець (2 гривні) рівним одному золотому російському рублеві на вагу щирого золота.

Крім залізниць ми маємо зруйнований транспорт водяний — внутрішній (річний) і зовнішній (морський), а також і шосовий. Ми маємо зруйновану промисловість, здобуваючу і оброблюючу, фабрично-заводську і сільсько-господарчу. Ми маємо зруйнованим все культурно-економічне життя України, все народне господарство. А ще до цього ми маємо розбиті і розпорошені наші інтелігентні сили. В той же час ми мусимо безупинно вести боротьбу за свою національно-державну самостійність і невіддільність. Боротьба провадиться без перерви, уперто з великим напруженням народньої енергії і непохитною вірою в те, що правда стоїть по нашому боці, а тому і перемога мусить бути також по нашому боці. Нарешті настане той щасливий день, коли ми повернемося на Україну господарями і тоді почнеться нова боротьба, теж довга і уперта; боротьба з страшними наслідками господару-

вання на Україні чужинців-москалів. Треба готуватись заздалегідь до цієї боротьби, треба скласти принаймні загальний нарис пляну, виробити й обміркувати систему боротьби і підготувати по змозі де-які засоби для цього, забезпечити бодай шлях для здобуття цих засобів, зацікавити своїх громадян, а також і громадян чужинців з інших країн нашими економічно-транспортними справами, збудити їх творчу думку, комерційний інтерес і комерційну ініціативу в певному і користному для України напрямкові.

Показана раніш загальна сума грошей потрібних на відбудову транспорту, свідчить, що перед нами стоїть величезне і дуже складне завдання.

Для відбудови транспорту нам, крім грошей, потрібні технічні матеріяли і кваліфікована праця. На Україні цього дуже мало: загинуло в загальній руїні. Чекати відбудови нашої промисловости і тоді власними засобами відбудовувати транспорт ми не маємо змоги, бо без відбудови транспорту не може бути відбудови економічного життя взагалі. Всі ті, хто думає навпаки—глибоко помиляються. Також не можна покласти певної межі, яка-б показувала, що от тут кінчається відбудова транспорту, а тут починається відбудова промисловости і сільського господарства, або навпаки. Правдивим тільки буде зауваження, що відбудова транспорту і відбудова економічного життя взагалі, мусять провадитися поруч, рівнобіжно і навіть так, щоби транспорт міг би в кожний мент виконати таку суму завдань, яка на певний відсоток перевищує сучасні економічні потреби країни, бо хуткість економічного розвитку, для стислих розрахунків транспортних засобів—передбачити трудно, особливо в наших умовах життя, після надзвичайних подій; а коли засоби транспорту не мають певного запасу, чи стоять нижче тих вимог, котрі йому висуває економічне життя, то така ситуація, особливо, коли вона набирає характеру хроничного, тягне за собою чималі збитки для народнього господарства в усіх його галузях, гальмує його розвиток і навіть руйнує де-що з того, чого вже досягла народня енергія і праця. Ми розуміємо, що численні галузі народнього господарства на Україні, завдяки її величезним і ріжноманітним природнім багатствам, не можуть відбудуватися всі разом і однаковим темпом. Вся відбудова мусить бути розплянована і послідовно розчергована; але ми хочемо зауважити, що відбудова транспортної галузі народнього господарства мусить стати разом з іншими важливішими галузями в першій черзі.

Отже-ж підкресливши раніш, що потрібних технічних матеріялів і кваліфікованої робітничої сили ми у себе, на Україні, в потрібній кількості, для відбудови транспорту—

не знайдемо, — мусимо звернути свою увагу на ті країни, які могли-би нам дати в цій справі широку і поважну допомогу.

Ці-ж країни зацікавляться нашою справою тільки лише в тім разі, коли для них це буде вигідно, з матеріальними вигодами і тільки лише з ними рахуються всі народи. Мусимо з цим рахуватися й ми.

Отже-ж, переходячи до питання про те, в яких саме конкретних формах можна уявляти собі комерційні вигоди для закордонних фінансових і промислових кол, щоб зацікавити їх і притягти до справи відбудови українського транспорту, ми поки що схематично накреслимо ті підприємства, з яких ці кола могли-б прийняти участь, — своїми капіталами, а також товарами й технічними силами:

1) Велика грошева державна позичка на відбудову залізничного транспорту. Розміри цієї позички можна уявити собі, згадавши вищезазначену приблизну суму для одного лише Правоберіжжя. — Позичка мусить розраховуватись на більш-менш довгий термін амортизації. Гарантувати відсоткування і погашення цієї позички ми передбачаємо чистими прибутками від експлоатації залізничного транспорту, для чого зобов'язуємося тримати відповідні тарифові ставки.

2) Велика грошева державна позичка на відбудову водяного транспорту на таких же приблизно принципах, як і позичка залізнична (п. 1).

3) Здача на умовах підряду приватним підприємцям головних відбудовочних, добудовочних і взагалі будівельних робіт, а також поставки матеріалів і технічних предметів для транспорту. В розуміння цих робіт дотичних транспортові, поки що, влучаються:

а) власне відбудова всього, що зруйноване і поповнення всяких браків у транспорті водяному і сухопутному,

б) перешивка залізничної колії на загально-європейську широчину,

в) добудова двох незакінчених (приблизно на 50%) магістральних залізничних ліній Гришино - Рівне і Мерефа-Херсон,

г) відбудова і технічне поліпшення наших чорноморських і азовських портів,

д) будівля 1500 — 2000 кілометрів окремих під'їздових залізничних колій короткого протягу, для сполучення ріжних промислових пунктів і районів з магістралями.

4) Передача в експлоатацію акційному Товариству існуючих 10-ти головних залізничних майстерень для направки

паровиків і вагонів в Києві, Бобринській, Одесі, Січгороді (Катеринослав), Конотопі. — В склад акційного товариства входить і Уряд Укр. Нар. Республіки з певною сумою акцій.

5) Організація акційного товариства з участю Уряду У. Н. Р. для налагодження і експлоатації пароплавства і судово-плавства на внутрішніх річних і зовнішніх морських шляхах.

6) Влаштування і експлоатація на Дніпровському водяному шляху (в районі порогів) міцних силових електричних станцій, разом з гідро-технічними спорудженнями для скористання сили падаючої води і здобування електричної енергії, яка має постачатися переважно промисловим підприємствам Донецького району.

7) Будівля нових і направа існуючих шосових шляхів. Розуміється цією схемою далеко не вичерпується список всіх підприємств на Україні, в яких може прийняти участь закордонний капітал, закордонна промисловість її технічні сили і виробы. Відбудова сільсько-господарчої, фабрично-заводської, добуваючої і оброблюючої промисловости на Україні і всі ті ще незачеплені культурою величезні природні багатства, які має Україна і про які вже було досить писано і друковано, — розкривають великі простори перед національними українськими і закордонними інтелектуальними і матеріальними силами, для прояву їх творчої діяльности на теренах України. Відповідні міністерства У. Н. Р. мають потрібні матеріяли, для належного освітлення цієї справи в інших галузях народнього господарства, крім транспортної.

Далі ми маємо на увазі дати докладний матеріял, що до зазначеного вище пункту 1-го, відносно забезпечення залізничними експлоатаційними прибутками тої великої грошової позички, яка є конче потрібною нам для відбудови зруйнованого залізничного транспорту, а також матеріял з певними розрахунками що до передбачень наших зазначених вище в пунктах 2 — 7.

Мусимо пояснити, що ми не беремо на себе обовязку складати самий проєкт пляну переведення позичок зазначених вище і потрібних урядові У. Н. Р. для відбудови транспорту. Такий плян, як з технічного, також і з комерційного боку мусить бути в свій час розроблений відповідними урядовими органами стосовно до тих фінансових конюктур, які будуть існувати в той час на світовому ринкові. Нашим завданням являється — загальне освітлення справи, що до можливости і необхідности встановлення на залізницях У. Н. Р. таких тарифових ставок, які забезпечили-б амортизацію і відсоткування великої зовнішньої позички, яка необхідна для відбудови залізничного транспорту.

## II.

## ЗАГАЛЬНІ ПРИНЦІПИ ТА ПІДВАЛИНИ ЩО ДО ПЕРЕВОЗОВОГО ТАРИФУ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНСЬКОЇ НАРОДНОЇ РЕСПУБЛІКИ.

Маючи на увазі майбутню потребу видання нового повного тарифу на перевіз по залізницях У. Н. Р. осіб, багажу й вантажу вважаємо цікавим подати відомости та міркування про ті головні принципи й підвалини, на яких мусів би спиратися вищезазначений тариф.

Тарифові ставки і додаткові побори при перевозі вантажів.

При опрацюванні тарифів на перевіз вантажу по залізницях, тарифні ставки на одиницю мір про тягу та ваги чи, як зветься — тарифові схеми—обраховуються звичайно, в державах Європи, в залежності від двох головних підвалин: 1) собівартости перевозу вантажу, при сучасних умовах експлоатації залізниць і 2) ціни товарів. Тут буде слушним подати, що з певного часу, навіть на державних залізницях в б. Російській імперії запанував погляд, що залізниці необхідно розглядати, як підприємства хоча й загально-державного призначення, але такі, котрі мають характер комерційний і тому мусять покривати прибутками від перевозу всі витрати по експлоатації й крім того, приносити де-який нормальний прибуток на розвиток самого підприємства та на амортизацію капіталу, затраченого на будову залізниць. Одначе в загальній політиці залізничній, в теорії, існував і протилежний погляд, а саме: що залізниці, ці головні артерії державного життя, які допомагають розвиткові промисловости і торгівлі та взагалі розвиткові культури, не можуть вважатися підприємствами лише комерційними, що головною метою мають прибутки від експлоатації. Ні, вони повинні трактуватися, як державні установи для загального користування, з культурною метою, а тому й утримання залізниць може вимагати іноді, для загальної користі громадянства, грошевих витрат скарбу за рахунок загально-державних коштів.

Цей принципний погляд, як нам здається, можна вважати правильним лише до певної міри і з де-якими застереженнями, а саме: в певних районах, де вважається потрібним в цілях державних, піднести духовну та матеріальну культуру — Дер-

жава мусить брати на загально-державні кошти певну частину транспортних витрат, якийсь певний час, доки в цьому районі розвинеться більш-менш інтенсивна економічна діяльність та піднесеться добробут населення. А потім систему мусить бути змінено і транспорт повинен сам себе утримувати, або ж допомога транспорті в де-яких слабо-економічних районах мусить провадитися за рахунок транспортних прибутків в економічно-міцних районах і таким чином транспортні прибутки в цілому, в данній країні мусять покривати в цілому-ж транспортні видатки з певною надвишкою на відсоткування та амортизацію будівельного капіталу, а також на зміцнення і розвиток транспортного апарату. — Цим ми хочемо сказати, що потреба в дешевих тарифах в де-яких економічно-слабких районах не може служити підставою для того, щоб на всіх залізницях Держави тримати дешеві тарифи. Нарешті це нас в данному разі мало цікавить, бо в межах України нема таких диких, з економічного боку, районів, для яких треба-б було тримати спеціально-дешеві тарифи. Ми не будемо розважати, чи правильна, чи помилкова була політика в б. Російській Імперії, взагалі і тарифова зокрема, але мусимо констатувати факт дуже слабого розвитку транспортних засобів на території б. Росії, порівнюючи з безперечними вимогами економічного життя. На розвиток і зміцнення транспорту мало асигнувалося коштів. Не було певного пляну розвитку транспортних засобів. В наслідок такого положення водяні шляхи не були використувані вповні, а залізниці та бруковані шляхи дуже поволі і мляво розвивалися. Залізничний транспорт взагалі не відповідав своєму призначенню що до провозодатности: на залізницях бракувало рухомого складу; була слабо розвинена сітка підвозних колій, було слабо розвинені вузлові пункти, недосить міцно оборудовані майстерні і т. д. Наслідком цього всього на російських залізницях завше було завізно. Завше були залежі невідправлених товарів. Попит на перевозки завжди перевищував транспортні засоби. Разом з тим дуже слабо задовольнялися побутові потреби залізничного службового персоналу, що мало теж свій негативний вплив на діяльність транспорту.

На залізницях держав Західної Європи провадиться в цьому напрямі політика взагалі більш ґрунтовна й реальна. Там, залізниці в більшості мусять за власні кошти прямувати до розвитку транспортних засобів перевозу і до нормальної прибутковости залізничних підприємств.

Проте, в сучасний момент на де-яких залізницях Західної Європи констатується дефіцит в бюджетах, але це є наслідком спекуляційних причин, а саме: збільшення коефіцієнту собівартости перевозу, збільшення безприбуткових дер-

жавних перевозів і зменшення розмірів руху платного, комерційного вантажу на залізницях під час війни і після неї.

Сучасна ситуація економічна взагалі, втім числі фінансово-бюджетова, у багатьох державах Європи, також і в Українській Народній Республіці не дає ніяких підстав для того, щоби тарифову залізничну політику базувати на таких підвалинах, наслідком котрих можуть бути дефіцити в експлуатаційнім бюджеті залізниць. Це неможливе в У. Н. Р. ще й тому, що для збілянсуваннн цих дефіцитів державна скарбниця Республіки не має вільних грошей. Такий стан буде існувати доти, доки економічна діяльність суспільства не ввійде, нарешті, в нормальну колію, та поки зовсім не залікуються глибокі рани народньої господарки від довгої війни, а потім і від революції. Припущення залізничних дефіцитів не можливе ще тому, що як це доводить досвід минулого часу й історія розвитку залізничного транспорту, цього величезного економічного фактора ми мусимо розглядати залізниця, як велике державне підприємство, збудоване та організоване на вповні здорових комерційних підвалинах, котрі гарантують за рахунок власних прибутків від експлуатації, відсоткування і амотрізацію капіталу, а також дальший розвиток та зміцнення існуючого технічного перевозового апарату відповідно наростаючим завданням і вимогам культурно-економічного життя Держави. При иншім стані діла, чи в разі повної залежності потреб залізничного господарства від загально-державних прибуткових джерел і випадкових вільних сум грошей в державній скарбниці, котрі могли-б бути асігновані на розвинення і зміцнення існуючого залізничного апарату, останній завжди буде примушений до хроничної недуги і не буде йти в рівень з загальним розвитком культурно-економічного прогресу в тому районі, який він обслуговував. Зовсім не бажано мати у нас, на Україні такі-ж шкідливі наслідки для народнього господарства з причини слабкості, які мали місце на залізницях б. Російської Імперії на протязі десятків років і які спричинилися до цілком справедливих скарг та обвинувачень на адресу уряду з боку суспільства, тому, що таке прикре явище гальмувало розвиток промисловости, сільського господарства і торговлі, причинюючи тим великі шкоди для держави і громадан.

Отже на підставі вищенаведеного, нам здається, необхідно погодитися на тому, що залізничні підприємства У.Н.Р. мусять бути взагалі комерційно-прибутковими і що тарифи залізничні мусять відповідати цьому принципу і покривати транспортні витрати з тим одначе, що для певних перевозів державного значіння можуть бути допущені винятки в формі зниження тарифових ставок за рахунок збільшення цих ставок для инших перевозів. Так, наприклад, було-б бажано зниження ставок для всілякого палива, а також для товарів, які

уявляють собою обект міжнародної торгової конкуренції для експорту за кордон, або-ж для імпорту необхідних нам сирівців, чи фабрикатів, яких ми не маємо зовсім. Одначе, такі комбінації не можуть спонукати до зменшення загальних прибутків залізниць і мусять бути компенсовані на інших перевозах, а особливо на транзитних, котрі завжди є більш прибуткові для залізниць і розвиток котрих має для України особливе значіння завдяки її географичному положенню.

Другий з визначених вище двох факторів що до тарифу, а саме ціна товарів, звичайно, приймається на увагу при складанні тарифів після встановлена мінімальної тарифної ставки що відповідає собівартости перевозу, для чого, в залежності від торгових цін товарів виробляється декілька тарифових схем, чи класів тарифу, — причому при розподілі товарів по класах, товари більш дорогі відносяться до класів вищих, з більш високою тарифовою ставкою і навпаки.

До питання про цінність товарів і розмір ставки стосується також і спосіб здачи товару до перевозу в упакуванню чи без нього, рівно-ж і загальна кількість того товару, що відправляється за оден раз (повний вагон, половина вагону, чи менш того), — в залежності від чого встановлюється більш висока кляса для дрібниць, та менш високі для транспортів вагонних і піввагонних, тому що для залізниць взагалі більш прибуточним є транспортування товарів великими партіями. Потім, при класифікації товарів, приймаються до уваги природні якості де-яких товарів, — як напр., товарів малої ваги (вата, вовна і т. д.), для котрих встановлюється відповідно більш високі ставки. Нарешті класифікація товарів залежить також від хуткости перевозу: — пасажирської, великої, або малої. Кількість тарифових схем залежить від різноманітности товарої номенклатури і цін товарів, то значить від розвою в країні оброблюючої промисловости. Наприклад, в Германії при надзвичайно розвинутій й великій фабрично-заводській промисловости, є необхідність мати велику кількість тарифових градацій, що веде до ускладнення тарифу і деталізації його. При слабім розвою промисловости в Росії все-ж таки було всіх тарифів класових і диференційних 69, не рахуючи в цім числі тарифів пильгових. Така велика кількість тарифових схем в Росії, часто дуже близьких між собою по конструкції, зовсім не викликалася потребами життя й утворювала технічні труднощі в справі фактичного користування тарифними підручниками, що в свою чергу викликало збільшення видатків на утримання стаційних агентів, а також і на оплату праці агентів в інституціях контрольних (в службах поборів і в місцевих контролях залізниць). Отже-ж в принципі належить стреміти до можливо мінімальної кількости тарифових схем, рахуючись тільки з тим, щоби тари-



фова ставка на перевоз товарів не спричинилася до надмірного збільшення продажних цін товарів. Нормально, вартість транспортування одиниці ваги, по досвіду попереднього часу, не мусить перевищувати ціни товару локо: для товарів дорогих — приблизно 5—15%, для товарів середньої цінності—25—35% і для товарів дешевих—45—55%.

Вищезазначені засади та підстави для тарифікації транспортування товарів залишаються приблизно без зміни і для сучасного менту, після пережитої всесвітньої війни, не зважаючи на те, що ця небувала по розмірах та виниках війна повела до величезних переворотів в міжнародній політиці і в соціальному життю, а також і до повного переоцінення торгової вартості товарів. Кон'юнктура товарних цін змінилася нині зовсім: підчас війни, в деяких державах, більш міцніших по розвитку промисловости, було знівечено багато фабрик; в деяких країнах частина промисловости припинила свою діяльність за браком працівників, палива і сировини. В інших країнах скупчилася чимала кількість товарів за неможливістю по тих чи інших причинах скористати ринки збуту, чи вивезти крам до цих ринків. Потім майже на всіх країнах відбивається непевність загальної політичної ситуації та періодичні страйки і внутрішні рижного роду вибухи. Далі, оплачування робітничої праці, по причині спекуляції, постійного і безупинного удорожання життя, а також і по причині професійних тенденцій (в робітництві) збільшення заробітної платні до значних, ненормальних розмірів. В сільському господарстві, з приводу браку робітників, знявдя й худоби, а в деяких країнах ще й завдяки внутрішньому безладдю, зменшилась площа засіву й інтенсивність продукції. Від цього виникає загальний брак хліба й інших продуктів першої необхідности. Все це разом порушило економічну рівновагу, привело до надмірного подорожання в різних країнах різних товарів, до зникнення принаймні в наших районах попередньої великої різниці поміж продажною ціною товарів, дорогих і дешевих, бо максимальні і мінімальні ціни товарів зближилися нині між собою почасти тому, що всяка особиста праця, навіть звичайна, фізична, котра не потребує підготовки технічної — коштує тепер надмірно дорого. Наслідком цього в сучасний мент майже зовсім зникли з товарового ринку відомих нам районів дешеві ціни. Разом з тим і в звязку з значеними вище економічними змінами збільшились відповідно видатки залізниць на купівлю необхідних матеріалів і на оплачування праці службовців та робітників. Отже-ж попередні ставки тарифів, котрі існували до війни, треба нині, стосовно до сучасних кон'юнктур — збільшити. Таке збільшення тарифів на різних залізницях Європи вже тепер становить значну суму. Однак й після такого збільшення тарифових ставок всеж таки, де-які залізниці дають

дефіцити. В сучасний мент не можливо сказати, коли саме припиниться зріст видатків експлоатації на одиницю роботи на залізницях. Очевидячки потрібний буде довший час на те, щоби заспокоїти народні маси, які великою війною і революціями виведено з нормальної колії життя, та збільшити інтенсивність особистої праці, що передовсім потрібно для відбудови економічного життя. Держави з більш постійною й забезпеченою валютою та взагалі міцні в економічному відношенню мали можливість тим, або іншим способом регулювати дефіцити своїх залізниць. Зовсім инша перспектива виникла для тих держав, котрі тепер утворились, як наслідок всесвітньої війни та революції, або котрі не скінчили ще боротьби за свою самостійність. Ці держави не маючи вільного запасу золота, змушені перемагати ріжними засобами, безпосередньо, всі прикrostи від незабезпечення своєї валюти і крім того, ці держави змушені будувати у себе державне життя, не маючи для цього достаточної кількості товарообмінних цінностей хоч мають досить природніх багатств, котрі надаються до використання через де який час, після розмірно великих грошевих затрат на технічну організацію справи їх експлоатації.

Такі Держави, як нам здається не можуть допускати у себе дефіцитів в залізничних бюджетах, тому що це значно збільшуватиме державні борги, або за браком перевозових засобів гальмуватиме справу відновлення економічної діяльності Держави, а разом з тим збільшуватиме потребу друкування та випуску в обіг нових мас паперової валюти, якої у населення і так вже надзвичайно багато.

Держави, які знаходяться в такому стані, мусять змагатися до того, щоби залізниці цілком покривали свої витрати і щоби по можливості вони навіть були одним з джерел чистих прибутків державного скарбу. До таких держав необхідно причислити й молоду Українську Народню Республіку. Україна, як відомо володіє величезними просторями хліборобної землі, має великі поклади каміного вугілля, а також дуже гарної якості залізної руди, та инших коштовних мінералів; має багату сільську промисловість, в тім числі велику кількість цукроварних заводів; міцну гірничну і металургічну промисловість; має велику водяну силу, себ-то білий вугіль і крім того має багато инших ріжних заводів та фабрик; має 16.000 кілометрів шляхів залізничних і досить великі артерії шляхів водяних; має 5 морських портів. При таких багатствах Україна має в будучині всі можливості для широкого економічного та фінансового розвитку. Одначе в сучасний мент на Україні бракує необхідних фінансових і річевих засобів для внутрішнього урядження країни, а також і для відбудови транспорту, промисловости й инших цінних економічних факторів, що майже до підвалин зруйновані нерозумними

експериментами та варварською діяльністю московських большевиків. Нарешті, сама боротьба за самостійне політичне існування для України ще не скінчилася; для продовження її потрібно зробити ще багато матеріальних витрат, поки буде визначено, та остаточно визначено кордони самостійної України. Потрібні для держави великі грошеві і річеві засоби можливо очевидно одержати тільки шляхом позички, переважно зовнішньої і при тому, мабуть, на дуже невигідних для нас умовах реалізації, відсоткування і амортизації. — При такій кон'юктурі не може бути мови про припущення дефіцитів в залізничному бюджеті.

При існуючій економічній кон'юктурі і критичному стані державних фінансів, треба стремити то того, щоби зовнішня грошова позичка для відбудови транспорту була покрита безпосередньо чи посередньо тими країнами, яким конче потрібні наші сирівці і продукти, а також почасти і нашим населенням, котре користується послугами транспорту і в своїх власних вигодах зацікавлене в найскоршій відбудові і зміцненню транспортних засобів, які уявляють собою оден з головніших чинників економічного розвитку країни і до піднесення добробуту її населення. Розумне керування тарифами, коли воно спірається на здоровий комерційний ґрунт і не пререкрочує певних меж не тільки не шкодить загальним культурно-економічним інтересам держави, а навпаки дає можливість транспортів своєчасно розвивати свій технічний апарат зміцнитися власними силами і співучастничати до широкого розвою економічної діяльності населення. Маємо тут, до речі, покликатись на приклад практичної Прусії. Вона як відомо, в досить короткий час досягла максимальної гущини своїх державних залізничних колій, створила міцні транспортні засоби, розвинула блискуче своє народне господарство і разом з тим провадила на своїх залізницях цілком комерційну тарифову політику, що дало державі можливість в певний період часу (13 років:) при 23,2 мільярдах німецьких марок валового прибутку на державних залізницях покрити всі біжучі експлоатаційні витрати (14,4 мільярда), оплатити 0/0/0 по будівельному капіталу (3,8 мільярда) і дати щирого прибутку 5,02 мільярда марок, з котрих 3,60 мільярда витрачено на ріжні загально-державні потреби, а решта на потреби розвитку і зміцнення тогож транспорту і на амортизацію будівельного капіталу. Можемо покликатись ще на приклад Швайцарської Республіки, котра законом з 1897 року цілком відокремила залізничний бюджет від бюджету загально-державного і чистими прибутками від експлоатації залізниць користується для поширення залізничної сітки, а також на зміцнення і поширення транспортних засобів та на утворення резервного фонду, який має бути скористаний в ті роки, коли

чистого прибутку не буде вистарчати на оплату  $\frac{9}{1000}$  і амортизацію будівельного капіталу. Ми добре памятаємо і беремо на увагу, що Україна має інший уклад економічного життя і іншу економічну культуру ніж Прусія і Швайцарія. Але ж це не змінює того принципу, який ми беремо, як засаду в справі тарифовій. Ми мусімо тільки пильнувати за тим, щоби наші тарифові ставки відповідали сучасним загально-економічним кон'юнктурам, щоби залізничний фрахт не перекрочував певних меж поза якими, завдяки перевищеним цінам, може зменшитися попит на ті чи інші наші сирівці, продукти і товари на ринках внутрішніх і зовнішніх, або гальмуватися розвиток власної промисловости. Ми також беремо на увагу те, що наш хліб, цукор і сирівці в сучасних загально-економічних умовах уявляють з себе крам цілком забезпечений з боку попиту на світовому ринкові, навіть при підвищених до певної міри залізничних фрахтах, оплата котрих мусить лягти розуміється на споживача.

На підставі цих міркувань, тарифи залізниць України, як нам здається, мусять не тільки покривати витрати по експлоатації, але й давати де-яку надвижку для відсоткування і погашення позички потрібної на витрати по відбудові на залізницях всяких руйнацій та ушкоджень, утворених за час панування на Україні московських завойовників.

Для того зазначаємо, що пересічна тарифова ставка для перевозу пасажирів, багулу й товарів по залізницях України— мусить рівнятися до пересічної ставки дійсних витрат залізниць, себ-то—собівартости перевозу одного кілограма-кілометру, з певним до неї додатком, з якого, між иншим має бути покрита на протязі певного часу сума, яка потрібна для витрат на повну відбудову зруйнованих залізниць.

Коефіцієнт собівартости перевозу товарів на залізницях України зараз не може бути встановлений. Тому, для цієї мети вважаємо можливим поки що користуватись відомостями про собівартість перевозу товарів на залізницях Польщі, котрі мають приблизно однакові умови експлоатації як і залізниці України. По приблизному підрахунку собівартість перевозу комерційного (платного) вантажу в Польщі, на лініях одної залізничної дирекції, становить 0,2173 польського феніга за оден кілограм вантажу і оден кілометр пробігу, чи 21,73 фенігів польських за 100 кілограмів і 1 кілометр. Маючи на увазі, що ці відомости стосуються до 1920 року, а на 1 Листопаду тогож року одна марка польська була по курсу рівна  $\frac{1}{170}$  російського золотого рубля ( $\frac{1}{15}$  імперіяля) і що 1 золотий рубель = 1 золотому українському карбованцю = 2 золотим українським гривням (гривня містить 8,712 долей щирого золота) вирахуємо пересічну ставку собівартости перевозу  $\frac{0,2173}{170} = 0,00255$  золотого українського шага за

і кільограмо-кільометр. Ставка ця є умовна, позаяк вона вирахована шляхом поділу загальної суми видатків експльоатації по всіх вантажових перевозах (платних і безплатних) на суму — тільки лише комерційних (платних) перевозів. Крім того, ця ставка відносно польських залізниць покриває якоюсь певною своєю частиною і ту суму експльоатаційних видатків по особових перевозах, яка не покривається прибутками від особового руху, завдяки низьким ставкам особового тарифу в Польщі.

Отжеж стосуючись до вирахованої ставки собівартости перевозу нам треба буде складати наші тарифові схеми для обрахування тарифових ставок за перевоз товарів, але ми мусимо мати ще на увазі ті витрати на відбудову залізниць, які згідно сказаному раніш, нам необхідно покрити прибутками від експльоатації залізниць. Нами було вже зазначено, що сума витрат на відбудову тільки лише 4400 кільометрів правобережних залізниць буде досягати 746.000.000 золотих гривень. Але це тільки коштовність рухомого складу, матеріялів та робочої сили. Колиж додати до цієї суми всі витрати по реалізації, відсоткуваню і амортизації на протязі приблизно до 40 років — позички в зазначеній квоті, а також витрати по організації справи провадження головних работ, на протязі приблизно трьох років, (підрядним способом), то загальна сума витрат на відбудову 4400 кільометрів Правобережжа досягне приблизно  $2\frac{1}{2}$  міліярдів золотих гривень.

В дальшому ми всі свої обрахунки фінансові, технічні і господарчі — будемо стосувати тільки до частини загального протягу залізничних ліній Правобережжа, а саме—4107 верст, з яких буде 3.027 одноколійової і 1080 верст двохколійової лінії. Розуміється, що після певної коректуючої перевірки і здобуття відповідних матеріялів, всі ті принципи та мірники, які нами пристосовуються в цій праці до Правобережжа — можуть послужити підвалинами в справі міркувань про відбудову транспорту і на Лівобережжі, та взагалі на Україні, як з технічного, так і з фінансового боку.

Зазначена нами вище величезна сума грошей на відбудову може бути здобута тільки лише шляхом зовнішньої позички, погашення і відсоткування котрої, звичайно, мусить бути гарантовано урядом Укр. Нар. Респ. якимись певними джерелами державних прибутків. Крім того треба припустити, що уділення нам закордонним капіталом такої солідної суми грішми рухомим складом і матеріялами та річами може бути наслідком серйозного політичного чи економічно-політичного зацікавлення нами з боку закордонних держав і їхніх фінансових кол. В наше завдання зараз не входять досліди та міркування характеру політичного чи економічно-політичного в міжнародньому масштабі. Ми намагаємося тільки лише відповідними технічними, господарськими та комерційними показ-

чиками з'ясувати — в якій мірі і при яких умовах залізничний транспорт зміг би, в тому прикрому стані, в якому є наша молода республіка — допомогти урядові в справі здобуття потрібних коштів на відбудову залізниць. Через те це залізничний транспорт тримає в своїх руках тарифи, цілком зрозуміло, що в цьому напрямкові і були скеровані наші досліді і перше питання, яке перед нами повстало — це знайти ту економічно припустиму тарифову ставку, яку можна було-б встановити на українських залізницях і яка могла-б дати, при експлоатації залізниць більш-менш значну загальну, прибуткову суму, з котрої покривалися-б біжучі видатки експлоатації, провадилася-б амортизація будівельного капіталу і ще залишалася-б якась вільна частина цієї суми, для відсоткування і погашення зовнішньої позички на відбудову залізниць. Отже ж вишукування такої тарифової ставки в звичайних, нормальних обставинах, на своїй території, при безпосередніх стосунках з широкими колами громадянства, при допомозі своїх економічних і фінансових організацій і дослідчених діячів, що мають в своїй розпорядженню весь потрібний для цього матеріал, — було-б можливо перевести шляхом систематизованих дослідів та аналітичної роботи. Зовсім инакше стоїть справа дослідів в тих обставинах, в яких доводилося провадити нам цю роботу тут, в Польщі, не маючи певного звязку з власною територією і тими економічними чинниками і умовами, які там існують. В даному разі доводилося користуватися лише де-якими економічно-статистичними матеріялами і тими фаховими дослідченими людьми, які випадково знайшлися на теренах Польщі і які по своїй попередній діяльності докладно знайомі з економічними умовами нашої країни і з експлоатацією українських залізниць.

Поки що, ходило лише проте, як зазначено вище, щоби фіксувати таку пересічну тарифову ставку на перевіз вантажів яка могла-б вважатися економічно-припустимою і яка не впливала-б негативно на розвиток нашого народнього господарства. Виходячи з цих міркувань і користуючись здобутими в Польщі матеріялами, було розроблено спеціальні розрахункові порівнюючі таблиці, які показують височину нормальних ставок тарифів: а) існуючого польського б) бувшого в 1914 році російського, в) проєктуемого українського і разом з тим показує відсоткове відношення залізничного фрахту до продажних цін де-яких головних товарів: каміного вугілля, збіжжя, цукру, заліза, мануфактури, лісових матеріялів, соли і нафти, в трьох комбінаціях, а саме: 1) в 1914 році при російських тарифах пересічний коефіцієнт відносин залізничного фрахту до продажної ціни зазначених товарів в ‰‰ був — на протязі 200 кільометрів 8,36; на протязі 500 кільометрів — 16,15; на протязі 1000 кільомет-

рів — 21,85. 2) в Грудні 1920 р. при польських тарифах на протязі 200 кіл. — 2,69; 500 кіл. — 5,68; 1000 кіл. — 9,68. 3) в майбутньому, при проектуемій ставці українського тарифу — на протязі 200 кіл. — 5,87; 500 кіл. — 14,51; 1000 кіл. — 28,72. — Пересічну ставку українського тарифу проектуємо поки що в розмірі 0,00446 золотого шага за оден кільограмо-кільометр, себ-то на 75% більше зазначеної вище пересічної ставки собівартісти перевозу комерційного вантажу на лініях одної з дирекцій польських залізниць (0,00255 золотого шага за кільограмо-кільометр).

З порівняння ставок російського і польського тарифів на поіменовані товари на трьох протягах (200, 500 і 1000 кільометрів) видко, що відсоткове відношення залізничного фрахту до продажноі ціни товарів, на польських залізницях, при існуючих з 1-го Грудня 1920 р. тарифових ставках (після збільшення їх на 100% проти попередніх) далеко не досягає ще тої норми відношення, яка існувала між фрахтами і цінами в 1914 р. при російських тарифових ставках. При зменшених же ставках польського тарифу, що існували до 1-го Грудня 1920 р., ця різниця відсоткового відношення фрахту до ціни була ще більша. Почасти наслідком цього, польські залізниці мають дефіцити в своїх експлоатаційних бюджетах.

Коли ми будемо виходити з того погляду, що російські тарифи в свій час були досить старанно обгрунтовані, вважалися з боку економічної політики, для того часу, взагалі нормальними, а по височині своїх ставок навіть дешевими і коли ми візьмемо на увагу, що російські тарифи базувалися не на фіскальних принципах (д. „Матеріали по вопросу о все-стороннем исследованіи железнодорожнаго дела в Россіи“), то, як нам здається, ми будемо мати підстави лічити, в сучасних обставинах нашої роботи, вистарчаючим хоча-б для грубого критерія той матеріал, який дають розроблені нами порівнюючі таблиці. До такого висновку ми приходимо ще й на підставі тих поглядів на значіння взаємовідносин залізничного фрахту до риночної ціни товару, які в свій час були висловлені відомими знавцями тарифових справ в Росії С. Ю. Вітте і К. Я. Загорським (д. „Теорія железнодорожных тарифов“ К. Я. Загорскаго і „Принципи железнодорожных тарифов“ С. Ю. Вітте). Таким чином звертаючись знов же до порівняння цифр, характеризуючих взаємовідносини залізничного фрахту і ціни товарів, ми бачимо, що різниця між нормами взаємовідносин російського тарифу, а нормами проектуемого українського тарифу дуже незначна, і тому очевидно нема ніякої небезпеки, що до можливости перекрочення нами проектуемого пересічною тарифовою ставкою (—0,00446 золотого шага) певної межі, за якою починається шкідливий, руйнуючий вплив високого залізничного фрахту

на розвиток народнього господарства. Навпаки, пересічний коефіцієнт для всіх восьми вантажових назв взятих разом показує, що на 200 кілометровому і на 500 кілометровому протягах пробігу вантажів ми недосягаємо до норми взаємовідносин цін і фрахтів по російському тарифу і тільки на 1000 кілометровому протязі, — по котрому буде пробігати у всякому разі меншість українських вантажів, — ми дуже незначно (біля 7 — 10%) перевищуємо ці норми. Таким чином, ми вважали-б можливим, без ризику зробити велику помилку, — зупинитися на пересічній тарифовій ставці для вантажу в розмірі — 0,00446 золотого шага за кілограмо-кілометр з певними застереженнями, що в дальшому рух і розвиток економічного життя на Україні, його фактичні умовини і обставини, а також нові особливості, експлоатації українських залізниць, які зараз не можна було в цілковитому обсягу передбачити, дадуть нам в свій час реальний ґрунт для внесення тих чи інших корективів в наші тарифові постанови.

До речі вважаємо цікавим подати тут дві довідки, а саме. 1) експлоатаційні витрати по особових і вантажових перевозах на російських залізницях біля року 1907 досягали 1.74 коп. за пудоверсту, себ-то рівнялися приблизно 1/37, чи 0,00169 золотого українського шага за кілограмо-версту. На 0,00086 золотого шага, чи на 34% менше ніж то вираховано по вантажових перевозах на польських залізницях, на підставі польських статистичних матеріалів; 2) Пересічна тарифова ставка для вантажу на російських залізницях біля 1905 року досягала 0,021, коп. за пудо-версту; в перекладі на українську золоту валюту (рахуючи 1 рубль російський = 2 золотим гривням) — це буде = 0,042 золотого шага за пудо-версту, чи 0,00263 золотого шага за кілограмо-версту. Ця остання довідка знов же таки показує, що проектуєма нами для українського тарифу пересічна ставка в розмірі 0,00446 золотого шага за 1 кілограмо - кілометр, при склавшихся після світової війни і революції, особливих економічних і фінансових умовинах, не може вважатися ні помилковою, ні дуже шкідливою, що до розвитку економічного життя на Україні. бо вона своїм розміром не так далеко перекрочує ставку попереднього нормального часу.

Отже, до цієї ставки нам і належить стосуватися при складанню тарифових схем для перевозу вантажів. Базуючись на тарифовій ставці в розмірі 0,00446 і округлюючи її 0,00450 зол. шага за 1 кілограмо-кілометр, та змагаючись до найбільшого упорядкування самого процесу тарифікації ми мусимо встановити по можливості обмежену кількість тарифових схем, що відповідають всім потребам зручної з технічного боку тарифікації, а саме:



1) Одна схема для перевозу вантажів великої швидкості,

2) Три схеми для всіх дрібних перевозів вантажу малої швидкості і для піввагонних та повновагонних перевозів вантажу малої швидкості (товарів дорогих).

3) Дві схеми нормальні для піввагонних і повновагонних перевозів вантажу малої швидкості (товарів дешевих).

4) Дві схеми для повновагонних перевозів вантажу загально-державного значіння (масові перевозки).

Таким чином має бути вісім схем і вісім тарифових клясів.

Для перших шости клясів мусить бути встановлено схеми пропорціональні всім протягам, а для двох останніх кляків схеми диференційні, потім для всіх клясів буде встановлено обрахунок перевозової платні по поясах в 10 кілометрів, рахуючи частину останнього поясу завжди за 5 кілометрів. Це спосіб узручнити розрахункові таблиці і дасть можливість легкого переведення їх. Всі схеми будуть складені таким способом в золотій українській валюті і можуть існувати весь час без перемін, а в разі потреби зміни тарифових ставок (від змін валютових та інших причин) можливо буде змінювати відповідно тільки розрахункові таблиці, шляхом збільшення всіх ставок на певний відсоток, що з боку технічного полегшить працю при зміні тарифових ставок. При такі системі розрахункові таблиці можуть визначатися в паперовій біжучій валюті, тим часом як постійні схеми будуть визначені в непохитній валюті.

Виходячи з бюджетових міркувань і з метою встановити правильне розуміння про прибутковість залізниць, необхідно прийняти і окреслити як правило, що за всі перевози вантажу, а також осіб і багулу, перевозна платня мусить виправлятися після загального тарифу і тому належить уникати по можливості всіляких тарифових знижок та пильг.

Потрібно триматися такого принципу не тільки лише з метою досягнення більшої прибутковості залізниць, але і для правильного бюджетового білянсу. Хоча за всякі перевози урядових вантажів перевозова платня покривається державним скарбом, все-ж таки завдяки застосування до масових урядових перевозів значно знижених пильгових ставок, очевидячки неправильно обраховується загальний прибуток залізничного підприємства, а також і видатки в бюджетах відповідних міністерств, котрі користуються для своїх перевозів пильговими залізничними ставками. При таких умовах нема змоги мати правильне уявлення про дійсний стан бюджету в господарстві цих міністерств. При встановленню у виключних загально-державного значіння випадках пильгових знижок залізничного тарифу, мусить існувати загальне правило, щоби такі пильгові знижки покривались кредитами відповідних міністерств, коли взагалі такі видатки, на певних підста-

вах, мають бути взяті на рахунок держави. В кожному разі пільгові знижки залізничного тарифу не мусять штучно викликати хибної уяви про стан бюджетів різних галузів державного господарства.

Тарифові ставки при перевозі осіб, багажу й пакунків пасажирськ. швидкості.

Відносно перевозу осіб, багажу, та пакунків пасажирської швидкості необхідно прийняти, що до головних підвалин, тіж зазначені вище, загальні міркування. Крім того, маючи на увазі сучасну загальну тенденцію до демократизації з одного боку і великі ушкодження osobowych вагонів вищих клас з друго боку, належить встановити в osobowych перевозах замість 3-х класів тільки 2 класи, а саме— перша класа з м'якими місцями і друга класа з твердими місцями. Разом з тим треба мати потяги курьєрські та експреси, а в відповідних потягах вагони пристосовані до снання, з додатковою платнею.

На польських залізницях з 1-го Грудня 1920 р. встановлено такі тарифові ставки на проїзд пасажирів: для II кл. 120 фенігів і для III кл. 80 фенігів з пасажирокільметра, а до 1-го Грудня ці ставки були — для II кл. 60 і для III кл. 40 фенігів. Що торкається українських майбутніх тарифових ставок для osobowych перевозів, то ми мусимо підходити до цього питання взагалі обережно, але все таки з тими ж самими намірами і завданнями що й до вантажової ставки і маючи на увазі, що польські ставки osobowych тарифу навіть після 1-го Грудня 1920 р. є занадто низькі. — Ми вважали би можливим встановити на українських залізницях такі ставки, які більш менш наближувались би до osobowych ставок російського тарифу що існував в 1917 році (без військової оплати), а саме: для I класи — 3 золотих шага, а для II класи 2 золотих шага з пасажиро-кілометра в потягах osobowych та мішаних. Ставку ж багульну гадали-б підвищити, порівнюючі з б. російською тільки в потягах швидких та експресових приблизно на 50 і 100%. А для вантажів пасажирської швидкості можна взяти за підставу польську ставку підвищивши її для українських залізниць на 100%. Докладна порівнююча таблиця розроблена нами з цього приводу показує, що припущені нами норми для встановлення українських тарифових ставок навіть трохи удешевлюють на коротких протягах перїзд пасажирів в порівнанню з нормальними ставками російського тарифу 1917 року (без військової додаткової оплати). Що торкається підвищення в

швидких та експресових потягах тарифових ставок для багульних пакунків, то це мусить бути зроблено для того, щоб не обтяжувати таких потягів товарними по істоті перевозами, які при знижених багульних ставках мають тенденцію до надмірного розвитку і викликають потребу влучати в склад цих потягів по де-кілька багульних вагонів, зменшуючи таким чином кількість особових вагонів в потязі на шкоду бажаним їхати пасажиром. Багул характеру товаро-комерційного мусить перейти в розряд пакунків „п а с а ж е р с ь к о ї ш в и д к о с т и“, які будуть допускатися в особові потяги в міру можливості, поскільки це буде технічно дозволяти максімальний склад потягу, після забезпечення в ньому місця для певної кількості особових вагонів, для проїзду пасажирів.

Та-ж сама мета переслідується підвищенням ставок для вантажів пасажерської швидкості в потягах особових.

В разі економічної потреби і збільшення попиту на перевози пакунків пасажерської швидкості до певних розмірів, можуть бути в дальшому організовані для цих перевозів, в належних напрямках додаткові потяги мішаного характеру (особово-товарові). Як сказано вище, на українських залізницях передбачаються спеціальні типи потягів особових великої швидкості під ріжними назвами: кур'єрських, експресів та швидких. Тарифові ставки в потягах швидких та кур'єрських збільшуються проти нормальних ставок на 50%, а в потягах експрес на 100%.

Для дітей належить встановити спеціальні ставки: до 4 років віку допускається перевіз безплатно при особах старших; від 4 років до 10 років включно встановити платню в розмірі половини коштовности цілого квитка, нарешті по-верх 10 років брати платню як з дорослої людини. — Квітки проїзді місяшні та сезонні треба допустити на звичайних попередніх умовах. Вони мусять бути іменовані з фотографією власника і видаються тільки на певний обмежений протяг приблизно до 100 кілометрів. Ціни таких квитків знижуються відповідно протягу проїзду. Треба встановити разові і місяшні перонні квитки.

За перевіз особового багулу в потягах особових та мішаних належить встановити платню по 0,24 золотого шага за кожні 10 кілограмів і 1 кілометр; \*) в потягах швидких чи кур'єрських по 0,36 золотого шага, а в потягах експресових по 0,54 золотого шага. Колишню пильгу безплатного перевозу певної кількості ваги особового багулу по кожному квитку належить скасувати зовсім. — Для обрахування платні як за переїзд пасажерів, також і за перевоз багулу

\*) Неповний десяток кілограмів приймається за повний; протяг менший за кілометр приймається за цілий кілометр.

належить пристосувати поясну систему, лічучи наприклад по 10 кілометрів в одному поясі.

За схованку багулу належить встановити, починаючи з 25 години після прибуття потяга, платню в розмірі 0,15 золотого шага з кожних 10 кілограмів і за кожну добу \*).

За перевіз пакунків пасажерської швидкості в особових та мішаних потягах належить побірати платню на 50% більш, як за перевіз особового багулу в звичайних особових потягах, себ-то по 0,36 золотого шага за кожних хоч би й не повних 10 кілограмів і 1 хоч би й не цілий кілометр, за винятком молока, книг, журналів, газет, для яких треба встановити спеціальні тарифи з певною знижкою.

### III.

## СХЕМАТИЧНИЙ БЮДЖЕТОВИЙ ПЛАН ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПРАВОБЕРЕЖНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ В ПРИБЛИЗНИХ КВОТАХ.

### 1. Частина фінансова.

Річні прибутки, розраховані на перші 10 років.

Зараз при надмірно тяжкому стані на залізницях України і при відсутності безпосереднього зв'язку з цими залізницями — ми не маємо ніяких певних інформацій що до розмірів руху, прибутків і видатків на залізницях. Таким чином ми примушені користуватися в цьому відношенню з статистичних та інших відомостей від залізниць польських, котрі, що торкається до умов експлуатації є приближені до залізниць України, а особливо до правобережних, які являються зараз об'єктом наших обрахунків і міркувань взагалі.

Як і раніш беремо за підвалину протяг частини залізниць Правобережжя в розмірі 4107 верст, з котрих подвійної колії 1080 і одиночної 3027 верст, або кругло 4400 кілометрів. Користуючись з статистичних даних одної з багатьох дирекцій польських залізниць, протяг котрої досягає приблизно половини зазначеного вище протягу залізниць нашого Правобережжя ми будемо для зручності і обережності рахувати, що комерційні перевози на правобережних залізницях на протязі перших 10 років в середньому будуть більші тіль-

\* ) Неповний десяток приймається за повний, а частина доби за цілу добу.

ки приблизно в 2 рази проти перевозів на залізницях польської дирекції і будуть досягати в рік наступної величини (пересічно):

- 1) перевози особові кругло . . . 3.000.000.000 пас-кілом.
- 2) перевози багулу і пакунків пасажер. швидкості кругло . . . 19.000.000 тоно-кілом.
- 3) перевози вантажу кругло . . . 2.100.000.000 тоно-кілом.

себ-то приблизно на 50% менше ніж перевозилось вантажу на правобережних залізницях в довійськовий час, в останні роки. — От ці пробіги приймаємо до обрахунку прибутків „брутто“. Пристосовуючи до них вираховані нами мінімальні, або пересічні з мінімальних тарифові ставки одержимо наступні суми загальних прибутків на правобережних залізницях пересічно на оден рік:

#### А) від перевозу осіб.

При 3.000.000.000 пасажерокільометр. пробігу і при мінімальній ставці, якою у нас є ставка другої кляси в розмірі 2 золотих шага за пасаж — кілометр. будемо мати прибуткову квоту від перевозу осіб 60.000.000 золотих гривень.

#### Б) від перевозу багулу і пакунків пасажерської швидкості.

При 19.000.000 тоно-кілометрах пробігу, рахуючи по мінімальній ставці 2,5 золотих шага від кожних 100 кілограмів і 1 кілометра, будемо мати прибуткову квоту 4.775.000 золотих гривень.

#### В) від перевозу вантажу.

При 2.100.000.000 тонокілометрах пробігу, з котрих передбачається 50% по шести вищих клясах тарифу і 50% по двох клясах нижчих і при пересічній ставці з мінімальних ставок цих двох клясових груп (0,60 + 0,30) : 2 = 0,45 золотого шага за кожних 100 кілограмів і 1 кілометр будемо мати прибуткову квоту 94.500.000 золотих гривень.

#### Г) від додаткових оплат.

Пристосовуючись до мірників польських залізниць на різні додаткові оплати і обраховуючи сталу станційну плату по тих ставках, які нами розроблено по кожній класі тарифових схем, ми одержимо загальну квоту всіх головних додаткових поборів в розмірі 3.829.000 золотих гривень.

#### Д) загальний підсумок.

Разом від всіх головних операцій валовий прибуток має становити на правобережних залізницях на рік 163.104.000 зол. гривень. Власне сума ця має бути більшою тому, що ми для розрахунків брали мінімальні тарифові ставки і не зараховували зовсім де-яких дрібних прибутків.

## а) Перше 3-х річчя.

Річні видатки розраховані на перші 10 років.

Видаткову частину бюджетового плану будемо складати, базуючись на вирахованій вище ставці собівартості перевозу вантажів 0,00255 золотого шага кілограмо - кілометр. Цю ж ставку ми пристосуємо і до особових та багульних перевозів переклавши особовий пробіг в кілограмо - кілометри по тому мірнику, який вживала в своїх розрахунках російська комісія „для всестороннього дослідження залізнодорожного дела в Росії“ (див. „Матеріяли“, цієї комісії).

Таким чином перевози вантажу всіх швидкостей, а також і особового багулу будуть коштувати на оден рік = 54.034.500 золотих гревень, а перевози пасажирів будуть коштувати 61.200.000 зол. гревень. А разом це буде становити загальну квоту 115.234.500 зол. гревень, якою покриваються видатки по виконанню всіх комерційних перевозів особових і вантажевих (платних), а також тої частини перевозів службових (безплатних), яка стосується до нормальних біжучих потреб експлоатаційного господарства (паливо, шмара, ріжні-будівельні матеріяли для звичайних направних работ). Але-ж нам треба передбачити в бюджеті правобережних залізниць ще окрему суму видатків на перевіз таких службових вантажів, які звязані з спеціальними потребами великої відбудови транспорту і зуживанням дровяного палива за браком мінерального, маючи на увазі, що еквівалент палива вугільного і дровяного характеризується звичайно коефіцієнтом 1:3, себ-то на 1 пуд вугілля треба 3 пуди дров. Згідно зробленого нами докладного обрахунку розмір службових перевозів в перше трьохріччя буде досягати 422.059.000 пуд. чи 6.752.944.000 кілогр. на рік. З цієї загальної кількості ми відкидаємо 1.246.222.000 кілограмів, які покриваються зазначеною вище загальною сумою видатків (115.234.500). Таким чином додаткові службові перевози будуть становити суму 6.752.944.000 — 1.246.222.000 = 5.506.722.000 кілограм., що при пересічному пробігу в 300 кілометр. становить загального річного пробігу додаткових службових вантажів  $5.506.722.000 \times 300 = 1.651.916.600.000$  кілогрм.-кілометр. Пристосовуючи до цього пробігу вирахований нами спеціальний для службових вантажів мірник собівартості перевозу 0.00197

золот. шага за один кілогр.-кілом. \*) ми знайдемо додаткову суму річних видатків на службові перевози, а саме  $\frac{1.651.916.600.000 \times 197}{10.000.000} = 32.542.757$  зол гривень. Цю суму згідно

вищезазначеному треба додати до вирахованої суми експлоатаційних видатків. Таким чином загальна сума всіх експлоатаційних видатків на правобережних залізницях на 1 рік першого 3-х річча буде становити приблизно  $115.234.500 + 32.542.757 = 147.777.257$  золотих гривень. В цій загальній сумі будемо, як звичайно рахувати 40% видатків незалежних, а 60% залежних від розмірів руху.

Термін на відбудову залізниць Правобережжя ми беремо приблизно трьохрічний. Без сумніву ці перші 3 роки після вступу нашої вляди на свої терени — будуть найтрудніші у всіх відношеннях. Для уникнення помилок в бік зменшення видатків і збільшення прибутків і за браком щільних відомостей і даних, — ми цілком свідомо робимо розрахунки з певною тенденцією — прибільшення видатків і зменшення прибутків.

#### б) Останні 7 років.

Наступний час після першого 3-х річча, коли відбудова залізниць хоча й не в повній мірі, але в значнійшій і головнійшій своїй частині буде закінчена, а економічна діяльність України вже почне помітно розвиватись, ми можемо чекати збільшення комерційного грузообороту на залізницях і зменшення службових перевозів будівельних матеріалів і дерев'яного палива. Перевози комерційні почнуть рости, а разом з тим мусить змінитися і експлоатаційний бюджет залізниць. Статистика показує, що на українських залізницях в довійськовий час, вантажові перевози збільшувалися пересічно що року на 5—7%. Разом з тим збільшувався і особовий рух. В де-які періоди часу і в де-яких районах залізничної сітки збільшення особового руху досягало пересічно що року до 10%. Трудно передбачати наскільки успішно й напружено почне рости та розвиватись економічна діяльність українського населення після небувалої руйнації, але розвиток, як ми гадаємо, мусить піти швидким темпом, а разом з цим розвитком буде рости і діяльність залізничного транспорту. Справа організації перевозу на залізницях мусить бути, за всяку ціну поставлена так, щоби транспорт своєю невідповідністю і нездібністю до виконання економічних завдань — не гальмував загального розвитку сільського господарства, промисловости, торгу і транзитового

\*) Цей мірник менше загального мірника 0,00255 вирахованого для комерційних (платних) перевозів тому, що в нього не входить та частина, котрою в комерційному мірникові покривається собівартість безплатних перевозів і брак прибутків від особового руху.

товарообміну; останній завдяки нашим географічним умовам широкою хвилею піде через терени України зі сходу на захід і навпаки. Серед заспокоєних народніх мас, що пережили за останні 7 років велику світову війну і глибоку революцію, без сумніву почнетися творча робота і можна чекати, що на протязі першого 10-ти річка по скінченню всякої боротьби на теренах України економічне життя вже помітно розвинеться і тому розміри комерційного (платного) перевозу на залізницях будуть щорічно збільшуватися, а разом з тим будуть збільшуватися прибутки і видатки по експлоатації залізниць.

Для того щоби уявити собі в приблизних круглих сумах загальний, схематичний нарис головних бюджетових позцій правобережних залізниць на перше трьохріччя, а також і на дальший протяг часу аж до 40 років, лічучи цей період з початку серйозного відновлення творчої культурно-економічної діяльності всіх верств українського населення, при умові цілковитої відсутности всяких військових подій, руйнуючих економічне життя країни і народне господарство— ми насамперед зробимо деякі припущення характеру песімістичного, щоби не впасти в помилки оптимізму, а саме: а) що на протязі перших декілька років 40-річного періоду розміри вантажових перевозів на правобережних залізницях будуть провадитися приблизно, в пересічному на 50% менше ніж вони були в останні роки нормального, довійськового і до-революційного часу, себ-то будуть досягати тільки лише 30 мільйонів пудо-верст на одну версту протягу замість бувших в 1907 році 58, а в 1914 р. 68 мільйонів пудоверст на одну версту протягу; б) що на протязі першого 10 річа особові перевози не будуть вищі від тих розмірів особових перевозів, які в 1920 р. вже фактично існували на одній з дирекцій польських залізниць; в) що за весь період часу після першого 10 річчя себ-то значить на протязі 30 років вантажові перевози збільшаться загалом на 210% порівнюючи з пересічно річним розміром першого 10-ти річчя, а перевози особові збільшаться за той же період часу загалом на 150%, порівнюючи з пересічно річним розміром першого 10-ти річчя, себ-то значить коефіцієнт збільшення припускається для вантажового руху 70%, а для особового 50% на рік: при такій умові вантажові перевози тільки лише в середині третього десятиріччя досягнуть розмірів попереднього довійськового часу; г) що видатки експлоатації залежні безпосередньо від розмірів руху будуть щорічно досягати, як то показує статистика попереднього часу, приблизно 60% від загальної суми річного експлоатаційного видатку; д) що мірники експлоатаційних видатків на одиницю роботи на протязі 40 років не покращають і тому загальна річна сума цих видатків в частині залежній безпосередньо від руху буде збільшува-



тися для вантажових і особових перевозів в простій пропорції відповідно збільшенню самих перевозів, а в частині незалежній від руху збільшаться за період часу 30 років по вантажовому рухові на 120<sup>0</sup>%, а по особовому рухові на 90<sup>0</sup>%, порівнюючи з пересічно річним розміром першого 10 річча; е) що тарифову ставку перевозову, а також і на додаткові побори на протязі 40 років ми змінювати не будемо.

Разом з цими негативними припущеннями дозволимо собі на певних реальних підставах передбачати і де які позитивні факти, а саме: що на протязі часу, при ліпших умовах рух. після відбудови зазізниць, коефіцієнт звороту рухомого складу покращає, себ-то збільшиться розмір пробігу в одиницю часу, що від службових перевозів після скінчення відбудовочних работ— звільниться значна кількість паровиків і вагонів, які будуть скористовані для комерційного руху; що по розрахунках між всіма державами б. Російської Імперії— ми одержимо належну до українських залізниць відповідну частину бувшого загально-російського залізничного табору (паровики і вагони) чи натурою, чи грішми і таким чином збільшимо свої перевозові засоби; що для задоволення потреби швильового підвищення вантажових перевозів, в осени і весною як то буває звичайно на наших залізницях що року, — будемо користуватися, шляхом аренди, рухомим складом європейських залізниць, завдяки однаковоторовости їх з нашими залізницями і нарешті припустимо, що наша власна, а почасті і закордонна гірнична промисловість, починаючи з четвертого року зазначеного вище 40 річного періоду — почнуть давати нашим залізницям принаймні дві третини потрібного їм мінерального палива і ми, таким чином, позбавимося зайвих видатків на перевоз дров'яного палива і користуємо для комерційних перевозів ті засоби, які мусли би віддавати для перевозу дров.

При всіх зазначених вище припущеннях було зроблено відповідні розрахунки, котрі разом з попередніми нашими розрахунками дали нам можливість зробити схематичний нарис, в приблизних квотах, головних бюджетових позицій правобережних залізниць на 40 річний протяг часу. Ось який вигляд може мати цей нарис коли справдяться головніші наші передбачення (суми які далі будуть показані в пунктах а-к всі пересічно річні):

- а) Перше 10 річча — особові перевози 3 мільярд. пасажиро-кілометрів
- б) Перше 10 річча — вантажові і багульні перевози 3119 мільйонів тоно-кілометр.
- в) Період з 11 до 40 року включно—особові перевози 7500 мільйнів пасаж-кілометр.
- г) Період з 11 до 40 року—вантажові і багульні пер. 6569 мільйонів тоно-кілометр.

- д) Перше 3 річча загальний прибуток 163.104.000 загальний видаток 147.777.257 золот. грив.
- е) Наступне 7 річча загальний прибуток 163.104.000 загальний видаток 123.631.229 золот. грив.
- ж) Період з 11 до 40 року вкл. загальний прибуток 469.622.400 загальний видаток 286.366.530 золот. грив.
- з) Перше 3 річча — шириий прибуток 15.326.743 зол. гр.
- і) Наступне 7 річча шириий прибуток 39.472.771 зол. гр.
- к) Період з 11 до 40 року включ. 183.255.870 зол. гр.

Таким чином шириий прибуток, чи вільний лишок грошей, за покриттям всіх біжучих експлоатаційних видатків, в які зараховані і службові перевози зв'язані з відбудовочними роботами, — обчислюються наступними сумами: перше 3 річча 45.980.229; наступне 7 річча 118.418.213 і на решті період 11 до 40 року 5.497.676.100, а разом за всі 40 років 5.662.074.542 золотих гривень.

Само собою розуміється що розрахунки зроблені в несприятливих умовах з передбаченнями на 40 років вперед, не можуть вважатися безпомилковими. Але вони мають серйозне інформаційне значіння в справі встановлення залізничних тарифів на Україні і в справі вишукування певних джерел на покриття майбутніх величезних витрат на відбудову транспорту — тому, що при цих розрахунках були прийняті на увагу всі головніші чинники та складові частини експлоатаційного господарства залізниць і використувані в цій роботі дуже обережно і з нахилом до песімістичних висновків себ-то без прибільшування майбутніх шириих прибутків, а як раз навпаки. Доречі можемо тут додати, що вирахована вище сума вільного лишку від загальних прибутків, мусить бути трохи більша тому, що обчислення прибуткових сум від перевозу було зроблено нами по ставках тарифу — або мінімальних, або ж пересічно-мінімальних. Крім того, де які дрібні, — порівнюючи, — прибуткові титули нами зовсім не зарахувалися. Таких незараховані можливі прибутки від різних допомогових підприємств (напр. ссудосховочних, транспортних, від продажу старих матеріялів, які залишаються після відбудови залізниць і т. и.) і ті суми, які ми маємо одержати як відшкодування за забране ріжними країнами у нас залізничне майно. В наші видаткові квоти не зараховано суми, які будуть нам потрібні на аренду, або купівлю додаткового рухомого складу, при дальшому розвитку перевозів і суми які будуть потрібні на нові роботи та удосконалення на залізницях в 40 річний період часу. Ці суми дуже трудно обчислити і нарешті вони неможуть захитати головних підвалин, на яких складено зазначений вище білянс.

## 2) Частина Технично-Господарча.

Всі розрахунки прибуткової і видаткової частин бюджетового пляну базуються звичайно на припущенню певної кількості перевозів особових і товарових. Що об'єкти перевозів будуть — сумніву немає. Але для виконання цих перевозів потрібні відповідні технічно-господарчі засоби, а головнішим чином рухомий залізничний склад. Дуже складне й важливе питання про забезпечення залізниць рухомим складом мусить бути вирішене заздалегідь і в свій відповідний час рішення це мусить бути пляново зреалізовано, щоби з першого-ж року залізничний транспорт почав виконувати всі ті завдання, які на нього мають бути покладені потребами, звязаними з відновленням економічного життя на Україні. Певний розрахунок, з технічно-господарчими подробицями, який нами зроблений і який ми тут не наводимо — показує яка кількість паровиків та вагонів нам буде потрібна для виконання передбачаемих особивих та вантажових перевозів. — Справа своєчасного придбання рухомого складу, палива, шмарів, запасових частин, а також різних технічних матеріалів і струменту — мусить бути розміркована заздалегідь до вступу нашої влади на терени України. Нам треба намітити та підготувати ті джерела, з яких ми зможемо, одночасно зі вступом на свою територію, — почати одержування паровиків, вагонів і інших технічно-господарчих засобів для експлоатації залізниць. Про це мусить бути докладна розмова в відповідних наших центральних, урядових органах, щоби великий день нашого повороту на батьківщину не захопив нас невідготовленими. Треба мати на увазі, що зазначені джерела для здобуття знаходяться переважно за кордоном, в чужоземних державах і що вільного запасу потрібних нам річей та матеріалів, — в великій кількості, ці держави не мають, а значить — ми мусимо їх замовляти, а виконання замовлень — потребує часу. Словом — перед нами зараз стоїть дуже складне і важливе питання, яке ми мусимо за всяку ціну розв'язати завчасно, бо інакше можемо опинитися в дуже важкому стані і пошкодити нашій державній справі.

Разом з тим ми мусимо тепер же розробити загальний план і способи провадження виконавчих работ по відбудові транспорту і підготувати принаймні ґрунт, на якому заснується в свій час та технічно-господарча організація, котра власне і буде провадити відбудовочні роботи і постачання українських залізниць всіма потрібними річами та матеріялами.

В цілях інформації закордонних промислових та фінансових кол в справі значіння і стану нашого залізничного транспорту, а також його потреб, міністерством шляхів було видано в 1920 році в Варшаві, на французькій мові і наді-

слано за кордон окрему брошуру під назвою: „Aperçu Général sur le transport en Ukraine, „son importance et son avenir““. Але цього мало, — треба перевести в тій, чи іншій формі живу, безпосередню акцію в закордонних фінансових та промислових колах, щоби докладно поінформувати і зацікавити їх в наших справах, утворити в їхніх керуючих центрах певну і сприятливу для нас опінію, а потім виступити з цілком конкретними пропозиціями.

На прикінці дозволимо собі подати де які міркування та пояснення загального змісту.

1) Ми вже зауважили, що вираховані нами цифрові показники наслідків експлоатації і суми щирого прибутку залізниць не можуть претендувати на точність і безперечність, бо справді — передбачати на такий довгий протяг часу всі умови та обставини майбутнього політичного, та економічного життя народів, після пережитих світових катастроф — неможливо. Однак-же ми також не можемо сидіти склавши руки, без жадних міркувань, без думок, без планів і передбачень, побоюючись того, що в своїх планах та передбаченнях ми зробимо помилки. Кажуть, що не помиляється лише той, хто нічого не робить. Ми ж скажемо щось інше: найгірше помиляється той, хто нічого не робить. Ми мусимо робити, мусимо заздалегідь обміркувати, розпланувати свої майбутні події на різні варіанти, щоби потім не спіткали нас цілком непередбачених різні несподіванки. Вся отся наша праця, зо всіма наведеними в ній розрахунками, та висновками — мала на меті подати до відповідних вищих державних органів У. Н. Р. і до українського громадянства лише невеличку частину з того величезного матеріалу, який конче потрібний для підготовки до майбутньої організації складної роботи по відновленню культурно-економічного життя на Україні і скерування його на шлях повного і широкого поступовання. Наведені вище розрахунки та досліді показують яка велика робота стоїть перед нами на черзі для відбудови транспорту, яка, знов же таки велика сума — грошей потрібна для цього і які джерела можуть бути державою скористані для здобуття цих грошей. Коли-б наші підрахунки справдилися навіть не цілковито, а з якимсь відсотком корективу, то й при цій умові ми зможемо, очевидно, щирим прибутком від залізничних перевозів на протязі певного часу покрити відсоткування і погашення великої позички на відбудову залізниць, а також мати ще грошеві засоби на амортизацію будівельного капіталу залізниць правобережжя і на впровадження навіть деяких нових работ по зміцненню та поліпшенню технічного перевозового апарату. По приблизному підрахунку реалізація, відсоткування та погашення на протязі до 40 років позички в сумі 746.000.000 золот. грив. буде коштувати менше як 50% тої загальної суми яка за 40 років

складається щорічно з щирого прибутку від експлоатації залізниць (5.662.074.542 золотих грив.).

2) Після того, як розбурхана людність на європейських і азійських теренах нарешті заспокоїться і почне більш мени продукційно працювати, а економічний стан країн почне набувати втрачену рівновагу, можна сподіватися, що ціни на продукти і матеріали на споживчих ринках почнуть знижуватись. При таких, умовах цілком зрозуміло що собівартість перевозу на залізницях почне дешевшати, а видатки експлоатації відповідно зменшуватися. Тоді зміниться і той коефіцієнт відношення залізничного фракту до риночної ціни товарів, який було визначено нами вище. Коли це так станеться, тоді буде пора піднести і обміркувати питання про відповідне зниження тарифових ставок особових, багульних і вантажових.

3) Ми ввели в свої розрахунки, як підвалинну систему, золоту Українську валюту тому, що всякі зміни курсу валют паперових не впливають на натуральну цінність золотої валюти. яка сама по собі є мірник постійний і майже непохитний, а разом з тим має загально-світове значіння.

4) Після ухвали, чи зміни центральними державними установами Української Народньої Республіки накреслених вище тарифових принципів може бути розпочата досить складна і важлива робота для розподілу всякого краму і окремих його назв по тарифових класах, а потім і взагалі вся робота по складеню окремих частин тарифу і тарифових підручників необхідних станційним службовцям при таксіровочних операціях.

Травень 1921 року  
м. Варшава.

А. В. Лукашевич.



## Відбудова народнього господарства України і закордонний капітал.

Народнє господарство України завдяки великим природним багатствам нашої країни мало і має широкі можливості до буйного розцвіту. Але невдала економічна політика російського уряду, наша культурна відсталість, брак національних капіталів і інші подібні причини перешкоджали Україні економічно розвиватися в таких розмірах, як того дозволяли природні умови. Лише незадовго перед світовою війною українська промисловість почала швидко зростати, набираючи все більшої й більшої удільної ваги не тільки в народньому господарстві бувшої Росії, але в господарстві всього світу.

Розвиток економічного життя на Україні за останні перед війною 25 — 30 років пішов таким швидким темпом, що після кількох років незалежного державного існування свого Україна могла би стати в ряду культурних держав Європи. Але тяжка криза, викликана чужоземною окупацією, що повстала майже зразу після оголошення незалежної Української Держави, різко спинила розвиток економічного життя України. Безперестанна горожанська війна, зміна влад, російсько-більшевицьке хазяйнування з кожним днем на протяжні останніх чотирьох років нищили молоді паростки нашого народнього господарства, аж поки не довели його до повної руїни. Промисловість і транспорт майже цілковито зруйновані, торг припинився. Усі старання большевицької влади до підняття економічного життя України не приводять ні до чого, і воно що хвилини зближується до нуля.

Для відновлення і налагодження народнього господарства доведеться все будувати наново. Само собою ця колосальна праця вимагає надзвичайно великих капіталів, яких безперечно Україна не посідає. Україна була взагалі бідна капіталами. За останні ж чотири роки ці капітали ще зменшились. Багато здобутків продукційної людської праці знищено в огні безперестанних війн та вивезено ворогом за ме-

жі України. Продукційність праці населення значно понизилась, значна частина працездатного елемента взята до війська, посівна площа в наслідок більшовицької податкової системи сильно скоротилась, промислові заклади не працюють. Таким чином винищені багатства поповнюються далеко не в повній мірі. Нема чого уже казати про їх збільшення. Ті капітали, що залишились на Україні, на протязі останніх років лежали майже без жадного вжитку і не тільки не зростали, а павпаки зменшувались: грошові суми через безупинне падіння курсу валюти, а фабрики, машини, різні промислові спорудження, технічні приладдя, матеріяли і т. под. руйнувалися від недогляду та під впливом натурального діяння часу.

Ціляком ясно, що ті астрономічні суми, якими нараховується вартість відбудови господарства України, навіть в мінімальній долі своїй не можуть бути заповнені національним капіталом і мусять добуватися зі сторони, шляхом притягнення на Україну закордонних капіталів.

Це звичайно не значить, що національні капітали повинні нехтуватися. Навпаки економічна політика уряду мусять бути направлена в сторону як найпродуктивнішого використання національних капіталів. Уряд мусять створити такі умови, які б в вищій мірі сприяли як концентрації розпорощених в дрібних дозах капіталів шляхом вложення їх в національні акційні, кооперативні товариства і т. інше, так рівно й тому, щоби національні багатства можливо швидко зростали. Але не підлягає сумніву, що роль національного капіталу в економічному житті України є питанням далекого майбутнього. Близичим же завданням нашої економічної політики є оплодотворити українські природні багатства чужоземним капіталом, який один може зрушити з точки повної руїни наше народне господарство.

Головною умовою для притягнення закордонного капіталу на Україну являється предоставлення широкого простору приватній ініціативі. Як ми бачимо з практики більшовицького уряду, ніякі обіцянки не в силі будуть притягти капітал до праці, коли йому не буде гарантовано повної волі. Друга умова — це відносний лад і спокій, без чого не може працювати ні одно підприємство.

Поскільки перша умова залежить від волі належних чинників законодавчої влади і може бути легко досягнена, постільки друга вимагає упертої напруженої праці військової сили і адміністраційного апарату.

В тому становищі, в якому Україна перебуває зараз, необхідно буде покласти не мало сил для того, щоби дати можливість для відродження економічного життя. Утворення армії, озброєння її, упорядження стройного державно-адміністраційного апарату, відбудова хоч стратегічних залізниць



вимагає величезних коштів. Ці кошти доведеться добувати зі сторони чи шляхом зовнішньої позики, чи від продажу і переуступлення державних цінностей та регалій закордонному капіталові чи, нарешті, компенсуючи позику предоставленням кредиторам різних привілеїв, що до використання природних багатств України. Тут доведеться йти на певні жертви. Але на них треба йти свідомо, дивлячись тільки, щоби ці жертви не були занадто тяжкими та щоби вони окупалися позитивними наслідками від праці чужоземного капіталу на Україні, як рівно не зв'язували волі уряду в його політиці, що до господарчого розвитку України згідно національним інтересам.

Треба мати на увазі, що це єдиний шлях, яким відсталі країни підносять своє економічне життя і це дуже добре розуміють також і українські громадсько-політичні кола, тому не зпиняючись довго на доказах висунутих вище засад, перейдемо до розгляду поодиноких галузів народнього господарства, участь в яких закордонних капіталів являлась би бажаною і принесла би безпосередньо чи посередньо користь Україні.

Звичайно ми не збираємось тут перераховувати всі численні царини нашого економічного життя, згадаємо лишень де скільки головніших з них, тому що питання, поставлене нами остільки широке, що при всьому бажанні вирішення його не може вміститися в вузьких рямцях журнальної статі.

Почнемо свій огляд з транспорту, руйнація якого особливо тяжко відбивається на рухові відродження країни. Має цілковиту рацію А. В. Лукашевич, коли каже, що не розвиток промисловости повинен тягнути за собою розвиток транспорту, а навпаки — добре розвинений транспорт повинен викликати до життя і сприяти зросту промисловости в країні. Отже тому на відбудову транспорту в першу чергу нам треба звернути особливу увагу.

### А. ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ.

Чільне місце у нас на Україні займає транспорт залізничний.

Хоча останні роки перед світовою війною, а почасти і під час війни, сітка залізниць на Україні швидко розросталась, однак вони далеко не дійшли ще до самих скромних вимог культурних країн.

Коли порівняємо Україну з іншими державами, то наочно уявимо собі стан залізничного транспорту.

На 1 км. залізниці перед революцією приходилось:

Назва країни.	кв. км. площі.	мешканців.
Бельгія	4,4	1,010
Англія	8,8	1,171

Німеччина	10,1	1,051
Франція	12,0	872
Італія	18,0	2,036
Україна	28,6	2,075
Європ. Росія	59,5	2,143

Інакше кажучи, всього приходилось залізниць, відкритих для громадського користування (в кілометрах).

НАЗВА КРАЇНИ.	На 100 кв. кілом. площі.	На 10.000 мешканців.
Україна . . .	5,8	6,7
Буваха Росія. .	0,9	3,4
Франція . . .	9,1	12,4
Англія . . .	11,9	8,2
Німеччина. . .	11,2	9,4

Таким чином Україна, що до розвитку сітки своїх залізниць, стоїть серед культурних держав на передостанньому місці, між тим це надзвичайно багата країна і вантажів може вистарчити на значно більшу кількість і протяг залізниць, особливо коли взяти на увагу, що з поширенням комунікаційних засобів поширюється промислове життя країни а значить інтенсіфікується товарний та особовий рух по залізницях.

В 1913 році всі залізниці України при загальній довжині 15.950 верст перевезли товарів 3,382 міл. пуд. зроблено всього 882 міліарди пудо верст при пересічному пробігові пуду вантажів 261 верста.

Головні вантажі залізниць, призначені як для внутрішнього споживання, так і для експорту в 1913 році розподілялися так: (в міл. пуд. фактично перевезеного вантажу):

Харчевих продуктів	888,80	вугілля . . .	889,73
муки . . . . .	86,46	металів . . .	208,14
цукру . . . . .	38,40	мінералів . .	401,60
цукрових буряків .	153,60	дерева опал.	101,60
солі . . . . .	50,90	лісн. матер. .	219,80

Між тим ще велику кількість вантажів, котрі проходили через порти України, не перевозили по залізницях за браком сполучення деяких портів з внутрішнім ринком залізничними коліями, або через те, що ці порти сполучені залізницями в незначній мірі. Так напр.: Миколаєвський, Херсонський, Генічеський та Маріупольський порти звязані з центром держави тільки однією колією, а порти Очаків, Хорли і Скадовськ зовсім не звязані з центром не тільки залізницями, а і шосевими шляхами.

В даний мент залізничний транспорт перебуває в важливому стані.

В нашому розпорядженні є зараз лишень офіційні данні міністерства шляхів про стан державних залізниць. По цих відомостях, які відносяться до 1920 року, стан державних залізниць, відкритих для загального користування, уявляється в такому вигляді:

НАЗВА ЗАЛІЗНИЦЬ.	Протяг колій. Двокол. Однокол.	Вартість в золотих карбованцях по цінах і стану в 1914 р.		Вартість відбудови залізниць до нормального стану в золотих карбованцях.	
		Однокол.	Двокол.	Однокол.	Двокол.
Правий беріг Дніпра.					
Правобережна, Поліська, Запорізька Слобідська . . . .	2.825	2.153	420.670.750	505.147.625	128.664.625
Під'їзні вітки значного протягу . . . .	75	—	3.750.000	—	750.000
Під'їзні вітки малого протягу . . . .	150	—	4.500.000	—	450.000
Дров'яні і лісовозні вітки . . . . .	175	—	8.750.000	—	1.312.500
Лівий беріг Дніпра.					
Поліська, Запорізька, Слобідська . . . .	3.075	1912	467.898.250	448.603.000	140.050.875
Разом по Україні.	6.280	4065	905.569.000	953.750.625	270.228.000
					289.041.825

Як видно з наведеної таблиці, відбудова державних залізниць вимагає надзвичайно великих коштів, біля 560 мільйонів золотих карбованців. Державі на перших порах буде дуже тяжко відшукати належні суми для цієї справи і найпростіше було би віддати відбудову зазначених залізниць у приватні руки. Але ці всі залізниці важливого державного значіння, часто стратегічні, і держава мусить їх оскільки можливо затримати в своїх руках. До приватних рук без шкоди для державної господарки могли би бути передані лише під'їзні вітки, які всього нараховується до 400 верст. протягу.

Але поскільки уже відкриті для загального користування головні державні залізничні магістралі повинні залишатись в розпорядженні держави, постільки насущні інтереси держави вимагають, щоби в приватні руки були продані ще недобудовані залізниці.

Можна цілком погодитись з теоретичним міркуванням, що ідеал держави, щоби всі залізниці були в розпорядженні і експлоатації самої держави. Але критичний грошовий стан нашої держави приводить до переконання, що частина залізниць може бути продана і віддана в експлоатацію на концесійних умовах приватному капиталові і звичайно в першу чергу недобудовані ще колії, як от Гришино — Рівне, Мерефа — Херсон та Цвітково — Жашків.

Перш за все ці колії потребують відносно найбільше капіталів для приведення їх в належний стан.

Між тим вартість уже закінчених робіт по коліях Гришино — Рівне та Мерефа — Херсон виявляє з себе досить поважну суму 55.692.000 карбованців золотом, яка сума могла би бути, на випадок передачі цих залізниць в приватні руки, повернута державі і вжита на невідкладні видатки по відновленню чинності інших державних залізниць.

Слідуюча таблиця подає найнеобхідніші цифрові дані про обидві залізниці.

НАЗВА КОЛІЇ	Збудовано на суму золот. карбованців.	Залишається збудувати на суму зол. карб.	Загальний протяг колії в верстах.
<b>Гришино-Рівне</b>			
правий беріг	7.560.000	20.440.000	370
лівий беріг	18.000.000	27.000.000	450
<b>Разом</b>	<b>25.560.000</b>	<b>47.440.000</b>	<b>820</b>
<b>Мерефа-Херсон</b>			
правий беріг	19.872.000	16.128.000	360
лівий беріг	10.260.000	9.740.000	200
<b>Разом</b>	<b>30.132.000</b>	<b>25.868.000</b>	<b>560</b>

Обидві ці залізниці мають надзвичайно велике значіння для розцвіту кам'яно-вугільної та залізно-рудної промисловостей, не кажучи вже про інші галузі українського економічного життя. Залишаючись на довгий час в тому стані, в якому вони знаходяться зараз, ці колії будуть поступово руйнуватись, приносячи тим чистий збиток державі.

Разом з тим віддання цих залізниць в приватні руки для держави не створює якої будь небезпеки, через те що рівнобіжно цим коліям ідуть старі державні залізниці, завдяки чому держава завжди певною комбінацією тарифів зможе направляти рух грузів як рівно-ж, перевозити по них, в міру потреби, державні вантажі.

Поруч з цим, для концесійонерів обидві ці залізниці матимуть ту привабливість, що пробіг цих залізниць по майбільш багатих і промислових місцевостях, сполучення їх з Дніпровським водяним шляхом і з окрема — колії Мерефа — Херсон просто з морським портом, а також і те, що колія Гришино — Рівне перерізує майже всю Україну, являючись до того транзитним шляхом з багатого сільсько-господарчими продуктами Дону до промислової Польщі. Все це забезпечує власникам цих залізниць певний і досить високий прибуток.

Ще в більшій мірі доцільно для держави продати в приватні руки добудову і експлоатацію недокінчених залізниць місцевого значіння, приміром вітку Цвітково—Жашків загальним протягом 120 верст, беручи на увагу, що залізниці місцевого сполучення важливого значіння в державному масштабі не мають.

Закінчених робіт на залізниці Цвітково — Жашків зроблено, відраховуючи різні ушкодження за останні роки революції, на суму 3.240.000 зол. карбованців і залишається добудувати та відбудувати на суму 8.760.000 зол. карбованців. Звичайно державі видавати такі значні суми на будову залізниці місцевого значіння при величезній потребі і разом недостачі в коштах нема жадної рації. Між тим ця колія пролягає по багатій і родючій площі, завжди забезпечена вантажами, сполучена з найважливішими магістралями, з огляду на що вона має повну гарантію високого прибутку і може бути охоче відкуплена у держави.

Що торкається нового залізничного будівництва, то тут держава мусить стати переважно на шлях приватної ініціативи і головним її завданням повинно стати притягнення чужоземного капіталу до будування нових залізниць. Тих залізничних шляхів, що зараз є на Україні, не вистарчало навіть для слабо розвиненої нашої промисловости. Тим менш вони в силі будуть заспокоїти дійсні потреби країни, коли українська промисловість почне розвиватись.

В справі залізничного транспорту велике значіння між иншим має добра постановка залізничних майстерень. Раніші майстерні на Україні поставлені були порівнюючи досить

добре, але зараз вони майже стали і знаходяться в стані непридатному до задоволення самих примітивних вимог транспорту, про що свідчать і офіційні більшовицькі відчити. Через те що без скільки будь задовольняючої праці майстерень нема чого і думати про мінімальне відновлення залізничного транспорту, державна влада в першу чергу повинна звернути увагу на відновлення і урегулювання чинности цих майстерень. Можливо, що державні кошти знов таки не дозволять взятись за цю справу самій державі і доведеться з міркувань доцільности передати їх приватному капіталові, як це зроблено в де яких державах Європи, напр. в Румунії, де питання транспорту все ж таки стояло не так катастрофально, як на Україні.

Таким чином, резюмуючи все сказане вище, приходимо до висновку, що участь закордонного капіталу в відбудуванні нашого залізничного транспорту являється бажаною, можливою і навіть необхідною.

## Б. РІЧНИЙ ТРАНСПОРТ.

Судноплавство на Україні було розвинуто головним чином на Дніпрі та його припливах (Десні й Припять). Всього Дніпро і його припливи в межах України нині судноплавні на довжині 2.212 верст. При дальніших заходах цю довжину можна значно збільшити, зробивши суднопроходними в деякій частині припливи.

Крім Дніпра судноплавство провадилось по Бугові на протязі 100 верст при поважних глибинах 7 — 30 футів, а також по Дністрові.

При слабо розвиненій сіті залізниць і майже повній відсутності добрих брукованих шляхів водяні шляхи на Україні мають особливе значіння і дійсно вони відогравали поважну роль по транспортуванню лісних матеріялів, будівельних і інших малоцінних і громоздких матеріялів, а також збіжжа і т. под.

Але все ж таки розвиток пароплавства по Дніпровському шляху був дуже повільний.

По перепису 1906 року на Дніпрі було 382 пароплава і 2218 непарових суден; плотів в тому році пройшло 15.000 штук. Грузопідйомність всього непарового фльоту определялась в 1900 році при 1002 суднах в 30.000.000 пуд. в 1906 ж цю грузопід'ємність можна рахувати рівно 60.000.000 пуд.

Загальна сила машин на пароплавах досягла 20.000 кин. сил.

По статистичних відомостях міністерства шляхів на судах та плотами перевозилися по Дніпру і його припливах всього біля 400.000.000 пудів вантажу. Доволі інтенсивний

був також пасажирський рух, але статистичних даних відносно нього ми зараз під руками не маємо.

Робота вантажового пробігу була не менше 300 мільярдів пудо-верст.

Ці цифри хоч і досить значні, але все ж таки вони далекі від тих, які можна було би досягнути, коли б було звернено більше уваги на цей важливий, але занехаяний рід транспорту. Правда на Дніпрі і де яких його припливах регулярно підтримували певні глибини, але за те дуже мало зверталось уваги на будову погрузочних вигрузочних і перегрузочних споруджень, а також на сполучення водяного шляху з залізничним. Навіть такі важливі пункти, як Київ, не були з цього боку в належний спосіб заосмотрені.

Майже весь пасажирський, а також і вантажовий рух був на Дніпрі в руках одного „Товариства Дніпровського Пароплавства“ яке фактично користалося монополією, заробляючи великі гроші і не даючи державі ніяких прибутків, а пасажирам навіть мінімальних вигод, звичайних в Європі.

За часи післяреволюційних подій на Україні весь Дніпровський флот або знищено, або дійшов до такого стану, що служити далі не може.

Отже з встановленням спокою на Україні доведеться річне судноплавство налагоджувати майже цілком наново. З огляду на це не зайвим буде переглянути попередню постановку у нас річного транспорту.

Регуляція водяного шляху лежала на обов'язку держави, на що держава витратала десяткі мільйонів золотих карб., при чому всі ці витрати робились з ресурсів державної скарбниці. Ніяких спеціальних зборів на цю мету установлено не було. Судноплавство ж було віддане приватній ініціативі при умові вільної конкуренції. Таким чином держава тут несла чистий збиток. Можливо, що така постановка справи судноплавства була правильною в нормальних обставинах; тепер же, коли держава не має великих коштів і в цілях найбільшої економії мусить в першу чергу ставити такі підприємства, які дають прибуток, віддати водянні шляхи на вільне користування ними, з державними видатками на його регуляцію, було б не можливо. По думці проф. І. Шовгенева, яку ми цілком поділяємо, необхідно об'явити річки державними шляхами, в тому розумінні, що користуватись ними можна лише з дозволу держави і на певних умовах.

При такій постановці держава могла би добувати кошти на регуляцію водяного шляху від самого судноплавства.

По проекту проф. І. А. Шовгенева можна було б здати в концесію монопольне право на перевозку по Дніпру грузів і пасажирів паровими і моторовими судами, оздобленими машинами силою більшою як 25 парових коней і непаровими

з грузопід'ємністю більшою як 5.000 пуд. Судна що характеризуються нормами, нижчими наведених, матимуть вільне плавання. Концесіонер мусів би (як прикладі) виплачувати державі з кожного парового коня по 50 карб. і за кожний пуд грузопід'ємности непарових суден по 10 коп. на рік.

Така норма дала б, після поновлення парового фльоту до повної попередньої міцности в 20.000 парових коней, а непарового до 500.000 тон, всього 4.000.000 карб. золотом.

Ці гроші мусіли б витратитись виключно на річні роботи і на утримання штату для державного догляду за Дніпром.

Для покриття видатків по поновленню фльоти, а також на виплату державі концесіонер міг-би набути право побирати з грузів додатковий податок пересічно по 0,017 коп. (половину проектуемого залізничного тарифу) з пудоверсти.

Звичайно відновлення фльоти і налагодження вантажового та пасажирського руху буде йти поступово і почнеться з мінімальних розмірів. Але і при самих обережних розрахунках проф. І. А. Шовгенева все ж таки через 5 — 6 років підприємство може давати концесіонеру уже чистий прибуток, що дає гарантію швидкого розвитку річного пароплавання без жадних видатків з боку держави.

## В. ШЛЮЗОВАННЯ ДНІПРОВСЬКИХ ПОРОГІВ.

До справи налагодження річного транспорту також близько підходить справа шлюзовання дніпровських порогів. На 76 верст Дніпро зовсім не судноплавний, що багато шкодить розвитку транспорту по Дніпру, тому що пороги замикають вихід вантажів водяним шляхом до Чорного моря з раюнів починаючи з верхньої течії Дніпра аж до Александрівська.

Питання про шлюзовання порогів не раз порушував ще б. російський уряд, а потім і український і позитивне розв'язання його припинилось лише подіями останніх років.

Актуальним воно являється й зараз.

По розрахунках К. О. П. С. (записка „Магістраль по нижньому Дніпру“) лише зверху в них грузів би проходило річно до 248.000.000 пуд. При побіранні за проход шлюзів податку в розмірі 0,017 коп. зол. з пудо-версти, зібрана сума дала би чистого прибутку 12% річно на затрачений капітал, після покриття всіх видатків на утримання шлюзів (підрахунок проф. І. А. Шовгенева).

Можливо, що в близькому часі буде зреалізований один з висунутих до цього часу належними польськими і німецькими офіційними чинниками проектів упорядкування і будови водяного шляху, з'єднуючого Чорне море з Балтійським. Тоді прибутковість підприємства по шлюзуванню дніпровських порогів мусить зрости до грандіозних розмірів.



Таким чином шлюзовання порогів лише з метою поліпшення судноплавства могло би притягти до себе чужоземний капітал. Але шлюзовання дніпровських порогів тісно зв'язано з використанням енергії падаючої води, про що буде йти розмова нижче, що являється для капіталу ще більш привабливим.

## Г. ВИКОРИСТАННЯ МЕХАНИЧНОЇ ЕНЕРГІЇ НА УКРАЇНІ.

Загальна сила машин, що працювали в різних технічних і промислових підприємствах дорівнювалась приблизно 1.500.000 кінськ. сил.

Джерелом енергії являлось паливо: кам'яний вугілля, а по часті і дрова, при чому кам'яновугільного палива витрачалось на здобуття біля 75% енергії, а дров'яного — біля 25%. Незначна кількість енергії ще здобувалася од використання торфу, бурого вугілля та рідкого мінерального палива.

Зараз, після скількорічного панування большевицької влади на Україні ліси в промислових районах, а також в районах, близьких до залізниць та річок, майже цілком знищені. Залишилися лише часткові ліси в місцях віддалених і від промислових центрів і від шляхів.

З кам'яним вуглем стоїть справа в даний мент теж не краще. Богатий могутніми покладами вугілля Донецький водозбір раніш обслуговував не тільки Український транспорт і промисловість, а давав ще вугілля на експорт до Росії. Зараз копальні його приведені майже в повну непрацездатність. Багато копалень залито водою, різні спорудження і водоодливні пристрої попсовані, ліс для кріплення копалень давно вже регулярно не постарчається. В той час, як до революції здобича вугілля з кожним роком швидко зростала (в 1910 р.— 1018 міл. пуд. а в 1916 р. вже аж 1732 міл. пуд.) зараз вона зійшла майже на нівець. В 1920 р. напр. здобуто всього 288 міл. пуд, при чому з них 135 міл. пуд. було зужито на самих копальнях і лише 153 міл. пуд. вийшло на ринок.

Пройдуть цілі роки, доки можна буде довести продукцію Донецького водозбіру до попередніх розмірів. Але справа з постачанням палива для промисловости ускладнюється ще й лихим станом транспорту, для налагодження якого потребується ще більш часу, ніж для відновлення чинности копалень.

Все це після заведення ладу на Україні примусить нашу промисловість звернути серйозну увагу на використання нових джерел механічної енергії та більш раціональне і економне використання різних категорій палива.

Багатим джерелом механічної енергії, що до цього часу на Україні майже не використовували, являється енергія падаючої води. До цього часу у нас користувались цією енергією головним чином в млинарському ділі, почасти в сукно-

вальному та ин. Але все це в мінімальних розмірах. Між тим зараз, з розвитком техніки, шляхом різних технічних споруджень ця енергія може бути використана в різних підприємствах, при чому нею можна обслуговувати промислові заклади цілих округ, значно віддалених від самого джерела енергії. Таким чином заміна палива водяною енергією являється справою цілком реальною і їй належить велике майбутнє в розвитку нашої промисловости. Мимо того, що джерело водяної енергії нічого не коштує і від споживання не знищується, сама подача двигуючої сили водяної енергії проводиться при допомозі сітки металевих проводів, а не через звичайні транспортні засоби, що улекшило б в значній мірі нашу транспортну кризу і в де якій частині увільнило б промисловість од залежности від стану транспортних засобів.

Джерел водяної енергії на Україні є досить багато. Головним джерелом безперечно являються дніпровські пороги.

При таких умовах використання механичної енергії на Україні набирає особливого значіння.

Питання утілізації водяної сили дніпровських порогів вже розроблене. Згідно пізнішим проектам при відповідному розташуванні гребель, при умові вживання підсобних парових резервів і введенні добового регулювання води, можна використати видачу води пересічно в 1000 куб. метрів на секунду при спаді води в 32,7 метра, що приведе до користного вживання пересічно до 300.000 кінських сил, а установлена потужність гідроелектричних станцій дійде до одного мільона кінських сил.

По підрахунках інж. Бахметьєва вартість будови гідравлических споруджень виносить біля 33.500.000 карб. зол. при чому в цю суму зарахована і вартість шлюзів. Коштовність першої гідроелектричної станції на 250.000 кінських сил, з усім електричним і механичним обладнанням, з улаштуванням споруджень для підвищення напруження на 100.000 вольт і т. п. виносить суму в 21.500.000 карб. зол., що дає 86 карб. золотом за одиницю установленної сили.

Собівартість кілоуат-години при умові видачі води в 1000 куб. метр. вирахована в 1 коп. золотом.

З наведених чисел видно, що для здобичі водяної енергії на дніпровських порогах існують такі сприятливі умови, які дають змогу одержувати цю енергію по ціні дешевшій, ніж це взагалі здібаеться в відомих великих закладах Європи та Америки. Так напр.: на каналі між озерами Єріє і Онтарію визискується пересічно видаток води в 736 куб. метр. на секунду при спаді води в 97,5 м., що дає пересічно біля 800.000 кінських сил коштовність робіт обчислено в 125 міль. доларів, установлена потужність має виносити 2.400.000 кінських сил. Таким чином вартість одної установленної сили має виносити біля 90 доларів.

На річці Мурґ в Німеччині заклад улаштований на 45.000 кінських сил; коштовність 28,5 міл. марок нім. коштовність одної установленої сили вносить 635 марок німецьких. Цих прикладів досить, щоби побачити, що електрифікація дніпровських порогів являється підприємством дуже прибутковим.

Крім електрифікації порогів в інших пунктах Дніпра можуть бути поставлені гідроелектричні станції, що теж дало би до 250.000 кінських сил, як рівно на припливах Дніпра—Росі, Тетереві, Тікічах можна мати до 30.000 кін. сил, на Дністрі з припливами до 150.000 кін сил, на Бугові до 90.000 кін. сил, а також і на інших річках України, правда в більш скромних розмірах\*).

Всього на річках України водяної енергії можна використати до 1.500.000 кін. сил. В першу чергу без особливих труднощів можна використати до 500.000 кін. сил.

З нових методів використання палива заслуговує особливої уваги збудування силостанцій на торфовиськах та бурих вугілях.

Торф'яних багниць на Україні нараховується до 500.000 десятин. Особливо багата ними Україна північна і центральна. Головні торфовиська знаходяться в водозборах річок Прип'яті, Десни, а також верхньої і центральної течії Дніпра. Взагалі ж торфовиська розкидані майже по всій Україні. З кожної десятини можна добути пересічно біля 150.000 пуд. воздушно-сухого торфу. Цього запасу торфу вистарчить на те, щоби на протязі 100 років щорічно мати 1.700.000 кінських сил. Таким чином досить установити на перших часах скільки силостанцій, які, б на рік використовували разом до 1000 дес. торфовиськ, щоби щорічно мати 250.000 кінських сил і т. т. щоби замінити енергію, котра достарчалася до революції українській промисловісті дров'яним паливом\*\*).

Бурий вугінь знаходиться на Україні в Чигиринському та Звенигородському повітах Київщини та біля м. Вознесенська на Херсонщині. Зипаси цього вугіля великі, але він порохлявий, теплова його якість не висока і тому транспортування його являється не економним. Використання ж його на місці для силостанцій—по загальних підрахунках може дати до 200.000 кін. сил.

Для осягнення економії транспорту, що матиме особливо велике значіння в ближчому майбутньому, можна було б перейти також до перетворення в електричну енергію теплової енергії вуглів Донецького водозбору, особливо порохлявих вуглів Грушівської та Славяносербської округ. В цій справі теж уже було де-що розпочато. Так в 1916 р. засновалось акц. т-во „Углеток“ з участю американських капітал в.

\*) Цифри взяті з праць проф. І. О. Шовгеніва.

\*\*) Данні про торфовиська і використання їх взяті з праць Укр. Академії наук.

Цим товариством переведені були досліди, складений проект робіт і навіть уже приступлено було до будови силостанцій, які мали би, згідно проекту, обслуговувати не тільки копальні Донецького водозбору, але металургічний раїон та міста Катеринослав і Харків. Але революція не дала змоги цьому т-ву здійснити своїх проектів.

Як видно з наведеного вище, відносно джерел механічної енергії Україна знаходиться в сприятливому становищі. Одержана з них сума енергії зможе замінити вживані до цього часу роди палива не тільки для всіх тих підприємств, що існували до цього часу, але дати двигачою силу і цілому ряду нових промислових закладів.

Коли звернути увагу на географічне розташування різних джерел механічної енергії по терену України, то легко констатувати, що вони розположені так, що збудовані на них силостанції могли би обслуговувати майже всі промислові пункти України.

Лише наша відсталість перешкождала до цього часу використанню „білого і зеленого вугілля“ якими так багато обдарована Україна. Величезні багатства джерел енергії лежали даремно. І чим швидче буде приступлено до їх експлоатації, тим більш буде данних до відродження і розцвіту нашого економічного життя, бо тільки усунувши грізну паливну кризу можна вийти з того зачарованого кола, в якому перебуває зараз народне господарство України.

Отже тому одним з найважніших завдань нашої державної влади є пртягти закордонний капітал до збудування по Україні сітки сило-станцій. Виконання цього завдання значно полегшується тим, що, як показали живі приклади передреволюційних спроб, про які згадувалось вище, капітал встиг уже оцінити всю прибутковість зазначених закладів і приступив був до їх збудування.

#### Д. ОБОРУДОВАННЯ І ВІДБУДОВА МОРСЬКИХ ПОРТІВ ТА ЗБУДУВАННЯ НОВИХ ПОРТІВ.

Головні порти України на Чорному морі — Одеса, Миколаїв, Херсон, Очаков, на Азовському морі — Генічеськ, Бердянськ і Маріуполь (про кримські порти — Севастополь, Феодосію, Ялту, Керч зараз не йде розмова через невиясненність питання з приналежністю Кримського пів'острова до України).

По статистичних данних за 1911 р. грузооборот найвизначніших п'яти портів виявляється в слідуючих цифрах (в міліонах пудів):

НАЗВА ПОРТІВ.	ПРИВОЗ.	ВИВІЗ.	ВСЬОГО.
Одеса. . . . .	115,2	157,2	272,4
Миколаїв . . . .	13,8	136,8	150,6
Херсон . . . . .	6,6	67,8	74,4

Маріуполь . . .	18,6	97,2	115,8
Бердянськ . . .	1,8	23,4	25,2
Всього по 5 портах .	156,0	482,4	638,4

Вартість привезених та вивезених товарів через 7 важ-  
ніших портів виявляється в таких числах:

НАЗВА ПОРТІВ.	П Р И В О З .		В И В І З .		В С Ъ О Г О .	
	Середня вар- тість в тис. крб. в 1909— 1913 р.	Вартість при- возу в тис. крб. в 1914 р.	Середня вар- тість в тис. крб. в 1909— 1913 р.	Вартість ви- возу в тис. крб. в 1914 р.	Середня вар- тість в тис. крб. в 1909— 1913 р.	Вартість в тис. крб. в 1914 р.
Одеса . . .	56.773	51.792	86.186	36.059	142.959	87.851
Миколаїв .	61	1.694	88.312	35.809	88.373	37.503
Херсон . .	26	76	42.845	16.947	42.871	17.023
Хорли . . .	1	—	4.076	1.903	4.077	1.903
Генічеськ .	—	—	10.919	5.025	10.919	5.025
Бердянськ .	60	1	19.941	2.170	20.001	2.171
Маріупіль .	1.543	1.885	23.330	6.184	24.873	8.069
Разом . . .	58.464	55.448	275.609	104.097	334.073	159.545

Данні в поміщеній вище таблиці за 1914 р. не явля-  
ються характерними з огляду на те, що друга половина цього  
року припадає на початок світової війни, з чим зв'язано ут-  
руднення міжнароднього товарообороту. Тому слід користу-  
ватися пересіченими даними за нормальні 1909—1913 роки.  
Згідно цим даними, а рівно даними попередньої таблиці, гру-  
зооборот всіх українських портів можна рахувати рівним  
приблизно 700 міл. пуд. на суму біля 350 міл. карб. золотом.

Але не дивлячись на таку велику роль чорноморсько-  
азовських портів в закордонному товарообміні, на них росій-  
ський уряд не звертав належної уваги і ні один з цих пор-  
тів не міг вважатися як слід обладаним. Бракувало як  
належних механічних споруджень, так і під'їздних та портових  
шляхів. Порти Очаков, Хорли та Скадовськ були майже не  
оборудованими. Миколаїв дуже зручний для будівлі мор-  
ських суден, але спорудження, необхідні для цієї мети, лише  
були розпочаті і через військові та революційні події не за-  
кінчені. В Маріуполі, звідки йде головна масова відправка  
вугілля, вугільний порт до цього часу не був доцільно обо-  
рудований. Останні чотири бурхливі роки зруйнували в знач-  
ній мірі і ті портові спорудження, які були зроблені.

Підрахувати зараз коштовність відбудови портів Укра-  
їни, за браком будь яких новіших даних, не можливо. Де  
які приблизні підрахунки вартости важніших робіт в пор-  
тах зроблені Міністерством Шляхів на підставі теоретичних  
абстрактних міркувань. Згідно цим підрахункам згадані найваж-  
ніші роботи мають коштувати до 90.000.000 карб. золотом.

Нема чого й думати, що держава в близький час зможе підняти на свої плечі такі коштовні роботи. Тому остільки-б не було бажано, аби господарювання в портах належало виключно державі, мусимо погодитись, що стояти на цьому принципі, значить засуджувати порти на перебування в хаотичному стані ще довший час, що в свою чергу гальмувало б цілковито нормальний розвиток торговельного обороту країни. Разом з тим без належного догляду і своєчасного переведення ремонтних та днопоглиблюючих работ порти все більше та більше приходили би до непридатного стану.

В силу обставин прості господарські міркування вимагають того, щоби обладнання і відбудова наших портів були передані на певних концесійних умовах в приватні руки. При тому обороті, які мали наши порти і які в близькому часі після установа порядку на Україні безперечно матимуть, підприємство може бути цілком гарантоване від збитків. По розрахунках проф. І. О. Шовгенєва навіть при неповному грузообороті в 400 міль. пуд. податок в 4,4 коп. з пуда вантажів цілковито забезпечить 10% прибутку на затрачений капітал і покриття видатків на утримання всіх портів, які приблизно вираховуються в 8,5 міль. карб. золотом.

Звичайно, не всі порти і не все в портах може бути передано в приватні руки по стратегічних чи яких інших державних міркуваннях. Але зараз ми не ставимо своїм завданням деталізувати зачеплене питання, ми тільки стараємось намітити певні принципи, від яких на практиці після життєвих вимог можуть бути ріжного роду винятки і ухилення, чого передбачати зараз не являється можливим.

## Е. ТОРГОВЕЛЬНА ФЛОТА.

Торговельне мореплавання у нас не досягло широких розмірів, але за останнє століття воно розвивалось дуже швидко в порівнянні з російським мореплаванням по північних морях. За браком місця ми не приводимо тут хартерних і цікавих даних про зріст мореплавання і обмежимось характеристикою його в часи перед світовою війною.

На 1 Січня 1913 р. торговельна флота Чорного і Азовського моря була в такому стані:

Парових суден 413 вмістимістю в 230.826 регістрових тон, грузопід'ємністю — 25.489 тис. пудів. Пересічна чиста вмістимість одного судна виносила 558 регістрових тон. Парусників було 851. Пересічна чиста вмістимість виносила 51,4 регістрових тон. Ця флота обслуговувала головним чином малий каботаж. В закордонному плаванні переважали судна під чужоземним прапором. Наочно це може бачити з нижченаведеної таблиці, яка подає данні про прибуття суден в українські морські порти на протязі 1914 року.

Прийшло на прогати 1914 року.

НАЗВА ПОРТІВ.	Всього.		В т о м у ч и с л і.									
	Число суден.	Чиста вмістність в ретістрових тонах.	З закордонного плавання.				Великим каботажем.		Малим каботажем.			
			Всього.		Під чужим прапором.		Під російським прапором.		Число суден.	Чиста вмістність в ретістров. тонах.		
	Число суден.	Чиста вмістність в ретістров. тонах.	Число суден.	Чиста вмістність в ретістров. тонах.	Число суден.	Чиста вмістність в ретістров. тонах.	Число суден.	Чиста вмістність в ретістров. тонах.				
Одеса . . .	5.251	2.610.950	538	1.044.310	301	611.106	237	433.204	14	30.948	4.699	1.535.692
Миколаїв . .	1.719	960.448	207	459.468	190	425.293	17	34.175	—	—	1.512	500.980
Херсон . . .	2.037	520.616	72	161.854	70	158.684	2	3.170	—	—	1.965	368.762
Бердянськ . .	483	183.737	12	20.802	11	18.756	1	2.046	—	—	471	162.935
Маріупіль . .	1.844	853.115	93	175.717	55	105.866	38	69.851	—	—	1.751	677.398
Разом . . .	11.334	5.128.866	922	1.862.151	627	1.319.705	295	542.446	14	30.948	10.398	3.235.767

Як видно з уміщених раніше таблиць про грузооборот портів, 1914 рік не являється нормальним і значно відрізняється в галузі привозу і вивозу від попередніх нормальних років. Тому ця таблиця не дає досить ясного уявлення про значіння Чорноморсько-Азовської торговельної флоти в українській торгівлі, але за браком інших даних доводиться користуватись тими, які подаються в наведеній таблиці з тим застереженням, що з початком війни припинився приход в наші порти суден коаліції Центральних Держав, значить приход суден під чужим прапором порівнюючи зменшений проти нормального. Не мало також мусіли вплинути на зменшення закордонного плавання і взагалі всі обставини війни.

Таким чином, значна доля українського торгу обслуговувалась чужоземною флотою.

Але в даний мент і та незначна флота, яка була на Чорному і Азовському морях, прийшла до руїни. Після оголошення самостійності У. Н. Р. всі суда Чорноморської флоти підняли Український прапор, під яким і ходили в період гетьманату і перших часів Директорії. Коли Чорноморське побережжя було занято російським більшовицьким військом, суда, які знаходились в Чорному морі, розійшлись по різних портах Європи. Потім частково вони були захоплені військами ген. Врангеля, а після військової невдачі цих останніх, були виведені знов до чужих портів (Турція і Алжир) в кількості 128 вимпелів і передані в розпорядження Франції.

В даний мент українська флота знаходиться в різних портах світа. Чорноморська флота зкладалась з судів Дюбровольної флоти (державно-промисл. підпр.), Ропта, Російського Общества страхування та транспортування вантажів (обидва приватних підприємства), і Русько-Дунайського Пароплавання (державно-промисл. підпр.). Під час війни вся флота була мобілізована. Через, те що демобілізація переведена не була, вся флота і зараз юридично знаходиться в розпорядженні держави, а фактично в цілковито безхазяйному стані, від чого з кожним днем втрачає свою цінність.

Щоби надалі запобігти такій руйнації державного майна, треба було б негайно зібрати флоту і привести її в належний, придатний до плавання вигляд. Тому було-б доцільним рештки нашої флоти здати в аренду закордонним підприємствам з умовою — відремонтувати суда і плавати під українським прапором.

Крім того для України являється актуальною справою поширення національної флоти. Сухопутний кордон з Румунією, Польщею і Росією не може рахуватися добрим виходом для українських товарів на чужоземний ринок. Ці сусіди з порівнюючи слабо розвиненим транспортом, з неусталеною економічною політикою, з довготривалими потенціальними



претензіями до України, будуть гальмувати транзит українських товарів і від тих чи інших добросусідських стосунків часто може залежати увесь наш закордонний торг. Тому Україна мусить як найширше використати своє сусідство з морем.

Для поширення пароплавства під Українським прапором, Держава повинна буде дати цілий шерег різних привілеїв, аби заохотити приватний капітал до кораблебудівництва. Таким привілеями можуть бути:

- 1) пониження митних ставок для вантажів, що прибувають під українським прапором,
- 2) заборона малого каботажу для чужих судів,
- 3) звільнення від мита нових судів, які будуть збудовані для України за кордоном,
- 4) звільнення на де який час нових суден від державного промислового податку,
- 5) повернення поборів, які беруться при проході каналів.

Ці привілеї та їм подібні мусять поширюватись чи звужуватись в залежності від розмірів капіталів, які вкладаються в підприємство, і ті товариства, які вклали би більш значні капітали, по всій справедливості мають і більші права на різні привілеї.

## Ж. ВИКОРИСТАННЯ ПІДЗЕМНИХ БАГАЦТВ УКРАЇНИ.

Надра землі нашої криють в собі великі скарби, як от: кам'яний вугіль, залізу та манганову руду, живе срібло, фосфоріти, цінні породи каолінів і т. под. Не всі підземні багатства України уже детально досліджені, але й те, що уже виявлено, може стати і почасти вже стало солідною базою для приложення значних капіталів. В де яких галузях, як от здобування залізної руди, приходиться говорити не про притягнення нових капіталів, а лишень про повернення до праці уже заангажованих в залізно-рудних підприємствах. Але в більшості галузів нашої гірничої промисловости, як напр. кам'яновугільна, здобування манганової руди і т. д. експлуатація підземних багатств не досягла належних розмірів, багато ще залишається вільної, багатої тими чи іншими покладами площі.

За браком місця, зараз ми не будемо розглядати детально кожної з галузів гірничої промисловости. Обмежимося лише зауваженням, що чим в більших розмірах в гірничу промисловість України буде вложено капіталів, тим швидчим темпом піде розвиток взагалі всієї нашої промисловости і транспорту, а також тим вище зросте актив нашого торговельного балансу, бо гірнича промисловість з одної сторони дає матеріяли і паливо для нашої обробляючої промисловости, про поширення якої мусимо постійно дбати, а з другої

сторони постачає цінні експортні товари. Згадаємо, наприклад, про манганову руду. Поклади цієї руди взагалі зустрічаються рідко, а в Європі вони є лише на Кавказі та на Україні. Навіть при тих незначних розмірах експлоатації цих покладів на Україні, які були до світової війни, Україна по розмірах продукції займала третє місце в світі (Кавказ, Індія, Україна). Такий стан річей при більш широкій експлоатації наших манганових руд дав би змогу Україні завоювати собі значну частину європейського ринку.

Отже ближчим завданням нашої економічної політики му- сить бути притягнення до гірничої промисловости нових і удержання уже вложений туди закордонних капіталів а також улек- шити шляхи здобування необхідного для відбудови і улаш- тування нових копалень кріпезного матеріалу і т. под.

### 3. ЗАКОРДОННИЙ ТОРГ.

З самого початку нашого самостійного державного і- нування урядові чинники наші дотримувались системи нор- мування закордонного торгу. Ця система в більшій чи мен- шій строгості дотримувалась навіть за часів гетьманщини, коли на чолі відомства торгу і промисловости стояли теоре- тичні прихильники вільного торгу. 1919 рік відзначився особ- ливо суворим нормуванням закордонного товарообміну. За часів початку Директорії (літо 1919 року) вся закордонна торгівля була віддана в, так би мовити, монополію коопера- тивним об'єднанням, що однак скоро було скасовано.

Ми зараз не станемо розглядати докладно нашої урядо- вої торговельної політики останніх років.

Видзначимо лише, що взагалі політика нашого уряду, починаючи з 1917 р., направлена була до того, щоби закор- донна торгівля з'осереджувалась в руках національного ка- піталу, або держави. Однак ця політика не привела до будь- яких позитивних наслідків.

Комплекс різних причин, як напр., загальне розстрой- ство народнього господарства України, її ізолюванність в на- слідок несприятливих політичних моментів і т. под., швидко привели наш закордонний торг до цілковитого зруйнування, і урядова політика з своїм непоміркованим суворим норму- ванням зовнішнього торгу лише прискорювала цю руйнацію.

Розстройство економічного життя не тільки на Україні, а і по всьому майже світу, викликане світовою війною, ви- магатиме і надалі певного нормування нашої закордонної торгівлі. Але ж нашому урядові, в цілях полагождення това- рообміну з закордоном, доведеться в найблизшому часі відмо- витися від всяких спроб загального удержавлення, або від- дачі в монополію національному капіталові закордонного тор- гу. При відсутности транспорту і розпорошенности та майже

повному знищенні торговельного апарату, при відсутності кредиту, бідности капіталами і т. под., що має місце у нас на Україні, лише широка хвиля закордонного капіталу зможе оживити і покликати до життя наш зовнішній торг.

З огляду на вищесказане, участь закордонного капіталу в організації і переведенні нашого зовнішнього торгу на ґрунті вільної конкуренції являється не тільки бажаною, але і цілком необхідною і законодавчі акти, регулюючі закордонний торг, як рівно і тарифова система, в ближчий час повинні будуватися з таким розрахунком, щоби привабити чужоземний капітал до нашого закордонного торгу.

Але треба думати, що Державі доведеться допустити чужоземний капітал до участі в нашій закордонній торгівлі не тільки на підставах вільної конкуренції.

Ті чи інші привілеї в сфері закордонного торгу представляють велику цінність, і віддаючи їх чужим державам чи чужоземним капіталам, Держава зможе в компенсацію за ці привілеї одержати грошові позики чи який будь інший еквівалент. Відбудова народнього життя України вимагатиме затрати великих коштів, які, як зазначалось уже вище, доведеться урядові нашому добувати зовні. Тут операції з правами на переведення нашої закордонної торгівлі могли би стати одним з джерел здобування необхідних коштів.

Україна — продуцент головним чином харчових продуктів та сировців в той же час бідна індустріальними підприємствами. Тому, з одної сторони, вона являється значним експортером, з другої ж сторони, дуже поємним ринком для закордонних продуктів обробляючої промисловости. Наочно це можна бачити з слідуючих чисел (пересічні данні за 1909 — 1911 р.):

### I. Експорт головніших продуктів.

НАЗВА ТОВАРІВ.	Кількість в тисячах пудів.	НАЗВА ТОВАРІВ.	Кількість в тисячах пудів.
Жито . . . . .	25.412, <sup>6</sup>	Макуха . . . . .	4.705, <sup>3</sup>
Пшениця . . . . .	141.541, <sup>2</sup>	Рогата худоба (штук) . . . . .	213.371
Овес . . . . .	9.384, <sup>1</sup>	Свині (штук) . . . . .	110.750
Ячмінь . . . . .	130.663, <sup>2</sup>	Птиця жива (штук). . . . .	781.800
Мука житня . . . . .	4.980, <sup>2</sup>	М'ясо . . . . .	613, <sup>4</sup>
пшенишна . . . . .	45.020, <sup>9</sup>	Яйця . . . . .	3.820, <sup>5</sup>
В'ясківки . . . . .	18.194, <sup>0</sup>	Цукор рафінад і пісок . . . . .	55.350, <sup>7</sup>
Насіння конопляне і кормових трав	2.079, <sup>7</sup>		

НАЗВА ТОВАРІВ.	Кількість в тисячах пу- дів.	НАЗВА ТОВАРІВ.	Кількість в тисячах пу- дів.
Спирт . . . . .	251,0	Тютюн і тютюно- ві вироби . . . . .	2.870,3
Коноплі, плоскінь і пряжа конопляна	623,2	Фосфоріти в кусках	414,9
Руда залізна та манганова. . . . .	87.418,6	Кістки товчені і мо- лоті. . . . .	138,1
Чавун, залізо, сталь та бляха не в ділі .	61.566,3	Сода всяка . . . . .	5.183,9
Машини хлібороб- ські крім дерев'я- них . . . . .	1.532,1	Глауберова сіль . . . . .	142,2
		Кваси сірчаний, со- ляний, азотний та карболовий . . . . .	220,9

Крім того значна кількість пуху, пір'я, щитини, волосу, рогів, копит і інших цінних товарів.

## II. Імпорт головніших товарів.

НАЗВА ТОВАРІВ.	Кількість в тисячах пу- дів.	НАЗВА ТОВАРІВ.	Кількість в тисячах пу- дів.
Олія. . . . .	1.783,7	Нафтові лишки . . . . .	4.242,1
Риба всяка . . . . .	10.866,8	Гас, бензина . . . . .	9.936,2
Вина . . . . .	1.026,3	Нафтові шмари та вазелін . . . . .	1.309,3
Пряжа бововняна джутова і кокосова	820,2	Фарби, лаки і за- мазки . . . . .	425,3
Мануфактурні то- вари . . . . .	3.701,2	Фосфоріти молоті . . . . .	2.440,4
Папер і картон . . . . .	1.096,7	Дерево дубільне та дубільні екст- ракти . . . . .	403,4
Лісні матер'яли . . . . .	56.102,0	Бавовна . . . . .	975,8
Дерев'яне вугілля . . . . .	1.189,2	Мідь, латунь, том- пак і бронза не в ділі та кольорові метали . . . . .	339,3
Машини крім хлі- боробських . . . . .	1.534,3		
Цемент . . . . .	9.693,3		
Нафта сирова . . . . .	1.956,9		

а також в великій кількості різна галантерея, дрібні металеві вироби, емальований посуд і взагалі продукти за-хідно-європейської та американської індустрії.

Одержання монопольних прав на вивоз чи привіз одної з зазначених вище галузів товарів якою будь капіталістичною організацією могло би принести цій останній великий мате-р'яльний зиск.

Але в данному разі треба бути надзвичайно обережним. Перш за все віддання монополії на імпорт робить імпортера єдиним господарем внутрішнього ринку. Відсутність конкуренції дасть тоді змогу монополісту установлювати необмежено високі ціни, крім того постачати крам гіршої якості і одноманітного розбору. Все це безперечно йтиме на шкоду народньому господарству України.

З експортом стоїть справа трохи инакше. Зпочатку звичайно монополіст стремітиме до можливого обниження цін, але це обниження цін може йти лише до певної межі, т. т. до того часу, доки закупка не буде обмежуватись скупкою лишків. Як тільки ця межа буде перейдена, ціни мимо волі монополіста почнуть зростати.

Крім того монополісту і не вигідно буде значно знижувати ціни, аби не скоротити продукції відданої йому в монополію галузі товарів, що безперечно станеться, коли продуцент знайде більш для себе користним помістити свої капітали і працю в інші галузі продукції, більш прибуткові.

Значна небезпека, яку тягне за собою монополія експорту, це та, що завдаки низькому курсу валюти товари на українському ринку довгий час стоятимуть в ціні значно нижчій, ніж на європейському ринкові. При вільному експорті таке становище цін на Україні безперечно притягло би до нашого ринку багато покупців, утворилась би конкуренція і ціни почали би підрівнюватись до європейських.

Монополія усунула би всяку можливість конкуренції і монополіст мав би змогу непомірно багатіти за кошт українського населення. Але ця небезпека може бути усунута шляхом обмеження прибутків концесіонера. В умові повинне бути зазначено, що концесіонер ріжницю між пересічними, цінами європейського ринку і ринку українського, за винятком певного відсотку, повинен віддавати державі. Тоді, з одного боку, ті суми, яки тратило би населення завдяки ріжниці курсу валюти поступали би в державну скарбницю і йшли б на потреби того ж населення, а з другого боку, концесіонеру не було би потреби дуже обнижувати ціни.

Отже монополії на експорт таким чином не є виключеними. Але державний інтерес і інтерес промисловости країни не у всякій галузі експортних товарів дозволяє монополію. Ні в якому разі не може бути дана монополія на вивіз продуктів обробляючої промисловости, бо в противному разі наша промисловість опинилася б цілком в руках монополіста-посередника між нею і закордонним ринком, що безперечно шкодило б її нормальному розвитку.

Треба також неодмінно залишити в руках Держави закор-

донний торг хлібом і цукром. Ці товари виробляються на Україні в значній кількості і від того, кудм і в якій мірі вони будуть направлятись, особливо в ближчих часах, часто будуть залежати ті чи інші політичні наслідки. Крім того наша Держава не має золотого запасу і можливо закордонний торг хлібом і цукром довгий час знаходитиметься в руках держави і буде заміняти їй золотий запас в справі підняття і піддержання курсу валюти, а також служитиме їй єдиним ресурсом для задоволення суто-державних, головне військових потреб.

Можна було би віддати монополію вивозу на рогату худобу, свині, птицю, м'ясо, яйця, пух, пір'я, щитину, волос, ріг, кістки, коноплі, тютюн, взагалі на поважні по своїй експортній кількості та цінності товари, але другорядного в державному масштабі значіння.

При чому перша умова, щоби передача того чи іншого предмету в руки приватного концесіонера не шкодили розвитку нашої промисловости. Тому для таких сирівців, як напр. коноплі, тютюн і т. под. мусить бути установлений певний вивозовий контингент, котрий би не перевищував цифри лишків, що позоставатимуться після задоволення як дійсних потреб національної промисловости, так і тих, котрі можуть виникнути в близькому часі в наслідок її розвитку. Вироби з сирівців відданих у вивозову монополію, мусять бути предметом вільного експорту. Ці останні умови змушували би концесіонера до улаштування на Україні промислових підприємств, щоби таким чином збільшити вивозовий контингент, а від цього ідея індустріалізації країни лише виграла би. Особливо корисно було би здати в концесію вивіз худоби і м'яса. Цей предмет вивозу для всіх країн є найбільш болючим місцем, бо при всіх благоприятних умовах з чужоземними державами, ці останні завжди при потребі знаходять скритий спосіб обмежувати ввіз худоби під видом ріжних санітарних і ветеринарних приписів, переборення яких завжди вимагає від експортової країни значних тарифових і інших уступок на користь держави контрагента. Мимо цього на Україні завжди кепсько стояло холодільне і консервне діло, а через те і торг худобою був дуже не вигідним підприємством і приносив країні великі збитки. Сила худоби гинула в дорозі, ще більш втрачала на вазі. Тому концесіонерові звичайний комерційний роцот підказав би організувати ряд холодільників і консервних заводів. Це останнє дало би працю українським робітникам, а рівно дало би нашій шкіряній промисловости сирівець, який раніш вивозився разом з худобою за кордон.

Взагалі ж треба зазначити, що монополія на вивіз (крім вивозу худоби і м'ясних продуктів) являється менш бажаною

і тому держава до неї повинна прийти в міру крайньої потреби і з великою обережністю, щоби концесійні умови не зруйнували цілого шереху галузів промисловости, які тісно зв'язані з тим родом промисловости, вивіз продуктів якого віддається в монополію.

\* \* \*

На огляді згаданих вище галузів народнього господарства ми і спинимось. Згадаємо хіба мимоходом ще про обробляючу промисловість, яка почала була перед війною, а особливо в часи війни, зростати швидким темпом.

Для розвитку обробляючої промисловости на Україні є всі данні: є сирівець, є паливо, не бракує також і робітничих рук. Для збуту продуктів промисловости до послуг підприємця широкий внутрішній ринок високого ступня поємности. Коли фабрична промисловість у нас зростала дуже повільно, то в цьому менш всього винні об'єктивні умови. Причини треба шукати в тих формах політичного і культурного існування, в яких перебувала Україна в часи спільного життя з Росією.

Тяжка криза, яка виникала на Україні в часи світової війни, коли утруднилась можливість одержання з-за кордону продуктів фабричної промисловости, наочно довела необхідність в дальнішому будувати економічну політику України в напрямі як найширшого розвитку своєї обробляючої промисловости. Не кажемо уже про те, що всяка держава, котра продукує лише сирівець для експорту, значно втрачає на тому, що мусить, купуючи продукти обробляючої промисловости зі сторони, оплачувати крім вартости матеріалу ще й працю чужоземних робітників, віддаючи таким чином на сторону частину продукційної праці свого населення.

Отже тому приплив чужоземного капіталу до нашої фабричної промисловости являється надзвичайно бажаним. Вся політика нашого уряду повинна бути направлена на те, щоби при допомозі чужоземного капіталу не тільки відродити і розвинути існуючі уже галузі промисловости, а також, щоби насадити такі роди промисловости, як напр., мануфактурна, котра по всій Європі працює на привозному сирівці і для розцвіту котрої на терені України не гірші умови, ніж в інших країнах.

Щоби закінчити цю статтю, спинимось ще трохи на тих царинах народнього господарства, допущення до яких чужоземного капіталу не являється бажаним. Тут ми хочемо згадати небагато головніших з них, а саме — філії закордонних банків та страхових товариств. Як того так і другого

роду підприємства не мають своєю безпосередньою метою створення яких будь цінностей на Україні. Провадячи свої операції на Україні ці філії лишень являються помпами для викачування з України багатств в скарбниці своїх головних установ. З огляду на це заснування на Україні філій чужоземних банків необхідно булоби зовсім заборонити, а діяльність філій страхових товариств обмежити лише операціями по перестраховуванню.

Микола Добриловський.

---



## Україна і хлібний бюджет Європи.

Стійкість економічного положення європейських промислових країн в останні п'ятдесят років перед війною базувалася на можливості дешево купувати в сільсько-господарських країнах Америки і Європи вільний до вивозу хліб, головним чином пшеницю. Європейські країни з дуже розвинутою промисловістю, як центральна і західна Європа, а між ними особливо Англія, балансували свій бюджет виміном лишків виробництва своєї промисловості на споживчі продукти і кількість хлібного імпорту займала в бюджеті цих країн далеко не останнє місце. За 1909 — 1914 роки Європа ввозила на рік пересічно 19.491.000 тон хліба — пшениці і жита. Головним поставщиком хліба в ті часи була Росія, яка ввозила до Європи 5.175.000 тон, або 26,55% хлібного імпорту. Слідуюче місце займали Півн. - Амер. - Сполуч.-Штати — 2.934.000 тон, або 14,8% загального імпорту пшениці і жита.

Коли ми звернемося до порівнюючої сільсько-господарської статистики України та Росії, то картина різко зміниться. По підрахунках Б. М. Дзінкевича („Продукція хліба на Україні“ Київ 1918 р.) Україна ввозила за 1909 — 1913 роки пересічно 210.593.200 пудів, або 3.449.520 тон пшениці і жита річно. Вивіз морем позпосереднє за кордон (через власні порти) був 137.957.200 пудів, або 2.259.741 тон. Ми будемо виходити з числа 3.449.520 тон, через те, що більше мільйона тон. Україна ввозила по залізницях через прибалтицькі порти В такім разі на Росію з загальної кількості (19.491.000 тон) ввозу хліба до європейських країн припадає тільки 1.725.480 тон. Отже на першому місці буде стояти Україна, яка ввозила до Європи 3.449.520 тон, або 17,7% загального імпорту хліба, на другім — Америка 2.934.000 тон або 14,8% і тільки на п'ятому — Росія 1.725.480 тон, або 8,85%.

Вся значна роля України як найбільшого експортера хліба для Європи виявиться, коли ми порівняємо систему забезпечення Європи хлібом перед війною і в сучасний мент. Потрібний для Європи хліб перед війною в кількості 19.491.000 тон довозився:

## 1) З європейських країн:

Україна . . . . .	17,7 %
Росія (без України) . . . . .	8,85 „
Румунія . . . . .	7,98 „
Венгрія . . . . .	7,49 „
Болгарія . . . . .	1,8 „
інші . . . . .	3,47 „
	<hr/>
	47,29%

## 2) З європейських колоній:

Канада . . . . .	13,2 %
Австралія . . . . .	7,47 „
Північна Африка . . . . .	0,74 „
Індія . . . . .	6,9 „
	<hr/>
	28,31%

що з попереднім дає 75,6 %

## 3) З Америки:

Півн.-Амер.-Спол. Штати . . . . .	14,54%
Аргентина . . . . .	11,86 „
	<hr/>
	26,40%

Як бачимо, забезпечення Європи хлібом мало твердої бази: 75,6% ввозилось безпосередньо з європейських країн і не вистарчало тільки 24,6%, що з лишком покривали країни, політично й економічно не зв'язані з Європейським континентом — Америка й Аргентина.

Під час світової війни, коли головний поставщик — Україна була відрізана, перед Європою стала примара хлібної кризи. Становище спасла Америка, яка поширила запашку і дала до експорту:

Роки:	Вивезено в міль. тон:	% від власного урожаю:
1915 . . . . .	8.429.156 . . . . .	37,31
1916 . . . . .	6.169.533 . . . . .	23,70
1917 . . . . .	5.153.972 . . . . .	31,99
1918 . . . . .	3.376.740 . . . . .	21,05
1915—1918 пересічно . . . . .	5.788.698 . . . . .	або 28,51%

В сучасний мент, коли Україна, окупована й економічно знищена більшовиками не може дати Європі ані пуда хліба, вся база забезпечення Європи хлібом стає на непевний ґрунт. Потрібна кількість хліба (пересічно що року 18.200.000 тон пшениці і жита) для європейських країн може бути покрита:

## 1) Експортом з європейських країн:

Румунія . . . . .	0,81 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Юго-Славія . . . . .	2,2 „
	<hr/>
	3 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

## 2) Експортом з європейських колоній:

Канада . . . . .	15,8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Австралія . . . . .	13,3 „
Північна Америка . . . . .	1,24 „
	<hr/>
	30,34 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

## 3) Експортом з Америки:

Північ.-Амер. Сп. Штати . . . . .	44,4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Аргентина . . . . .	22,26 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
	<hr/>
	66,66 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Таким чином Європа невідомо на як довгий час має базу забезпечення дуже неурівноважену і непевну: забезпечення в більшій частині (66,66<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) залежить від країн політично з Європою не звязаних і економічно мало в Європі зацікавлених. Крім того підлягає великому сумніву, щоби Пів.-Ам. Сп. Штати змогли забезпечувати на довгий срок Європу в половинному розмірі (9.000.000 тон) цілої її суми потреб в хлібі. Це стане ясно, коли ми пригадаємо де що з історії економічного розвитку Європи.

Риск неврожаю, довгий термін для обороту капіталу вкладеного в сільське господарство робить для останнього більш вигідним організацію навіть маленького індустріального підприємства, ніж організацію продукування хліба. Неродинаковий по сезонах попит на робочі руки і залежно від цього незабезпеченість заробітку, примушує робітників оддавати свою працю індустріальній промисловості з більшою охотою чим сільсько-господарській.

Таким чином, в міру того, як поширюється в країні індустрія, частина населення, занята раніш в сільсько-господарській промисловості переходить в індустрію, або менш ризиковане фермерське хазяйство. Поруч із цим в країнах з високо-розвинутою індустріальною промисловістю, споживання хліба значно підвищується. Вказані причини роблять те, що країна, яка раніше вивозила хліб стає країною, що тільки самозабезпечує себе хлібом, а з країни, яка сама себе забезпечує хлібом, стає країною, яка вже потребує привозного хліба. Процес цей має власну неублагану логику. Прикладом можуть бути хоть би такі країни, як Германія, Франція і Англія. Безперечно Америка ще на протязі довгих років буде імпортувати хліб, але кількість цього імпорту буде по-

поступово та неухильно зменшуватись, що яскраво видно хочби з експорту хліба з Півн.-Амер.- Спол.-Штатів за остані чотирнадцять років перед світовою війною:

Роки:	Вивезено пересічно на рік мілл. тон:	% від урожаю:
1901—1905	4.156.183	26,14
1906—1910	3.092.383	17,39
1011—1914	2.768.550	15,59

Підвищення експорту хліба за часи війни було часовим, і на протязі ближчих років Пів.-Ам.-Сп.-Штати зменшать експорт до норм довійськового часу. Цьому, крім загальних, є особливі причини. Півн.-Ам.-Сп. Штати при сучасному економічному становищу Європи не можуть мати великих зисків від експорту. Будучи великим кредитором Європи, Пів.-Ам.-Спол. Штати через розстроений фінансовий стан Європи не можуть повернути боргів, а навпаки примушені й на далі кредитувати Європу. Розвиток власної індустрії збільшуватиме споживання хліба в країні. Все наведене буде сприяти до зменшення експорту так потрібного для Європи продукту.

З наведеного випливає, що Європа незабаром може опинитися перед грізною небезпекою затяжної хлібної кризи, що викличе розстройство економічного життя. Хліб неухильно буде рости в ціні, а за ним будуть підвищуватися ціни на всі предмети першої необхідности. Остане потягне за собою збільшення в обігу папірових грошей, що обнижатиме валюту і стане причиною затяжної фінансової кризи. Спадок валюти робить непевним всякий кредит і ризикованим продукування на чужих сирівцях, тому що неможливо заздалегідь передбачити, яка буде вартість продукту у власній валюті. Коли продукувати на власних сирівцях при спадку валюти — вигідніше держати товари на складах до підвищення вартости їх ніж продати, купити сирівці і знов продукувати. Капітал з промисловости переходить до спекулятивного гандю. Все це небезпечно по своїх наслідках для кожної країни, особливо-ж для індустріальної, бо порушує самий ґрунт і нищить делікатну систему економічного життя країни. Неполагодження хлібної кризи може таким чином крок за кроком довести Європу до катастрофи.

Врятуватись власними засобами Європа не зможе. Півн.-Ам.-Сп.-Штати по вже наведених причинах не можна лічити твердою базою забезпечення Європи хлібом, особливо коли взяти під увагу курс американського доляра в порівнянні до європейських валют, починаючи з Франції і кінчаючи Польщею і Україною. Голодаюча Росія на довгі й довгі роки вичеркнута зо списку експортерів хліба. Тим більшої ваги набірає для Європи економічне значіння України, як значного

експортера пшениці і жита. Україна продукувала 8,5% всесвітньої продукції жита (і займала третє місце серед держав всесвіту) і 6,7% пшениці (і стояла на п'ятому місці серед держав всесвіту\*). Вказані числа значно збільшаться, коли підніметься сільсько-господарська культура на Україні, яка стоїть дуже низько: збор ярової пшениці з одної десятини в два рази менше ніж в Германії, Швеції, Англії та Швейцарії, — жита в два рази менше ніж в Германії, Голандії. В той час, як Голандія вживала на десятину річно 7,03 пуди штучного угноїння, український селянин зовсім не знав його, — майже по всій Україні панувала примітивна трьохпольна система сівобороту. Тільки перший в Європі, надзвичайно родючий черноземний ґрунт давав можливість Україні експортувати 3.449.520 тон пшениці і жита за кордон. В останнє десятиріччя перед війною український селянин зрозумів всі вигоди культурної обробки землі і став їх застосовувати в задовольняючих для початку розмірах, що помітно підвищило врожай. Коли ж взяти на увагу, що Україна може постачати для штучного угноїння великі кількості суперфосфату, безліч сірчаноквасного амонія (найкращого штучного угноїння), значну кількість томасшлаку і фосфориту, то можна бути певним, що на протязі не так довгого часу сільсько-господарська промисловість України з екстенсивної перетвориться в інтенсивну, і експорт хліба значно підвищиться. Продукування хліба і його експорт збільшаться при відновленні нормального стану на Україні ще й через те, що збіжжя — найперший товар, яким Україна торгувала і торгуватиме з індустріальною Європою. Попит на продукти індустрії на Україні (цього доводити не потрібно) прямо безмежний, що при низькім курсі Української валюти дасть можливість Європі вигодно збувати предмети власного виробництва, обмінюючи їх на дешевий хліб.

Таким чином Україна дасть Європі можливість збалансувати свій хлібний бюджет і благополучно вийти з грізної затьяжної промислової кризи.

Л. Михайлів.



\*) Проф. Фещенко-Чопівський „Природні багатства України“. Часть II. Київ 1919 року.

## ВИДАВНИЦТВО

С. У. Д.

### ВИЙШЛИ З ДРУКУ:

1. СВІЙ. Як забезпечити своє право на відшкодування за понесені населенням втрати під час походів на Україну ріжних чужинецьких військ.
2. Проф. ЕЙХЕЛЬМАН. Проєкт конституції — основних державних законів — У. Н. Р.
3. Статут Національного Союзу Української Державности.
4. С. У. Д. Зшиток № 1.
5. ГАЛИНА ЖУРБА. Меланка (щедрівка 1922 р.)
6. Економічний Збірник ч. 1.

### ДРУКУЮТЬСЯ І НЕЗАБАРОМ ВИЙДУТЬ В СВІТ.

1. Економічний Збірник ч. 2.
2. Проф. ЕЙХЕЛЬМАН: Проєкт конституції Землі, як складової частини федеративної У. Н. Р.
3. С. У. Д. Зшиток № 2.

### ГОТУЮТЬСЯ ДО ДРУКУ:

1. ПРОКОПОВИЧ, В. (за тему). Мученики за волю України. Заслання і вигнання.
2. САДОВСЬКИЙ, В. Підручник Політичної Економії.
3. САДОВСЬКИЙ, В. Нарис Економічної географії України.
4. ЧИКАЛЕНКО, Л. Підручник геології.

### ГОЛОВНИЙ СКЛАД В—ВА

Книгарня Наукового Т-ва імени Т. Шевченка у Львові,  
Ринок 10.

Книгарням звичайна книгарська знижка.

Хто виписує безпосередньо од В—ва

(Warszawa, Długa 29 p. 12 Hotel Polski M. Łytwycki)

за пересилку не платить.

Замовлення виконуються по одержанню задатку в розмірі  $\frac{1}{3}$  вартости замовлення. Решта накладною платою.

ЦІНА 600 м. п.